



COVID-19

Sesión de debate en línea

Carga y logística

6 de mayo de 2020, 13 h (hora de París)

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:
 - Cadena de suministro de carga y logística en Queensland: *Covid-19 Desafíos, medidas e impactos*
 - Cuestiones de Transporte de Mercancías y logística en Polonia
 - Impacto del Covid-19 en las operaciones viales, el movimiento de carga y la logística de Sudáfrica
 - COVID-19 - Impactos en el transporte y el comercio transfronterizo en Texas
 - Unión Internacional de Transportes por Carretera
- PREGUNTAS Y RESPUESTAS
- Conclusión y próximos pasos

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Christina Heffner - Departamento de Transporte y Carreteras Principales Queensland, Australia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Polonia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Sudáfrica, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, EE.UU., miembro del CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Asesor Superior, Unión Internacional de Transportes por Carretera

Los micrófonos y cámaras de los participantes deben ser apagados.

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

- ¡Esto es muy recomendable!
- **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

Acerca de tu nombre en el Zoom

- **Recomendamos que los participantes se nombren con precisión en la aplicación Zoom:**
 - Nombre Apellido País
- Esto fomenta la interacción entre los participantes

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: Concentrarse 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), Com. Comisión

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

Asociación Mundial de la Carretera - Association mondiale de la Route - www.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:
 - Cadena de suministro de carga y logística en Queensland: *Covid-19 Desafíos, medidas e impactos*
 - Cuestiones de Transporte de Mercancías y logística en Polonia
 - Impacto del Covid-19 en las operaciones viales, el movimiento de carga y la logística de Sudáfrica
 - COVID-19 - Impactos en el transporte y el comercio transfronterizo en Texas
 - Unión Internacional de Transportes por Carretera
- PREGUNTAS Y RESPUESTAS
- Conclusión y próximos pasos

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Christina Heffner - Departamento de Transporte y Carreteras Principales Queensland, Australia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Polonia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Sudáfrica, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, EE.UU., miembro del CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Asesor Superior, Unión Internacional de Transportes por Carretera

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.

Se dispone de una primera nota de síntesis

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



CADENA DE SUMINISTRO DE CARGA Y LOGÍSTICA EN QUEENSLAND: *DESAFÍOS, MEDIDAS E IMPACTOS DEL COVID-19*

Christina Heffner

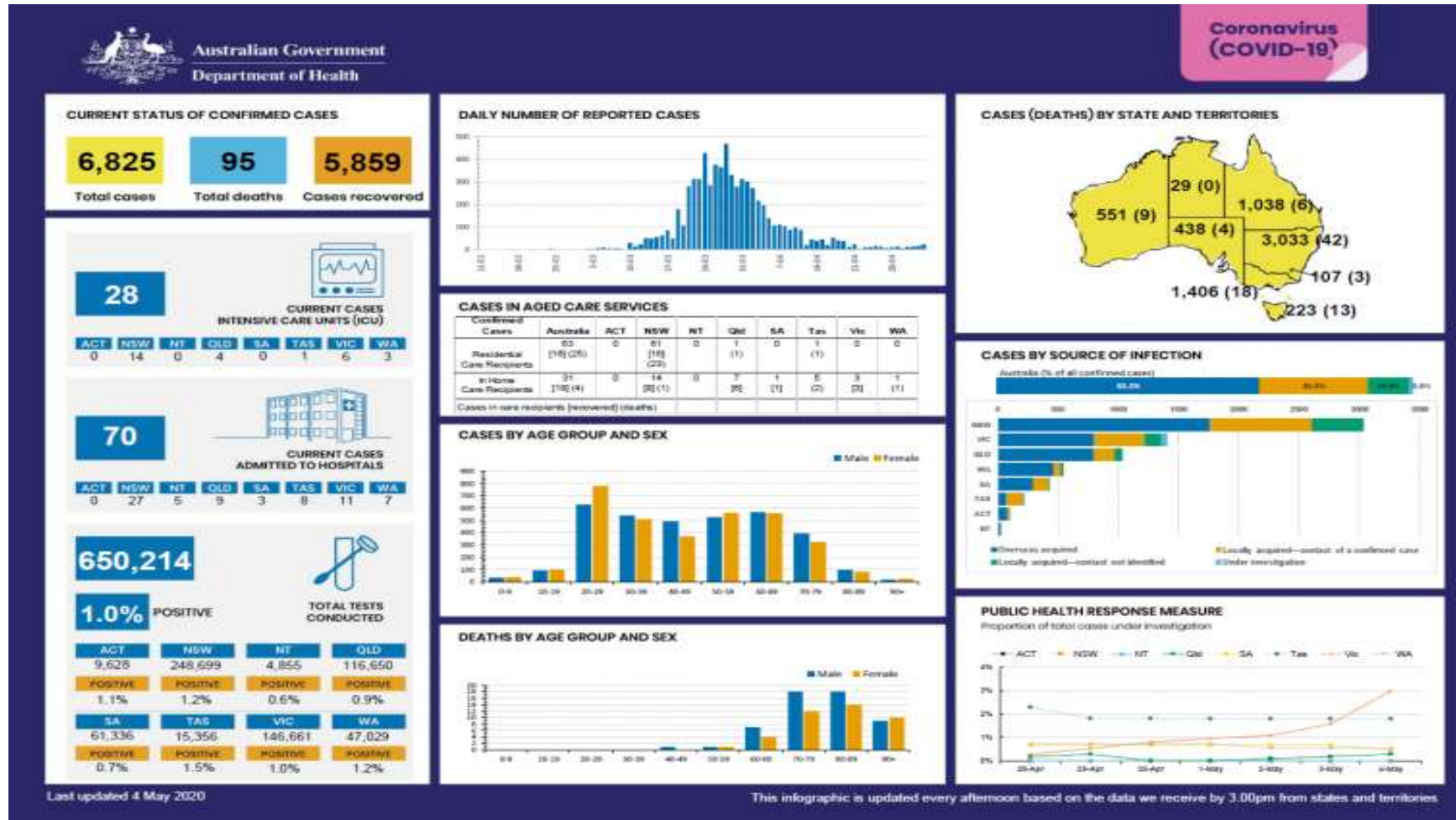
Director Ejecutivo de Gobernanza, Transporte y Asociaciones

Departamento de Transporte y Carreteras Principales,
Brisbane, Queensland, Australia

Miembro contribuyente del CT 2.3 (Transporte de Mercancías)

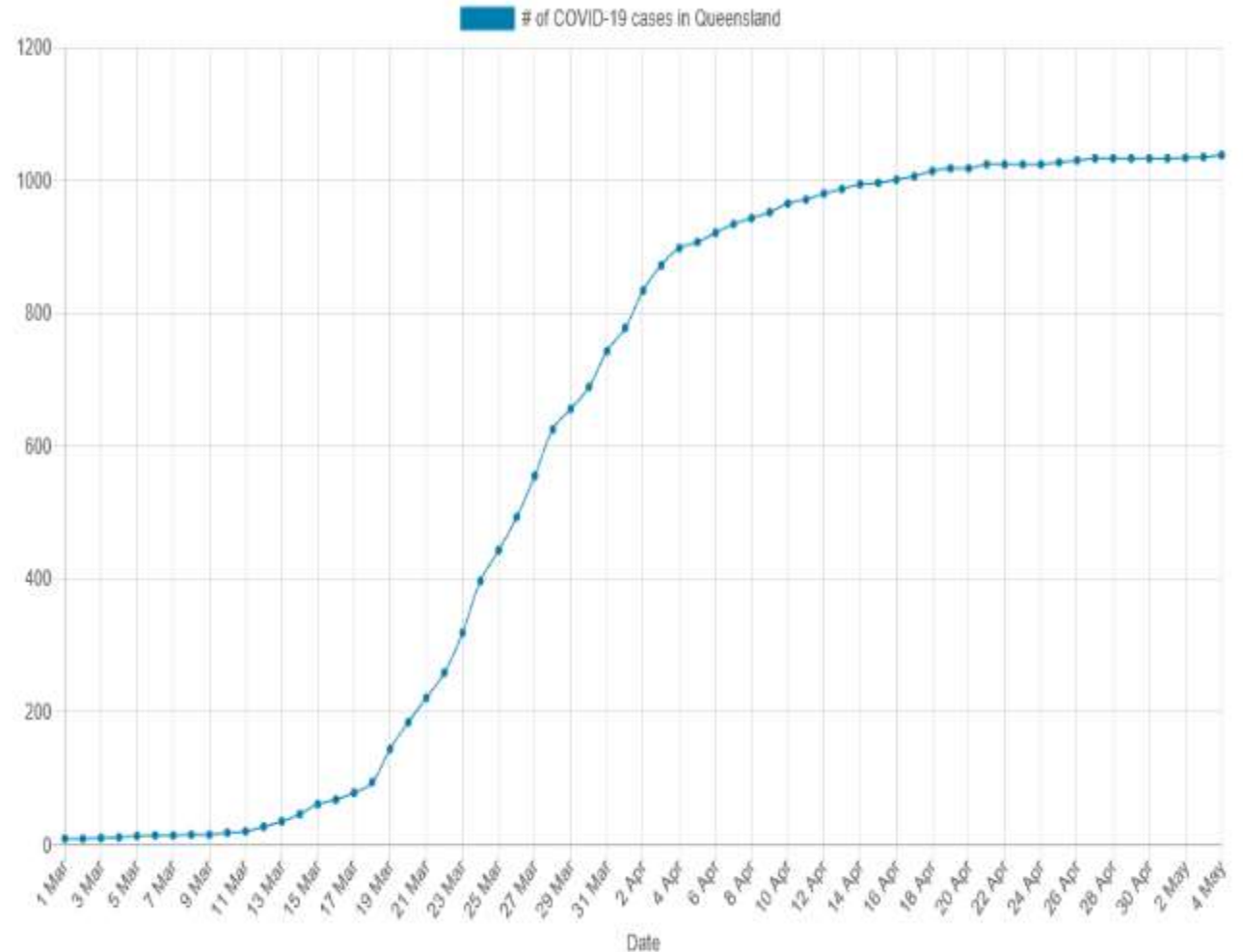
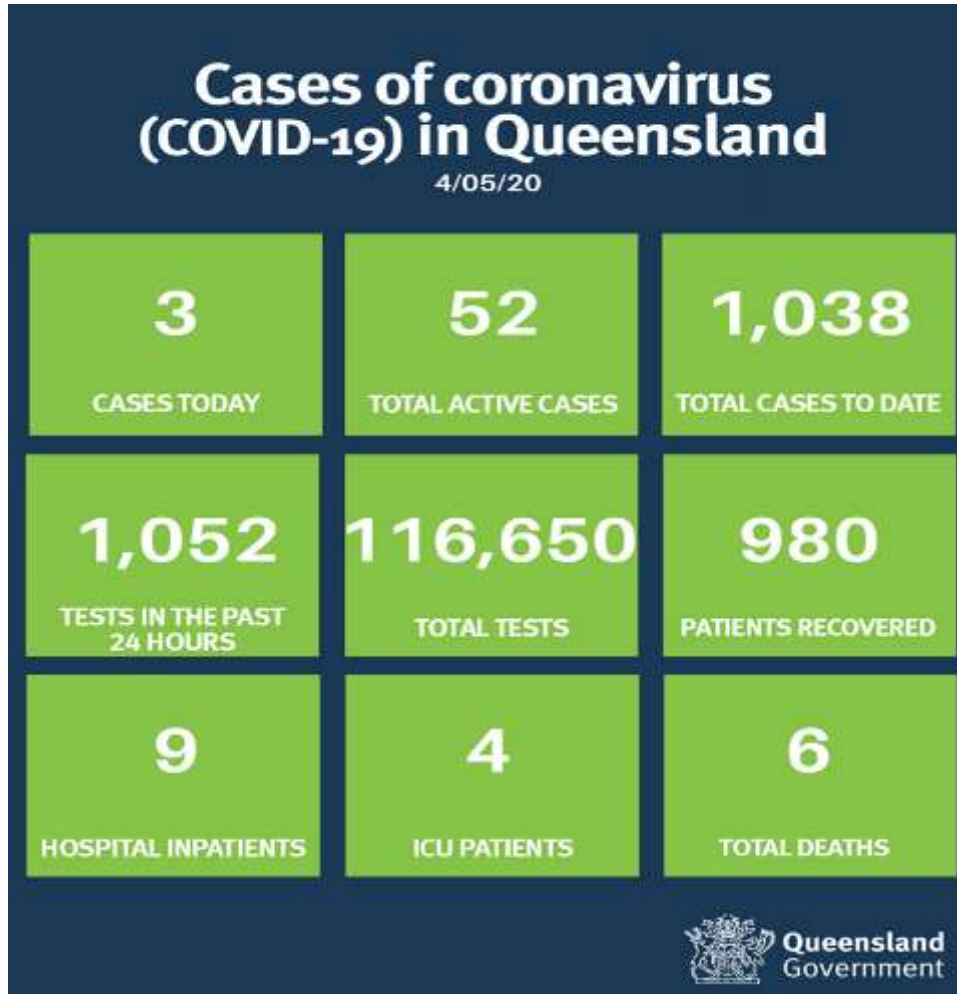


COVID-19 Australia de un vistazo



<https://www.health.gov.au/news/health-alerts/novel-coronavirus-2019-ncov-health-alert/coronavirus-covid-19-current-situation-and-case-numbers#at-a-glance>

COVID-19 Queensland de un vistazo



<https://www.facebook.com/QLDHealth/photos/a.217413675033389/2969999233108139/?type=3heater>

<https://www.qld.gov.au/health/conditions/health-alerts/coronavirus-covid-19/current-status/statistics#cumulative>

Respuesta de COVID-19

1 de febrero

Comienzan las restricciones internacionales a la llegada de pasajeros aéreos internacionales de China

14 de marzo

Recomendación contra las reuniones de más de 500 personas

16 de marzo

Todas las personas que llegan del extranjero para aislarse, se fomenta el distanciamiento social

17 de marzo

Prohibición de viajes al extranjero

20 de marzo

Las fronteras australianas están cerradas a todos los no ciudadanos y no residentes

23 de marzo

Todos los bares, clubes, restaurantes, cines, lugares de culto, casinos y gimnasios están cerrados.

Respuesta de COVID-19

25 de marzo

Restricción de la frontera QLD - 14 días de autocuarentena. Los patios de comida sólo están abiertos para comida para llevar, las bodas están restringidas a 5 personas, los funerales a 10.

29 de marzo

Restricción de confinamiento en el hogar - a menos que se realicen trabajos esenciales, se obtengan servicios esenciales, se asista a un funeral o a un tribunal, se cuide a un familiar o se haga ejercicio.

3 de abril

Restricciones fronterizas más estrictas: no se permite la entrada a menos que una persona exenta y, si está exenta y entra desde el extranjero, debe hacer una autocuarentena durante 14 días.

11 de abril

Más restricciones en la frontera - no se puede entrar en QLD a menos que sea una persona exenta. Si llegan de fuera de Australia o de un punto caliente de COVID-19, deben hacer autocuarentena durante 14 días

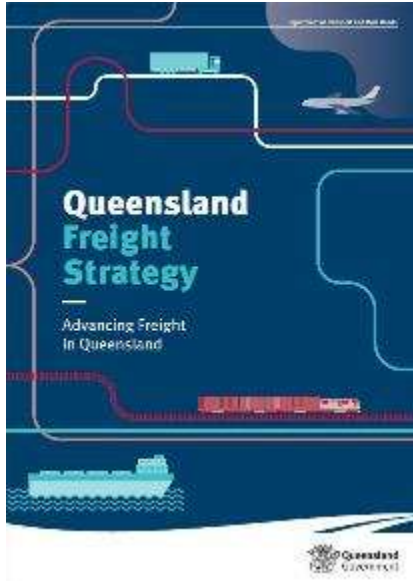
16 de abril

Entrada restringida a comunidades remotas de aborígenes e isleños del Estrecho de Torres

2 de mayo

Se suavizan las restricciones de confinamiento en el hogar para permitir que las personas conduzcan, monten en motocicleta o en moto acuática por placer, hagan un picnic, visiten un parque nacional y compren artículos no esenciales como ropa y zapatos, dentro de un radio de 50 km de su lugar de residencia

Carga en Queensland



Regulación y exenciones

- Queensland aplicó restricciones fronterizas a partir del 25 de marzo de 2020.
- Exenciones en vigor para la industria de la carga y la logística.
- Las casas de carretera, las instalaciones dedicadas a las paradas de camiones y las salas de descanso de los camioneros siguen abiertas.
- Desarrollo de una herramienta en línea para ayudar a los conductores de vehículos pesados.
- Cambios en las licencias de Queensland.
- Renunció a las restricciones.



Recuperación económica

Además de la exención de tasas y las exenciones, el Gobierno de Queensland ha anunciado:

- Un paquete de 54,5 millones de dólares que permitirá que los servicios regionales aéreos, de autobús y de ferry sigan funcionando mientras se mantienen las medidas de distanciamiento social
- La inversión de 185 millones de dólares en los principales corredores de transporte terrestre comenzará antes
- Un paquete de 2,3 millones de dólares para apoyar a las empresas portuarias en el extremo norte.

El Gobierno de Australia anunció:

- Un paquete de estímulo económico de 17.600 millones de dólares.

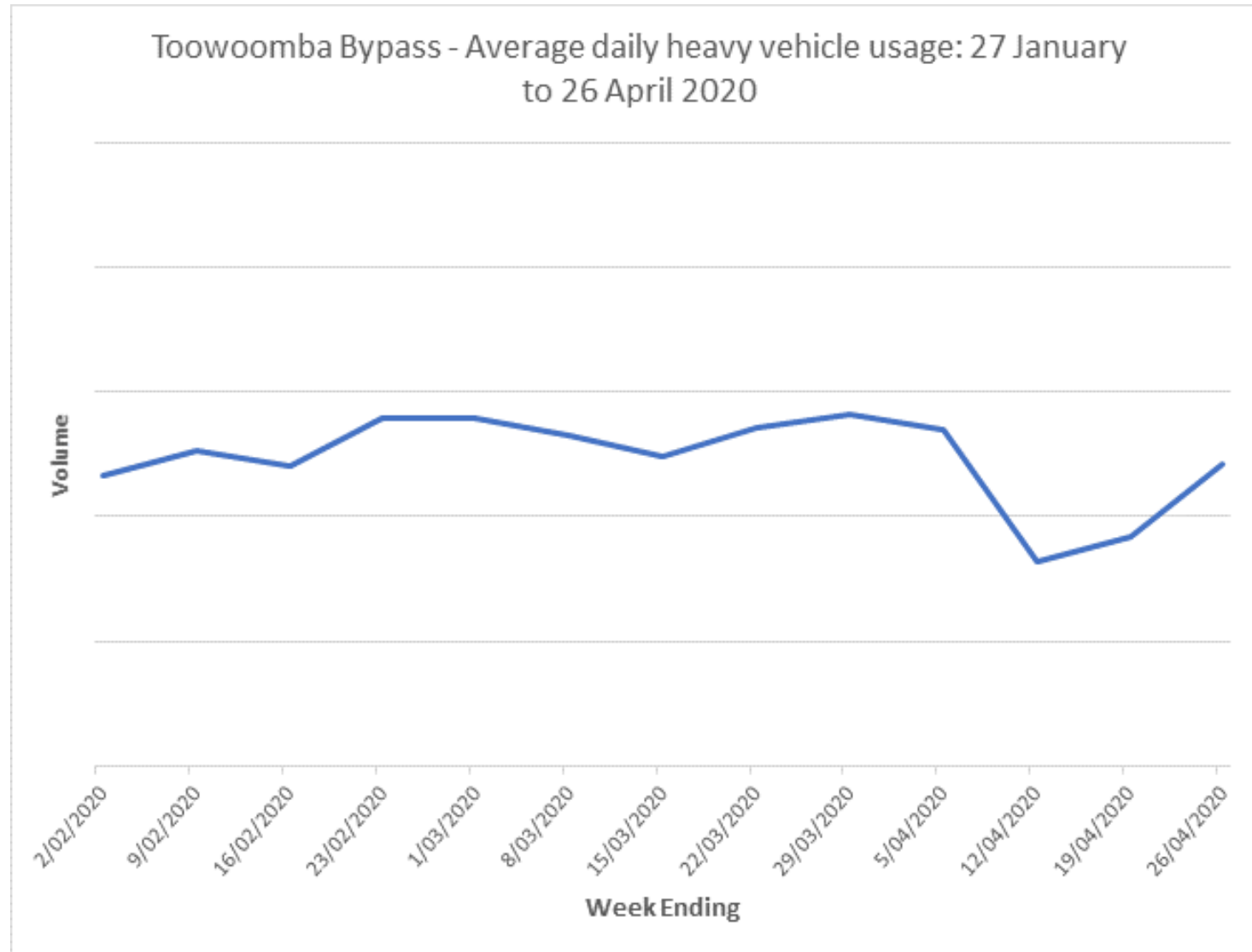
Carreteras de peaje de flujo libre en Queensland



Tráfico de carreteras de peaje - impacto de COVID-19

- Las carreteras de peaje de Queensland siguen siendo plenamente operativas para atender las funciones esenciales de traslado de personas y mercancías.
- Reducción del volumen de vehículos de pasajeros en todas las carreteras de peaje durante COVID-19.
- El tráfico de vehículos pesados en la principal ruta regional de carga con peaje, la circunvalación de Toowoomba, se ha mantenido relativamente estable.
- Sigue siendo importante el uso de las carreteras por parte de los vehículos pesados en el sudeste de Queensland, ya que la industria del transporte de mercancías desempeña su papel en el suministro a los australianos de las necesidades de la vida.

Tráfico regional de vehículos pesados de peaje



¡Gracias por su atención!



Christina Heffner

Departamento de Transporte y Carreteras
Principales, Brisbane, Queensland, Australia

christina.m.heffner@tmr.qld.gov.au



**Queensland
Government**
Australia





www.gddkia.gov.pl
www.twitter.com/gddkia,
www.facebook.com/gddkia

Seminario web sobre cuestiones de Transporte de Mercancías y logística

Piotr Macuk

Jefe de la Dependencia de Procedimientos Administrativos

Dirección General de Carreteras y Autopistas Nacionales

(GDDKiA) - POLONIA

Miembro del CT 2.3 (Transporte) - desde marzo de 2020



París, 6 de mayo de 2020

La ley de COVID19

La Ley del 2 de marzo de 2020 sobre soluciones especiales relacionadas con la prevención, la prevención y la erradicación de COVID-19, otras enfermedades infecciosas y situaciones de crisis causadas por ellas.

La ley entró en vigor el 8 de marzo de 2020

Enmiendas a la Ley

- 31 de marzo de 2020 (entró en vigor)
- 18 de abril de 2020 (entró en vigor)

Enmiendas previstas a la Ley

- Primera mitad de mayo de 2020

Transporte de peso pesado

Vehículos estándar (de tamaño) - camiones



Los vehículos se mueven de manera similar a los coches de pasajeros o autobuses con pago de peaje

Vehículos no estándar (sobredimensionados)



Los vehículos se desplazan con un permiso especial del gestor de carreteras (por ejemplo, GDDKiA)

Instalaciones para vehículos no estándar (de gran tamaño)

- La Ley de 18 de abril de 2020 permite, sin permiso, el paso de vehículos no estándar (de gran tamaño) que transporten equipo y dispositivos médicos a los hospitales.

La entidad que realiza el viaje está obligada a informar al administrador de la carretera sobre el itinerario, de modo que éste pueda reaccionar en una situación en la que los parámetros técnicos de la carretera no permitan dicho paso y proponer un itinerario alternativo.

Los asuntos relacionados con estas rutas son llevados a cabo con prioridad por el administrador de la carretera.

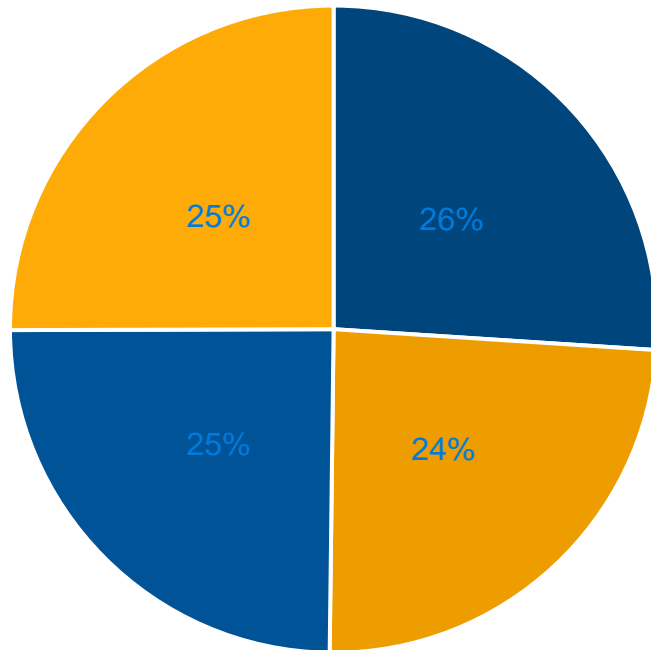
- Cooperación con los servicios que controlan el paso de un vehículo anormal, como la Policía o la Inspección de Transporte por Carretera o los Servicios de Aduanas e Impuestos (proporcionando información sobre los permisos expedidos debido a que el conductor tiene una copia del permiso o a la falta de permiso en el vehículo).
- Trabaja en el sistema electrónico de emisión de permisos - fin de los trabajos a finales de 2021 (permisos emitidos totalmente por el sistema gubernamental con rutas virtuales)

Estadísticas de vehículos no estándar (sobredimensionados) antes y durante el COVID19

	1-31 de marzo de 2019	1-30 de abril de 2019	1-31 de marzo de 2020	Abril 1-30 2020
Número de solicitudes presentadas	1746	1621	1661	1680
Número de permisos emitidos	524	578	1039	570

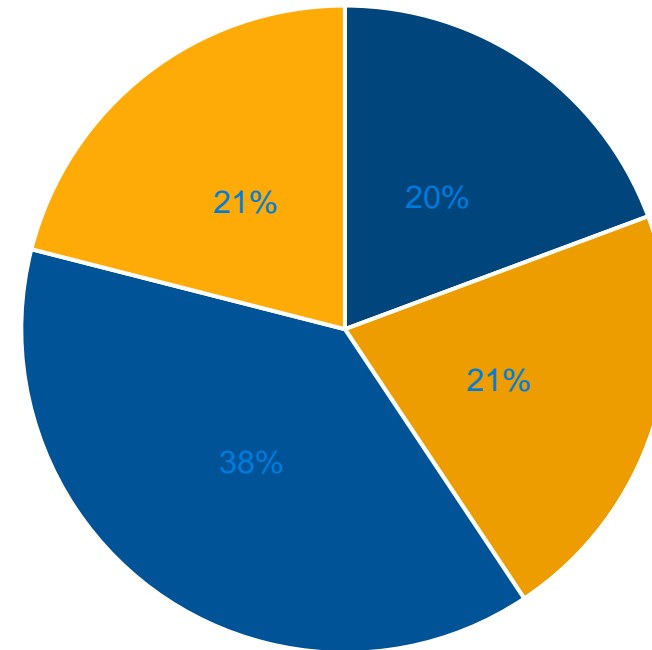
Estadísticas de vehículos no estándar (sobredimensionados) antes y durante el COVID19

Número de aplicaciones presentado



- 1-31 de marzo de 2019 ■ 1-30 de abril de 2019
- 1-31 de marzo de 2020 ■ 1-30 de abril de 2020

Número de permisos emitidos



- 1-31 de marzo de 2019 ■ 1-30 de abril de 2019
- 1-31 de marzo de 2020 ■ 1-30 de abril de 2020

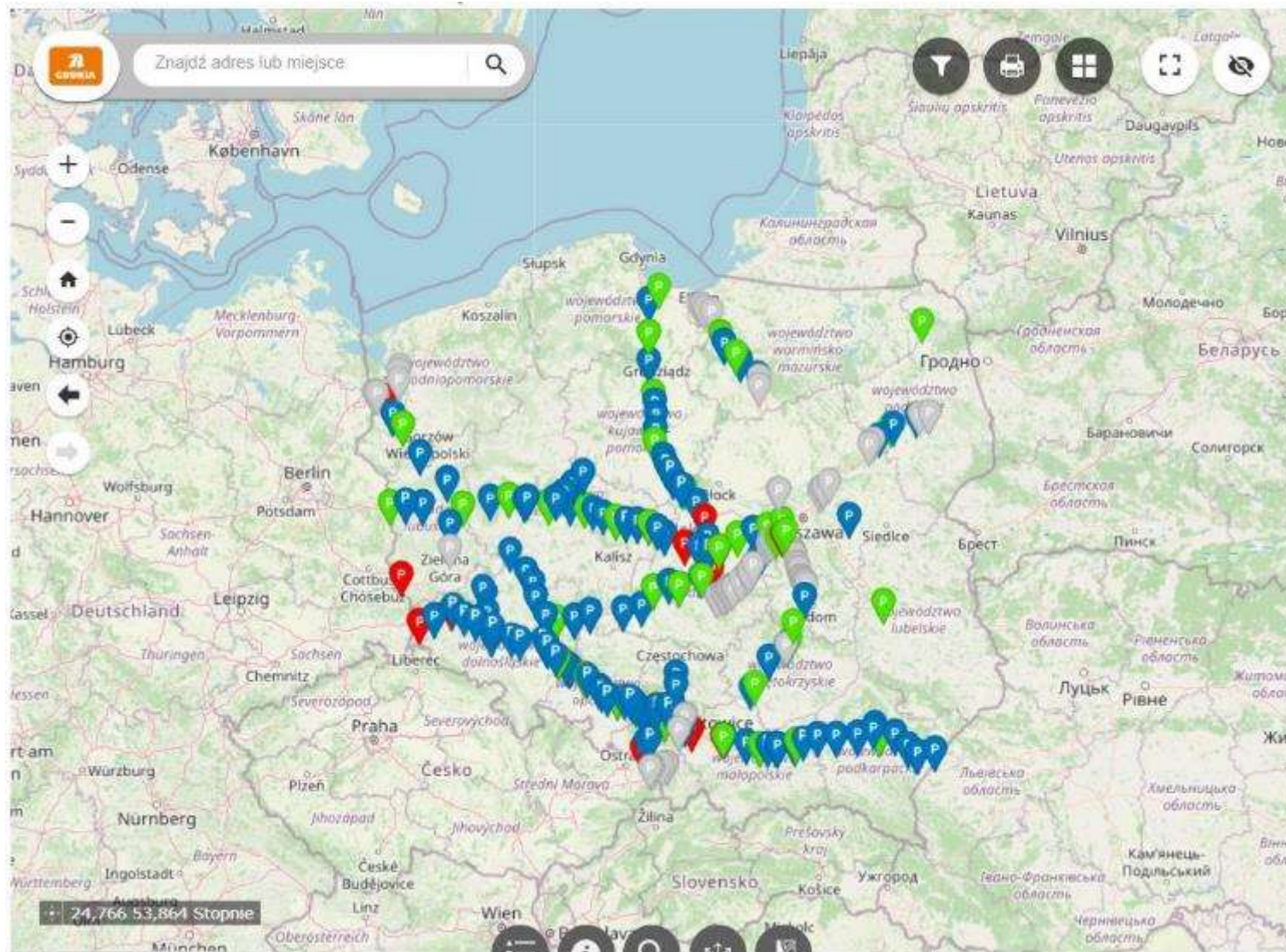
Instalaciones para vehículos pesados estándar y no estándar

- Todas las gasolineras están abiertas
- Todos los aparcamientos (áreas de descanso) están abiertos
- La mayoría de las fronteras están abiertas
- Todos los hoteles pueden abrirse - la decisión depende de los propietarios (pero no los restaurantes)
- Cerca de las fronteras, el número de inodoros portátiles y botellas de agua para los que esperan para cruzar (los vehículos cruzan la frontera sin problemas por los carriles sugeridos)
- La información sobre las prohibiciones o restricciones es proporcionada por SMS por el Centro de Seguridad
- No hay restricciones de hora o día para el tráfico de camiones

Más información sobre COVID19 en Polonia
<https://www.gov.pl/web/coronavirus>

ÁREAS DE DESCANSO

- MOP kat. I
- MOP kat. II
- MOP III
- Parking



<https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/9174/coraz-wiecej-miejsc-obslugi-podroznych-coraz-wieksze-wplywy-z-dzierzawy>

SITUACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA FRONTERA

CRUCES DE FRONTERA EN CARRETERAS NACIONALES

	13 de marzo de 2020	15 de marzo de 2020	29 de abril de 2020
Belarús	4	3 ↓	4 ↑
República Checa	8	6 ↓	8 ↑
Alemania	8	6 ↓	8 ↑
Lituania	2	1 ↓	2 ↑
Rusia Región de Kaliningrado	2	2	2
Eslovaquia	2	2	2
Ucrania	2	3 ↑	3

CONTROL DE FRONTERAS

en las carreteras nacionales

17 y 18 de marzo de 2020

El equipo de gestión de crisis del gobierno decidió abrir más cruces fronterizos y cambiar el carácter de varios de los que ya estaban en funcionamiento. Estos movimientos ayudaron a aliviar el tráfico en los cruces fronterizos y descargaron los crecientes atascos de tráfico que se producían debido al control de las fronteras internas.

20 de marzo de 2020

Los vehículos que transportan mercancías de transporte internacional por carretera están exentos de los controles fronterizos internos (Alemania, Eslovaquia, Lituania y República Checa) y sanitarios. Los documentos y la temperatura no se comprueban. Así pues, los camioneros cruzan las fronteras sin detenerse. Debido a las simplificaciones mencionadas, los atascos han disminuido considerablemente o se han descargado completamente.

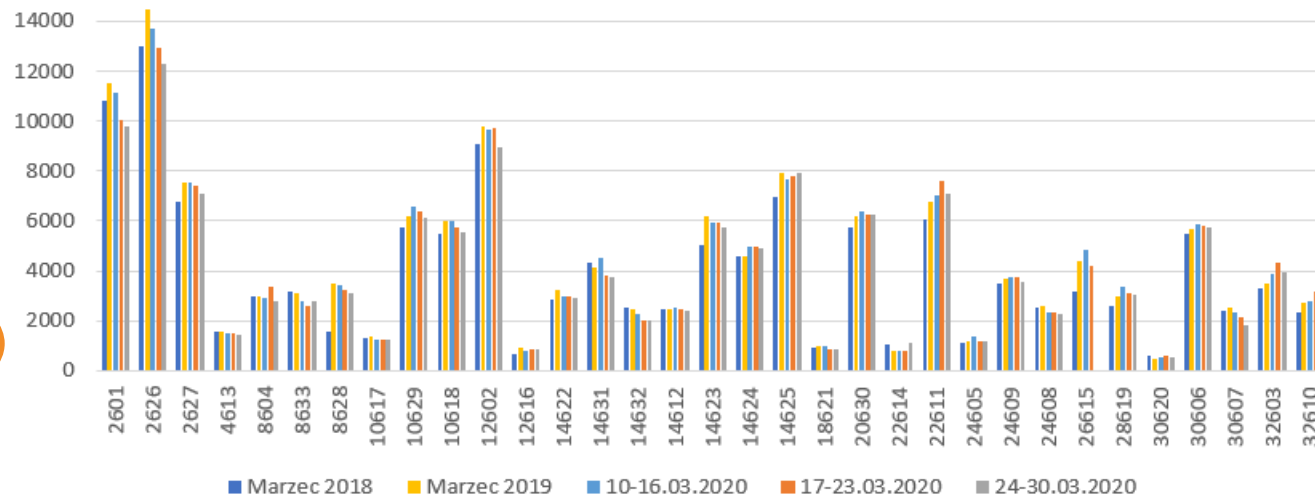
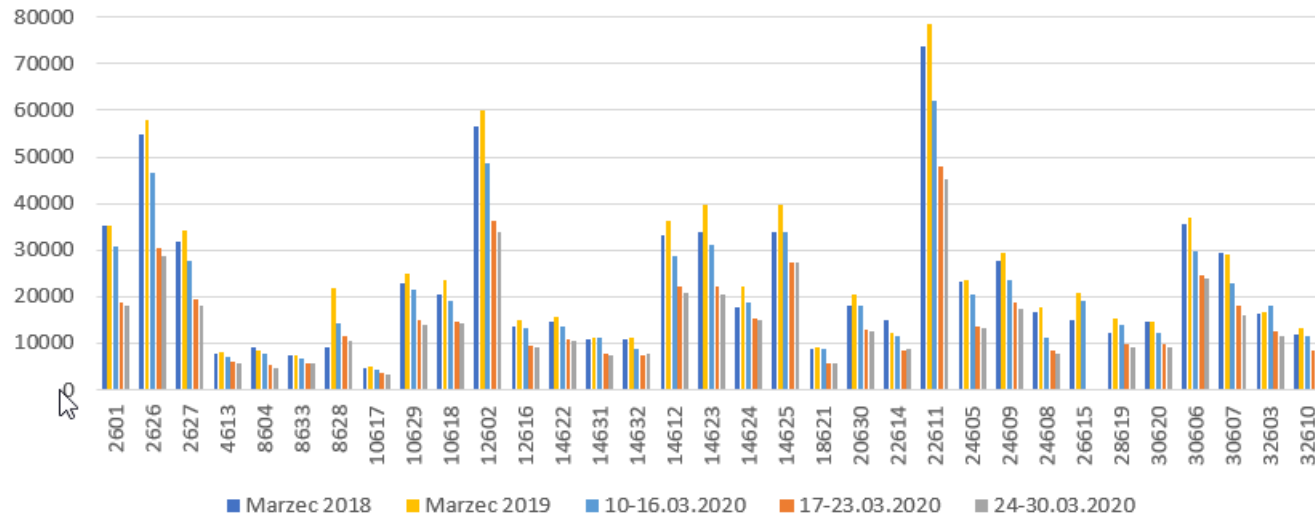
23 de marzo de 2020

Controles fronterizos más rápidos en Kołbaskowo (Alemania) gracias al nuevo carril entre las carreteras de la A6.

No hay estadísticas sobre la incidencia de los conductores de COVID 19

VOLUMEN DE TRÁFICO

Todo el tráfico



Tráfico de vehículos pesados
(estándar y no estándar)

LECCIONES APRENDIDAS...

- Más del 90% de los casos relacionados con viajes no normativos son tratados por GDDKiA sin contacto cara a cara
- Establecer una cooperación más estrecha entre la GDDKiA y los servicios de control (por ejemplo, la policía, las aduanas y la Inspección del Transporte por Carretera) y otros gestores de carreteras en el ámbito del control y la conciliación de vehículos no e
- Enmiendas a la ley que permite el transporte de dispositivos o equipos a hospitales mediante vehículos no estándar sin el permiso requerido
- Análisis detallado de soluciones en otros países

¡Gracias por su atención!



www.gddkia.gov.pl
www.twitter.com/gddkia,
www.facebook.com/gddkia

Piotr Macuk

Jefe de la Dependencia de
Procedimientos Administrativos

pmacuk@gddkia.gov.pl

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





SANRAL



BUILDING SOUTH AFRICA
THROUGH BETTER ROADS

Seminario web sobre el impacto del Covid-19 en las operaciones viales, el movimiento de carga y la logística de Sudáfrica

Layton Leseane

Agencia Nacional de Carreteras de Sudáfrica (SANRAL) -
Director del proyecto

Webinar

06 de mayo de 2020

Sobre el panelista: Sr. Layton Leseane

- El Sr. Layton Leseane es un tecnólogo en ingeniería civil con 23 años (combinados) en la construcción y administración de carreteras.
- Trabaja para la Agencia Nacional de Carreteras de Sudáfrica (SANRAL) como gerente de proyectos; proyectos Capex y Operaciones de Control de Sobrecarga.



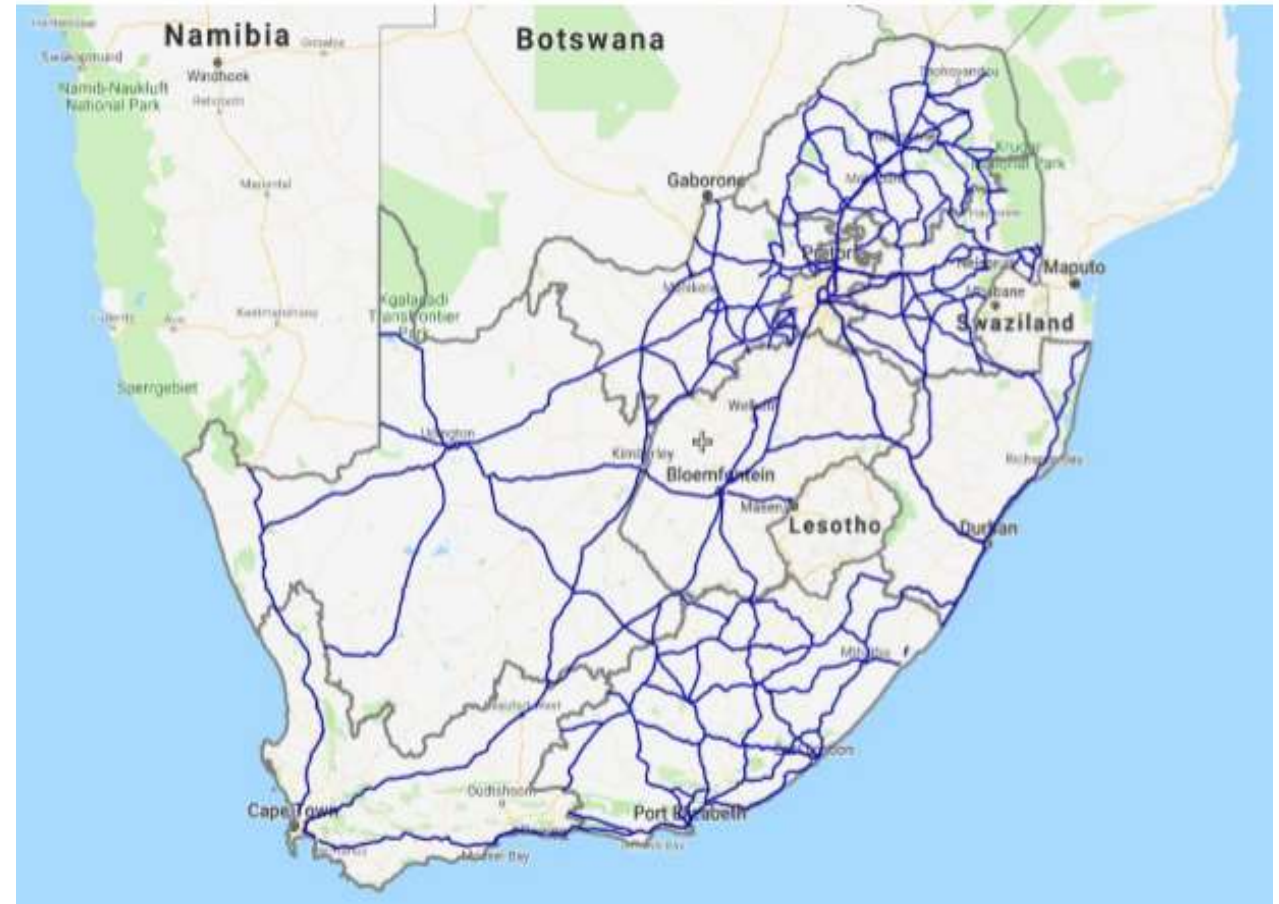
Puntos clave de la discusión

- Introducción: Mandato de SANRAL y red de carreteras
- Covid-19 en las intervenciones del Gobierno de Sudáfrica
- Covid-19 Impacto en las operaciones de SANRAL - actual y posterior a la crisis.
- Impacto en el transporte y la logística - actual y posterior a la crisis.
- Conclusiones - Posibles intervenciones posteriores a Covid-19



Introducción; Red de carreteras de SANRAL - Puntos principales

- SANRAL es una agencia del Departamento Nacional de Transporte de Sudáfrica. Es custodio de 22140 km de red de carreteras estratégicas -Rutas nacionales y carreteras regionales.
- Sudáfrica tiene 750 000 km de red de carreteras, 158 000 km (pavimentados), 460 000 km (no pavimentados). El total de la red de carreteras proclamada es de 618 000 km.
- La red de carreteras de SANRAL comprende 19186 km de carreteras no de peaje 2954 km (Agencia Peaje 1683 y Concesionarios-1271 km).
- La red nacional de carreteras de SANRAL conecta los principales puertos marítimos, los centros económicos del interior y los Estados vecinos; Zimbabwe, Mozambique, Botswana, Namibia y otros.
- > Más del 85% de la carga se transporta por carretera.



Covid-19: Respuesta del gobierno de la RSA - Puntos clave;

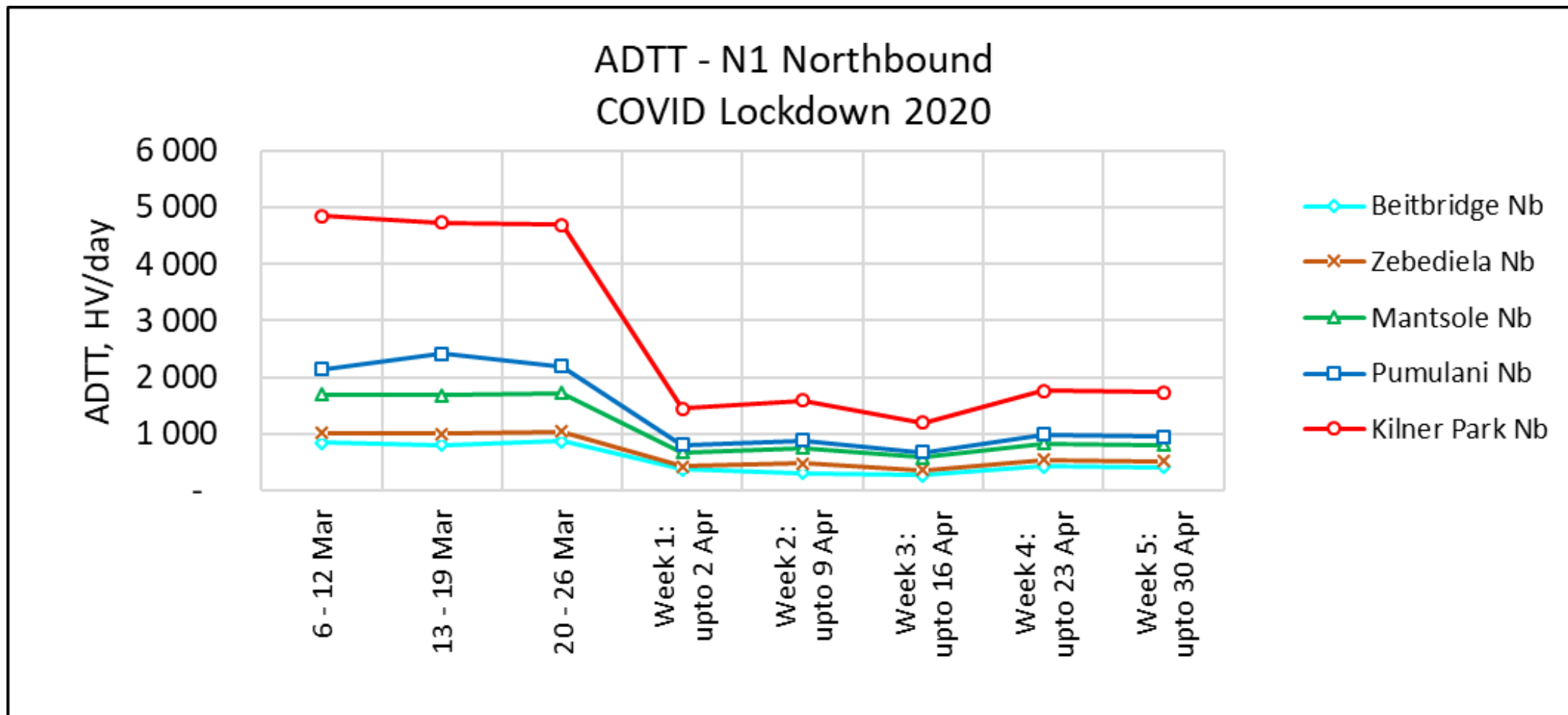
- 5 de marzo de 2020 - 1er caso de Covid-19 reportado en RSA.
- 26 de marzo de 2020, el cierre nacional de 3 semanas (inicialmente) y ampliado en 2 semanas más (5 semanas de cierre de nivel 5). Nuevo enfoque ajustado al riesgo, colocando al país en el Nivel de Alerta de Riesgo 4 que comenzó el 1 de mayo de 2020.
- Covid-19 Regulaciones de bloqueo que afectan a las operaciones de carretera, carga y logística:
 - Se cerraron los principales sectores de la economía, excepto los de la producción de bienes esenciales
 - Todas las fronteras internacionales cerradas excepto para el paso de carga esencial, como combustible, alimentos, medicinas. Restricciones a la circulación interprovincial y al transporte público
 - Relajación parcial de los reglamentos de cierre a partir del 1º de mayo de 2020, permitiendo una actividad limitada en sectores económicos primarios como la minería, la agricultura y otros.
- Estrictos reglamentos de salud y seguridad destinados a contener la propagación del Covid-19
- Paquete de ayuda de 500.000 millones de rands (26.500 millones de dólares) para las empresas, los trabajadores, los beneficiarios de subvenciones sociales y los desempleados afectados.

Impacto en las operaciones de SANRAL; actual

Las operaciones de SANRAL y de las carreteras en Sudáfrica fueron interrumpidas por las regulaciones de cierre de Covid-19. Los puntos más importantes son:

- Todas las oficinas están cerradas por operaciones comerciales normales. Algunos empleados trabajan desde casa.
- SANRAL suspendió toda la construcción por 5 semanas en cumplimiento de las regulaciones del Nivel 5 de bloqueo, y levantó la suspensión el 1 de mayo de 2020,- Nivel 4 .
- Reclamaciones contractuales de los contratistas y consultores por las pérdidas sufridas.
- Sólo se lleva a cabo el mantenimiento crítico/esencial de las carreteras.
- Todos los procesos de licitación fueron suspendidos.
- 70% de disminución promedio del tráfico vial (todas las clases de vehículos) - Pérdida de ingresos por peaje
- El establecimiento del Equipo de Trabajo Covid-19 para coordinar las acciones de respuesta de SANRAL y los procedimientos operativos de la empresa cumplen con las regulaciones de Covid-19 OHS.

Operaciones de SANRAL; Típica disminución del tráfico de camiones (de carga)



Impacto en las operaciones de SANRAL; Post Covid-19

- Retorno gradual a la actividad normal, estimado en 9 meses, con rotación de personal.
- Demoras importantes en los proyectos de construcción, con consecuencias en los costos debido a las reclamaciones contractuales de los contratistas e ingenieros consultores (PSP)
- Posibles paros laborales en casos de trabajadores infectados con Covid-19
- Implicaciones en materia de costos del cumplimiento de las normas de salud y seguridad en el trabajo del Covid-19 y los procedimientos operativos estándar relacionados.
- Atraso de mantenimiento debido a las restricciones de los proyectos de construcción.
- Posibles demoras en la puesta en marcha de los proyectos debido a las interrupciones en las adquisiciones y a la reorganización de las prioridades de las asignaciones de fondos por parte del Tesoro Nacional.
- Posible gran disminución de los ingresos por peaje debido a las condiciones económicas posteriores a la crisis de Covid-19. Alto riesgo para la sostenibilidad de las empresas.

Covid-19 Impacto en la carga y la logística- Corriente

- Sólo el 25% de la flota de carga operando, el 20% de las empresas operando a una capacidad del 7%-75%.
- Desafíos operacionales para los conductores de larga distancia - sin comidas calientes, paradas de descanso limitadas en muchas rutas
- Aplicación incorrecta de las normas de bloqueo por parte de los organismos de aplicación de la ley - detenciones ilegales y confiscación de camiones
- Largos retrasos en los puertos de entrada y cuarentena de los conductores (Principales fronteras de Zimbabwe y Mozambique)
- Los conductores que se enfrentan a un mayor riesgo de desempleo.
- Pérdida de beneficios, lo que lleva al cierre de negocios.
- Las empresas de transporte que almacenan mercancías no esenciales en sus almacenes - costoso

Impacto en la industria del transporte de mercancías por carretera; crisis post Covid-19

- Pérdida de capacidad de la industria debido al cierre de muchas empresas de transporte.
- Pérdida de puestos de trabajo - estimada en un 50%
- La reducción del mercado como resultado del impacto del Covid-19 en la economía - la pérdida de clientes
- Aumento de los costos de operación debido al cumplimiento de las normas de salud y seguridad laboral del Covid-19, ineficiencias/retrasos en los controles fronterizos, puertos, etc. - Muy costoso
- Carga administrativa derivada de la asistencia a los trabajadores para reclamar los salarios del Fondo de Desempleo.
- Litigios con clientes que no pagaron por los servicios debido a la pérdida de ingresos.
- Reposición de vehículos por parte de las compañías de financiación de vehículos.
- La pérdida de capacidad en la industria del transporte por carretera puede incapacitar la logística durante varios años.

Conclusiones; Intervenciones posteriores a la crisis de Covid-19

El gobierno de la RSA y el sector privado deben llevar a cabo una amplia gama de intervenciones clave para invertir el impacto de la crisis del Covid-19 en las operaciones de carretera, el transporte de mercancías y el sector logístico. Estas medidas pueden incluir, entre otras, las siguientes;

- Aceleración de las adquisiciones para proyectos de ingeniería de carreteras y puentes - creación de empleo y reactivación del sector de la construcción
- Asignación presupuestaria adicional para financiar los efectos de la crisis del Covid-19 - costo de las perturbaciones
- Resolución simplificada y rápida de las disputas contractuales para tratar las reclamaciones contractuales relacionadas con el Covid-19.
- Mayor compromiso de los interesados entre el gobierno y los sectores de fletes y logística con el fin de reducir los costos de transporte.
- Asistencia financiera a las empresas de transporte y logística afectadas - Préstamos/subsidios.
- Armonización de los reglamentos regionales para promover la eficiencia del transporte.

¡Gracias por su atención!



Layton Leseane

Gerente de Proyectos de SANRAL

leseanel@nra.co.za

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 - REPERCUSIONES EN EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO TRANSFRONTERIZO DE TEXAS

Impacto de PIARC de COVID en el transporte y la
logística

Seminario web

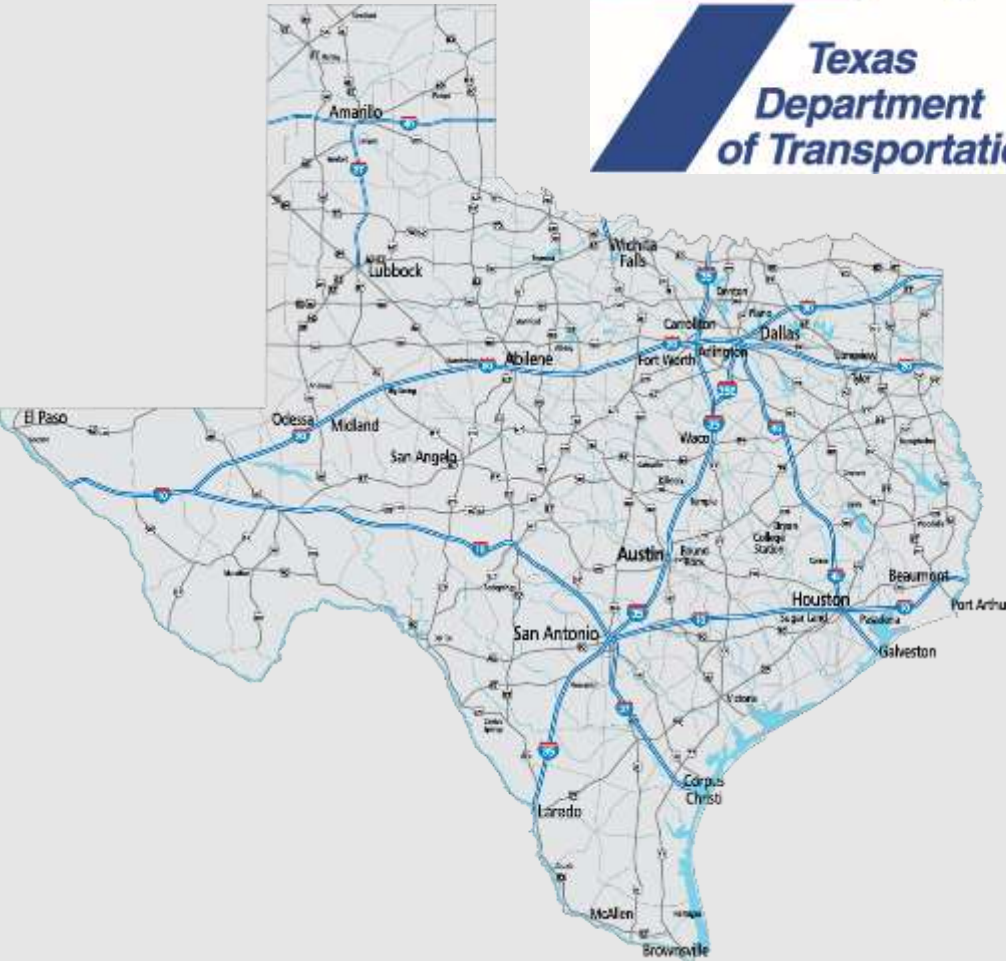
Introducción



Caroline A. Mays, AICP

Organización: Departamento de Transporte de Texas

El papel: Director de la Sección de Transporte, Comercio y Conectividad



Comité Técnico 2.3 Transporte de Mercancías (Miembro)

Grupo de Trabajo 3 - Tecnologías de carga emergentes (Líder)

COVID-19 -Impacto en la carga de camiones a nivel nacional

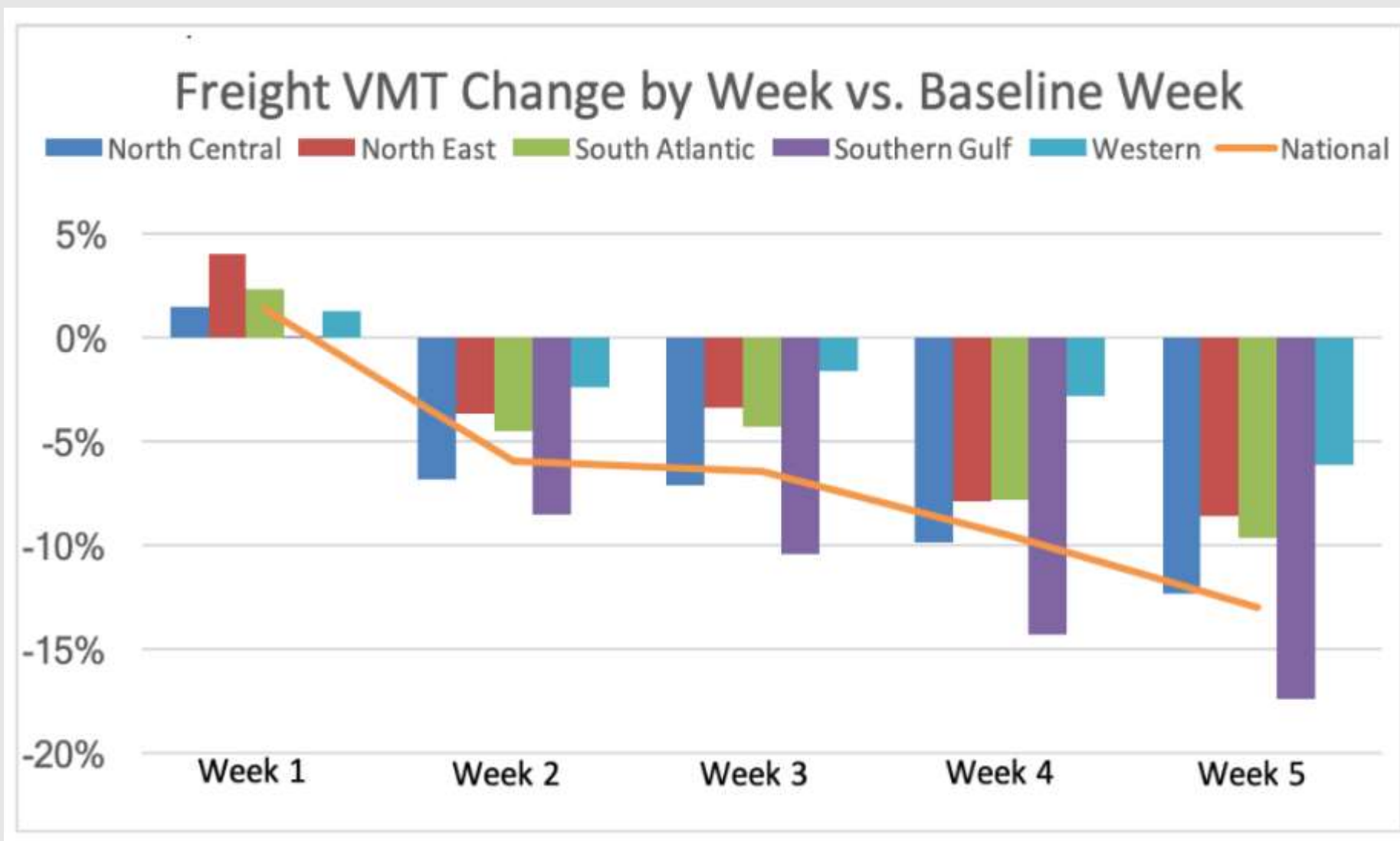
Marzo de 2020 - COVID-19 comienza a impactar en las operaciones de EE.UU.

- La primera orden de estancia en casa emitida en California el 19 de marzo
- Texas emitió una orden de estancia en casa el 31 de marzo
- A mediados de abril, el 95% de los Estados Unidos vivía en un área con órdenes de quedarse en casa.

Fuente: El impacto de INRIX COVID-19 en la carga: Un análisis del movimiento de carga de largo recorrido durante una pandemia, 28 de abril de 2020

14 de marzo - 17 de abril	COVID 19 - Impactos en el TMV
Semana 1	El VMT de los camiones de carga aumentó un 1% mientras que el VMT personal cayó un 20%.
Semana 2	El VMT de los camiones de carga disminuyó un 7% con respecto a la semana anterior (6% por debajo de la línea de base) y el VMT personal disminuyó un 27% con respecto a la semana anterior.
Semana 3 y 4	El VMT de los camiones de carga disminuyó un 4% adicional, lo que lo llevó un 10% por debajo de la línea de base y el VMT personal comienza a estabilizarse.
Semana 5	El VMT de los camiones de carga disminuyó un 3% adicional, ahora un 13% por debajo de la línea de base y el VMT personal aumentó un 2%.

COVID-19 - Cambios en las millas de recorrido de los vehículos de carga de camiones nacionales (VMT)

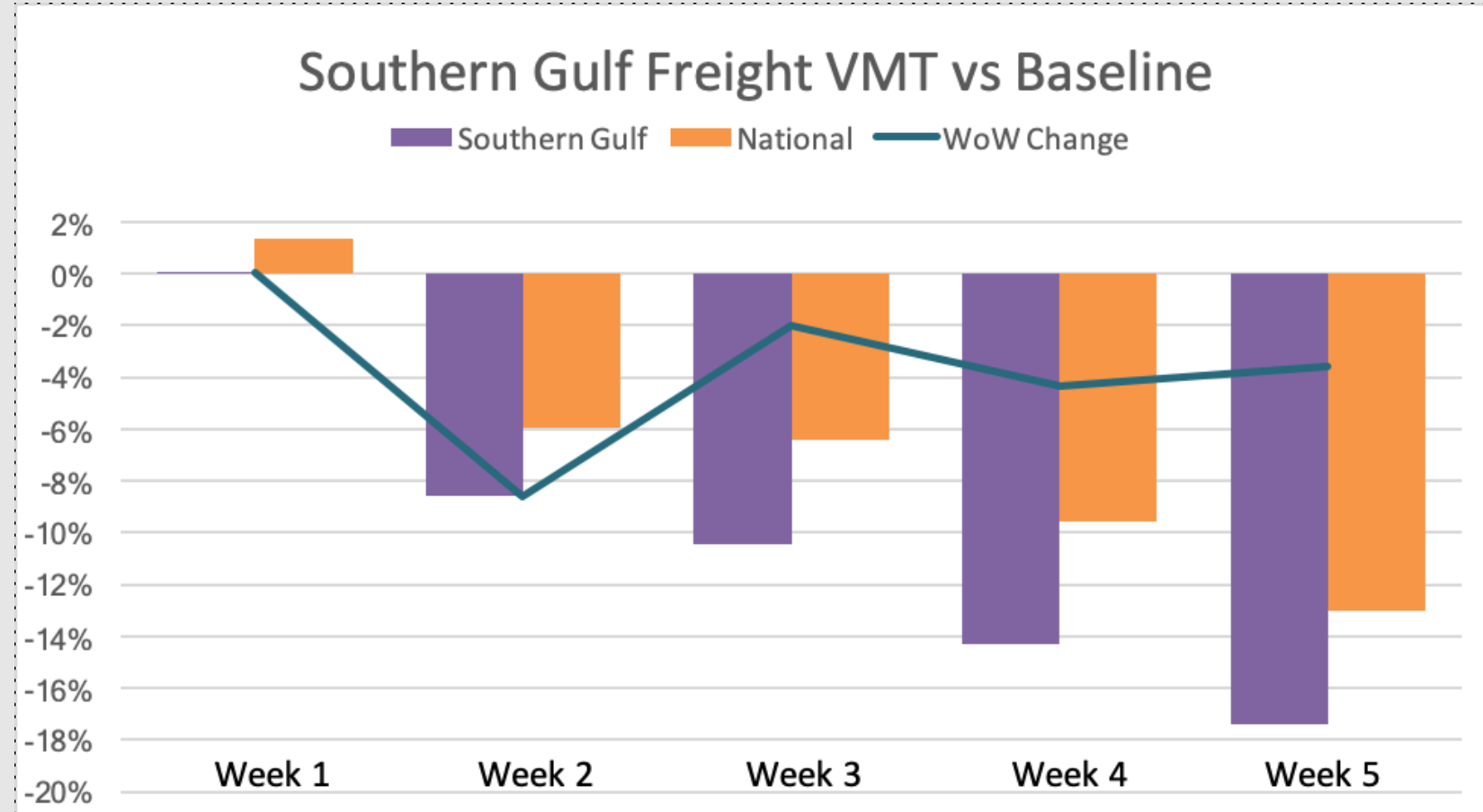


Fuente: El impacto de INRIX COVID-19 en la carga: Un análisis del movimiento de carga de largo recorrido durante una pandemia, 28 de abril de 2020

COVID-19 - Impactos de las millas recorridas por los vehículos de carga de camiones regionales (VMT)

Región sur del Golfo -

- AL, AR, KY, LA, MS, OK, TN, TX
- El movimiento de carga ha disminuido más en esta región hasta un 17% por debajo de la línea de base
- Texas y Kentucky cayeron a un 20% por debajo de la línea de base
- Las reducciones podrían deberse a la caída del mercado del petróleo y al cierre de las instalaciones de fabricación.



Fuente: El impacto de INRIX COVID-19 en la carga: Un análisis del movimiento de carga de largo recorrido durante una pandemia, 28 de abril de 2020

COVID-19 - Impactos en el índice de actividad de camiones de Texas

- La actividad de los camiones ATRI en Texas ha disminuido en un 20%, de 102,0 en febrero a 80,1 en abril de 2020.
- Las reducciones podrían ser debidas a la caída de la población:
 - Comercio transfronterizo con México
 - La demanda del mercado del petróleo
 - Cierre de las instalaciones de fabricación

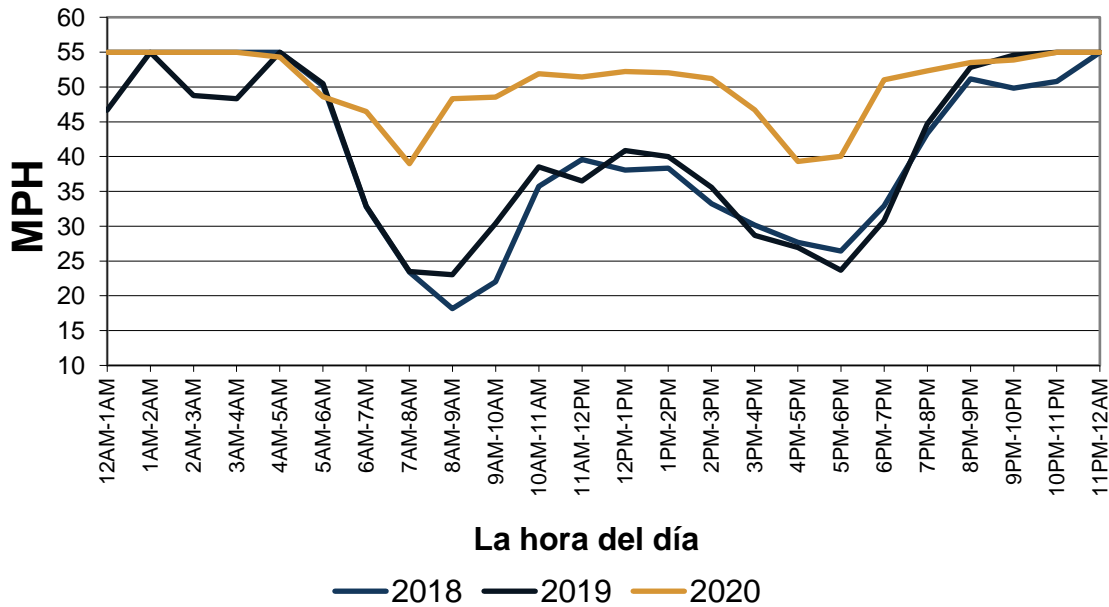


Fuente: Instituto Americano de Investigación de Camiones (ATRI), 2020

COVID-19 - Impactos en los tiempos de viaje de los camiones en Texas

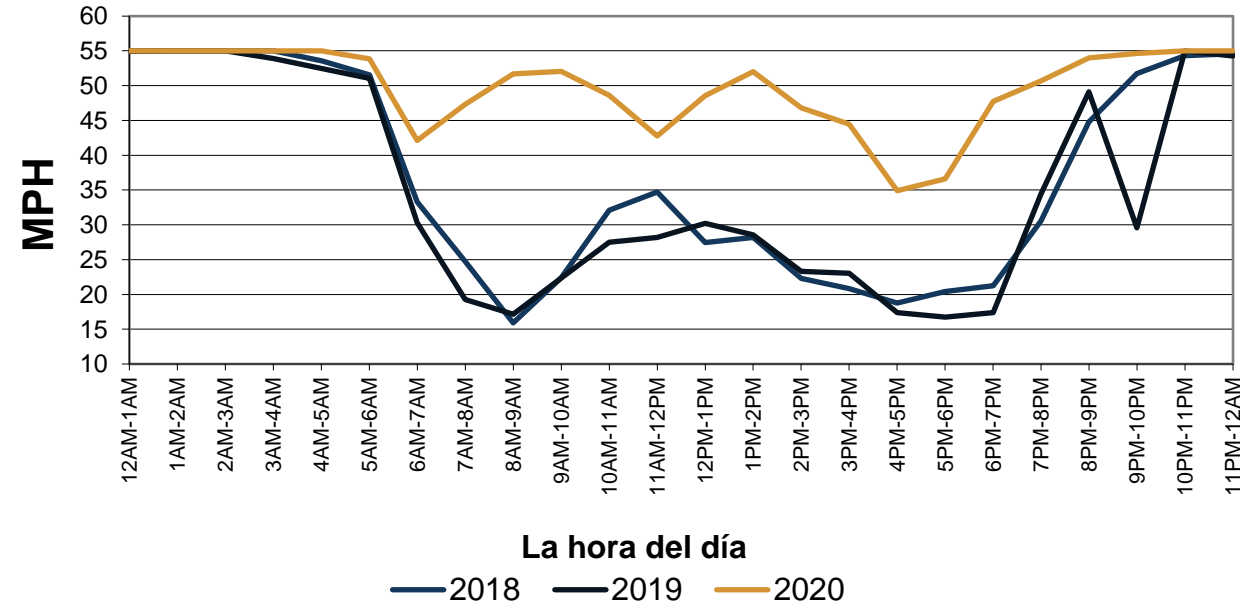
Dallas, TX

Velocidad media por hora del día
Dallas, TX: I-45 en I-30
Tercera semana de marzo 2018-2020



Houston, TX

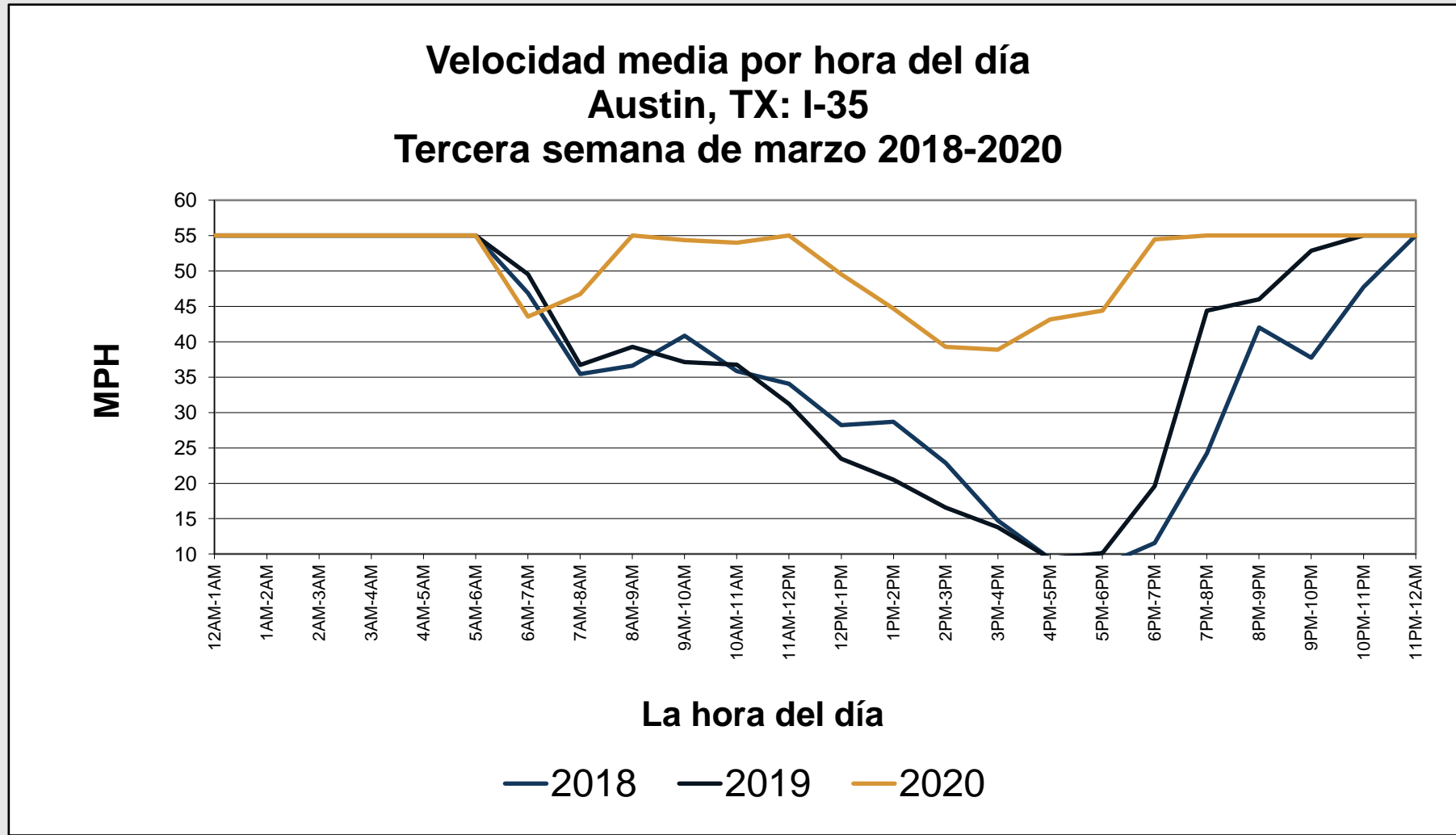
Velocidad media por hora del día
Houston, TX: I-45 en I-69/US 59
Tercera semana de marzo 2018-2020



Fuente: ATRI, 2020

COVID-19 - Impactos en los tiempos de viaje de los camiones en Texas

Austin, TX



Fuente: ATRI, 2020

COVID-19 -Impactos en la industria del transporte por camión

Estacionamiento de camiones

- Algunos estados tienen áreas de descanso cerradas, limitando el estacionamiento seguro para los conductores de camiones en la carretera

Salud y seguridad

Los conductores están en primera línea diariamente llevando bienes de consumo a los estantes, mientras hacen contacto diario con personas de todo el país sin acceso a máscaras, guantes, desinfectante de manos o toallas antibacterianas.

Alimentos

- Muchas de las paradas de camiones del sector privado tienen suministros muy limitados
- Estados que están considerando la posibilidad de colocar camiones de alimentos en zonas de descanso seguras

Mercado volátil

- Las cargas ya no son predecibles
- Los envíos ya no son predecibles y los pedidos de artículos esenciales aumentan y los pedidos para satisfacer las necesidades de los restaurantes, hoteles y algunas tiendas minoristas se han desplomado.

Fuente: <https://www.nytimes.com/2020/04/17/us/coronavirus-trucker-food-delivery-protection.html>



IMPACTO DEL COVID-19 EN EL COMERCIO FRONTERIZO TEXAS-MÉXICO



Foto: Midland, TX

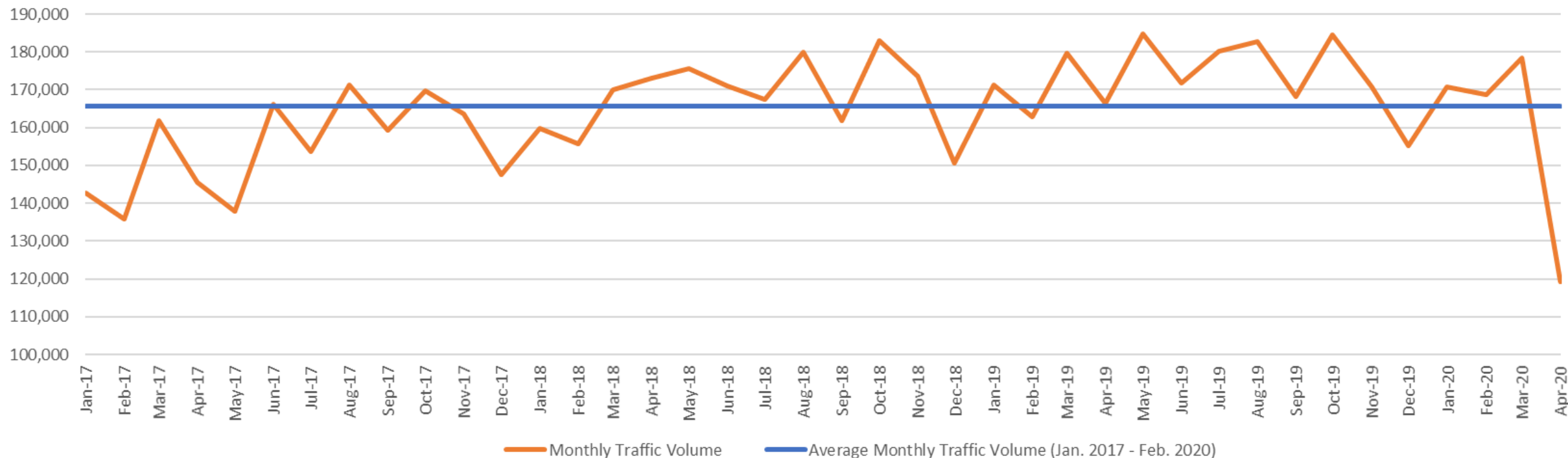
- **Puente comercial mundial de Laredo**
 - **28% de disminución en World Trade Bridge** en abril en comparación con los volúmenes mensuales medios anteriores a la COPE-19.
 - **22% de disminución** en el total de cruces comerciales en los puentes de Laredo en comparación con abril de 2019
- **El puente Columbia**
 - **Disminución del 10% -15%** en los cruces comerciales hacia el norte en el Puente de Colombia



World Trade Bridge, TX - Mexico Side: 25 de abril de 2020

Fuente: Discusión del Comité Asesor de Comercio Fronterizo sobre los impactos de COVID-19, 4/16/2020

World Trade Bridge Monthly Southbound Traffic Volume January 2017 - April 2020



Fuente: Informes de distribución del tráfico de la ciudad de Laredo, mayo de 2020

COVID-19 - Impactos en el transporte de camiones en la frontera entre Texas y México

▪ Puente Internacional de Pharr, Texas

- Un aumento del **3%** en el tráfico de camiones en marzo
- **12% de disminución** en abril en comparación con los volúmenes mensuales medios anteriores a la Covid 19.

▪ Puente Starr-Camargo, Texas

- **30% de disminución** en el tráfico comercial.
- **Los puentes del condado de Cameron: Puente de los Veteranos, Libre Comercio**
 - **40% de disminución** en el tráfico comercial.

▪ Tamaulipas, México

- Reducción del **40%** de los envíos hacia el sur de Tamaulipas
- Reducción del **5%** en los envíos hacia el norte desde Tamaulipas

El puente de los veteranos: 6 de septiembre de 2019

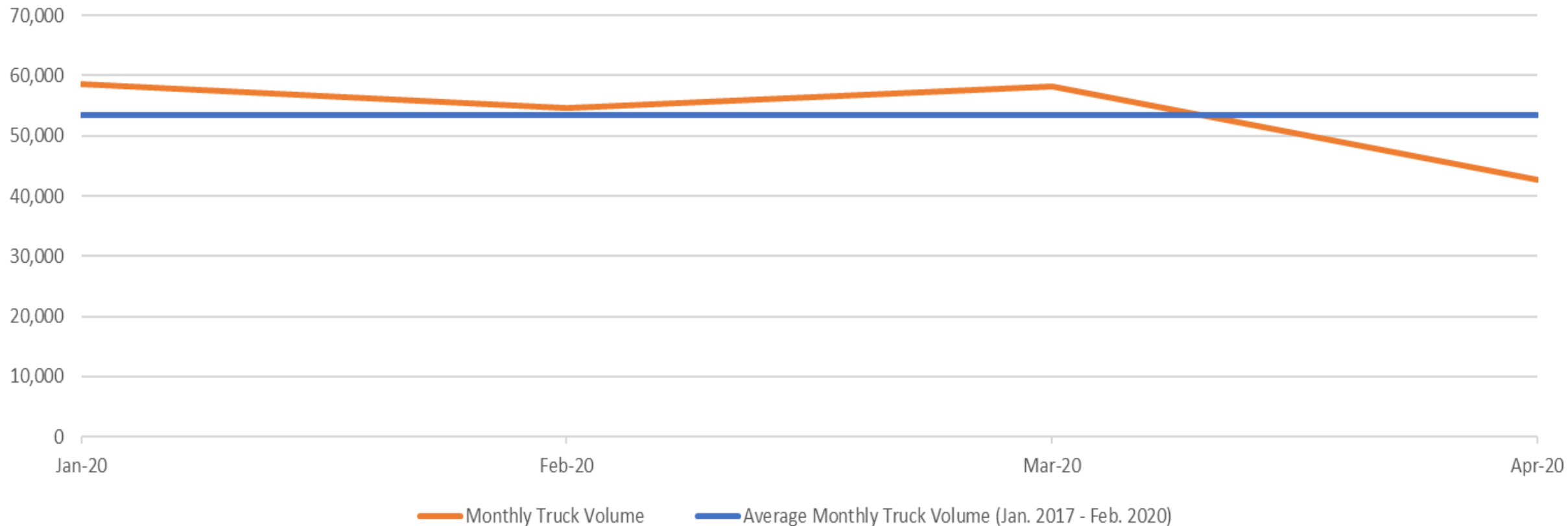


El puente de los veteranos: 25 de abril de 2020



Fuente: Discusión del Comité Asesor de Comercio Fronterizo sobre los impactos de COVID-19, 4/16/2020

Pharr International Bridge Monthly Northbound Traffic Volume January 2020 - March 2020



Fuente: Informes de distribución del tráfico de la ciudad de Pharr y de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos en dirección norte, mayo de 2020

COVID-19 - Impactos en el transporte de camiones en la frontera entre Texas y México

- Ciudad de El Paso, Texas
 - 13% de disminución en los cruces de camiones de carga en los puentes de la ciudad
- Chihuahua, México
 - Se espera que el sector más afectado sea el de los componentes electrónicos
 - Los cierres no esenciales han dejado en funcionamiento sólo el 37% de la industria.
 - La industria automotriz, una de las más grandes de Chihuahua, está completamente cerrada

Cargo Crossings



Fuente: Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos compilado por el Departamento de Puentes Internacionales de la Ciudad de El Paso - Tráfico hacia el norte, abril de 2020



¡Gracias!

Caroline Mays, AICP

Director de la Sección de Carga, Comercio y
Conectividad

El Departamento de Transporte de Texas

Teléfono: 512-658-2436

Correo electrónico: caroline.mays@txdot.gov

www.MoveTexasFreight.com



Foto: Midland, TX



El líder mundial en la conexión de las sociedades con una movilidad y una logística seguras, eficientes y ecológicas.



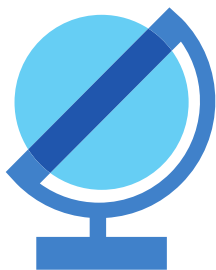


NUESTROS

MIEMBROS

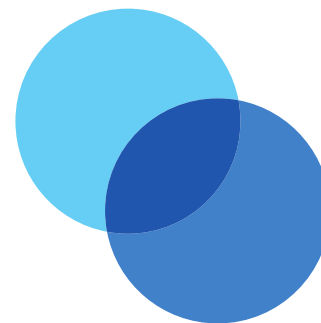


160+
miembros



80+
países

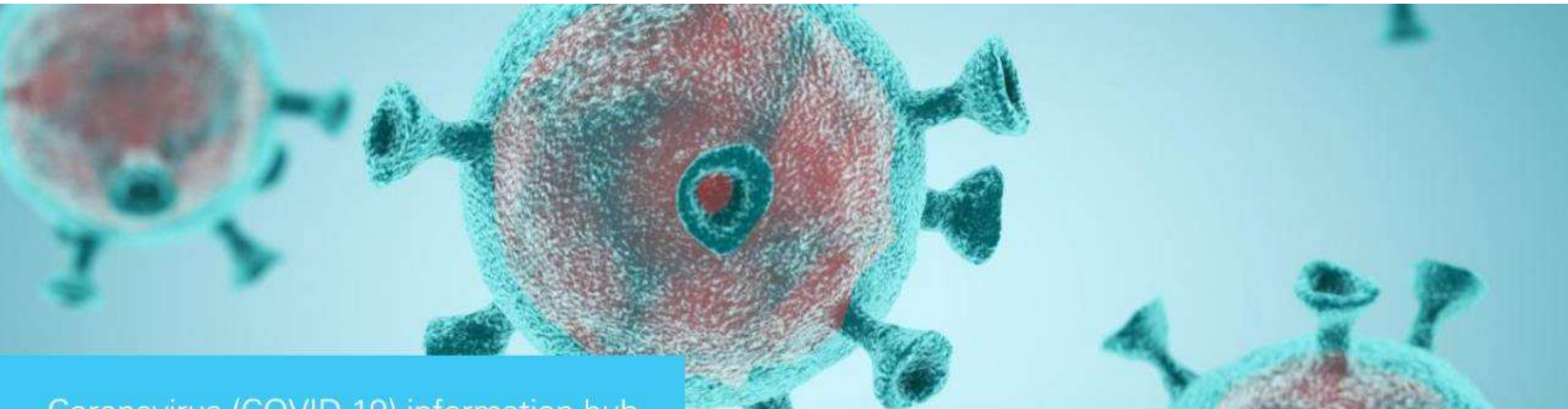
60%
logística



40%
movilidad

Los servicios de transporte por carretera han sido cruciales para responder a la crisis, pero muchos están luchando ahora por sobrevivir.

- Mantener a salvo a los conductores, trabajadores y usuarios del transporte
- Mantener operativas las cadenas de suministro y las redes de movilidad
- Mantener a los operadores de transporte por carretera en el negocio





Para un mundo **en movimiento**

Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos



Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Christina Heffner - Departamento de Transporte y Carreteras Principales Queensland, Australia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Piotr Macuk - GDDKIA, Polonia, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Layton Leseane - SANRAL, Sudáfrica, miembro del CT 2.3 de PIARC
- Caroline A. Mays - Texas DoT, EE.UU., miembro del CT 2.3 de PIARC
- Jens Hügel - Asesor Superior, Unión Internacional de Transportes por Carretera

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".

Los siguientes pasos

- Publicamos grabaciones de vídeo y presentaciones de nuestros seminarios web
- Se prevén otros seminarios web de PIARC, en inglés, español y francés
- Publicamos "Notas" con los resultados de esos seminarios web
- <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-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/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- **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
- caroline.evans@arcadis.com
- martin.ruesch@rapp.ch
- andreaperis@gmail.com
- yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp

- 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

