

# ASOCIACIÓN MUNDIAL DE LA CARRETERA

## PLAN ESTRATÉGICO 2016-2019

## Contenido

Prólogo del Presidente .....	
Resumen Ejecutivo .....	
Introducción de la Asociación Mundial de la Carretera	
Organigrama .....	
Visión .....	
Misión .....	
Dirección Estratégica	
Cambios en el Contexto Operativo .....	
La Respuesta de la Asociación .....	
Actividades Estratégicas	
Comunicación Estratégica	
Plan de Actividades	
Estructuras del Trabajo Técnico	
.....	
Agenda Técnica .....	
Tema Estratégico A .....	
Tema Estratégico B .....	
Tema Estratégico C .....	
Tema Estratégico D .....	
Tema Estratégico E .....	
Objetivos Organizativos	
Objetivo 1: Gestión y Operación de la Asociación Mundial de la Carretera .....	
Objetivo 2: Cooperación con Organizaciones Internacionales y Regionales .....	
Objetivo 3: Gestión del Congreso .....	
Objetivo 4: Actividad y Visibilidad a Nivel Nacional .....	
Objetivo 5: Política para Compartir e Intercambiar Conocimientos .....	
Objetivo 6: Comunicación con los Miembros y Grupos Externos .....	
Objetivo 7: Publicaciones y Productos .....	
Objetivo 8: Gestión Financiera .....	
Objetivo 9: Planeación Estratégica .....	

## Prólogo del Presidente

A fin de cumplir su misión como líder mundial en el análisis y discusión de los aspectos relevantes sobre carreteras y transporte por carreteras, así como para identificar, desarrollar y diseminar las mejores prácticas internacionales relacionadas con éstas, cada cuatro años la Asociación Mundial de la Carretera prepara un Plan Estratégico para estructurar, desarrollar, dar seguimiento y evaluar sus actividades durante los cuatro años que constituyen su ciclo de trabajo.

El sexto Plan Estratégico de la Asociación Mundial de la Carretera, el cual abarca el periodo 2016-2019, es un documento de suma importancia. Tal y como sucedió con los planes anteriores, este Plan no solo describe la misión, visión y objetivos de la Asociación, sino que también identifica los temas más relevantes actuales y futuros del sector de la carretera. De igual forma, propone la estructura de trabajo que servirá para que la Asociación los aborde y genere información y documentos que le ayuden a brindar servicio a las comunidades del sector de la carretera de sus países miembros.

El Plan Estratégico 2016-2019 de la Asociación Mundial de la Carretera ha sido preparado bajo el liderazgo de la Comisión del Plan Estratégico, la cual se ha beneficiado de una amplia participación a nivel internacional. La preparación del Plan se inició con un análisis del entorno laboral actual del sector de la carretera en la mayoría de los países del mundo, así como por la identificación de los principales aspectos presupuestarios, institucionales, tecnológicos, ambientales y aquéllos relacionados con los servicios que inciden en la forma en que operan las carreteras y en las que se brindan los servicios. Hoy día, estos aspectos plantean desafíos que exigen respuestas eficientes por parte de la Asociación a fin de mantener su liderazgo mundial en el intercambio de información y conocimientos relacionados con la carretera.

La preparación del Plan Estratégico incluyó consultas exhaustivas. Los Primeros Delegados de todos los países miembros, los Presidentes y Secretarios de los Comité Técnico y Grupos de Estudio, Coordinadores de Temas Estratégicos y todos los Comités Nacionales fueron invitados a contribuir al proceso. Además, las entrevistas con los representantes de carreteras y transporte por carretera vinculados a las organizaciones externas coadyuvaron aportando sus ideas y puntos de vista. De igual forma se hizo un esfuerzo especial para consultar a los representantes de los países en desarrollo para garantizar que sus necesidades y opiniones quedaran también recogidas en la versión final del Plan.

Para asegurar la continuidad de las actividades principales de la Asociación, el Plan Estratégico para 2016-2019 adoptó una estructura muy similar a la del Plan anterior; el cual incluye tres Comisiones (Plan Estratégico, de Comunicaciones y Finanzas), cinco de Temas Estratégicos (Gestión y Finanzas; Acceso y Movilidad; Seguridad; Infraestructura; y Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes) los cuales incorporan 18 Comités Técnicos, así como cuatro Grupos de Estudio. Cada uno de ellos establece sus propias funciones, temas a abordar, así como resultados esperados. Sin embargo, el Plan también introduce algunas innovaciones con respecto a los ciclos anteriores:

- El Plan fortalece las capacidades de la Asociación para mantener y actualizar varios de sus muchos productos exitosos, como son el Manual de Seguridad Vial, el Congreso de Vialidad Invernal y los resultados del Comité Técnico sobre Explotación de Túneles.
- A los Grupos de Estudio se les permite tener mayor flexibilidad para hacer su trabajo en ciclos de actividades de dos años, con objeto de incrementar sus capacidades y así cubrir nuevos temas y analizar su relevancia en el futuro para el sector de la carretera.

- Los Proyectos Especiales son reconocidos específicamente como herramientas poderosas para atender temas primordiales y producir, en períodos cortos de tiempo, informes e información de utilidad para los países miembros.
- Los Grupos de Trabajo Regionales son creados para atender temas que son de interés particular para ciertas regiones, especialmente aquéllas con muchos países en desarrollo.

La estructura del nuevo Plan Estratégico está reforzada con la creación de un nuevo grupo de alto nivel para identificar temas emergentes en la agenda internacional de las carreteras y transporte por carretera. De igual forma, pone énfasis en comunicar y diseminar las actividades y productos de la Asociación, tanto a la membresía como a otros grupos profesionales.

Las mejoras de las capacidades de comunicación de la Asociación han sido reconocidas como una de las actividades más importantes para el siguiente ciclo de trabajo. Por ende, el Plan pone énfasis en la difusión de sus actividades y productos mediante la aplicación de nuevas capacidades internas, aprovechando a la vez el potencial, la velocidad y alcance de las tecnologías modernas.

El calado del esfuerzo que se logró para preparar este Plan Estratégico revela la vitalidad de nuestra Asociación y especialmente el interés, compromiso y calidad profesional de todos los que participaron en su concepción. Deseo expresar mi más profundo agradecimiento a todos ellos. Estoy convencido de que este documento será sumamente valioso para marcar el rumbo de la Asociación Mundial de la Carretera durante el ciclo de trabajo de 2016-2019 y, en consecuencia, para ayudarle a consolidar y mejorar su posición como líder internacional en el intercambio de conocimientos e información sobre carreteras y transporte por carretera.

Oscar de Buen Richkarday  
Presidente,  
Asociación Mundial de la Carretera

## Resumen Ejecutivo

La Asociación Mundial de la Carretera es una asociación sin fines de lucro creada hace más de 100 años para promocionar la cooperación internacional sobre aspectos relativos a las carreteras y el transporte por carretera. Está constituida por una amplia gama de miembros de todas partes del mundo. Los miembros medulares son administraciones de carretera que representan a más de 120 países.

La Asociación moviliza la experiencia de sus miembros para compartir y desarrollar información para el beneficio de la comunidad mundial del transporte, una misión que está fundamentada en las necesidades de los países miembros y que apoya tendencias más grandes en la sociedad global. La Asociación cumple esta misión mediante operaciones guiadas por un Plan Estratégico cuatrienal. Este plan, que abarca los años 2016-2019, es el resultado de un proceso de deliberación que incluyó: (1) una evaluación de la misión fundamental de la Asociación; (2) una evaluación del entorno exterior; y (3) consideración de las dinámicas internas claves y de las necesidades de los miembros.

El Plan Estratégico confirma el objetivo de la Asociación de permanecer como un foro líder internacional para crear y transferir el conocimiento dentro del sector del transporte por carretera. Para tal fin, la Asociación organiza los esfuerzos del ciclo de trabajo 2016-2019 en torno a temas con capacidad de *respuesta y alcance*. Esto significa dirigir su atención a asuntos que son de interés ya confirmados para su membresía, de tal suerte que sus productos puedan brindar un alto valor de índole técnico. Conjuntamente con la identificación de una agenda técnica significativa se reconoce la necesidad de que el trabajo de la Asociación sea más evidente, a fin de garantizar que fácilmente alcance a su público objetivo. El plan hace un llamamiento a trabajar con métodos que han demostrado su efectividad a lo largo de la historia de la Asociación. De igual forma introduce formas subsanadas o novedosas de trabajar para que la Asociación brinde información más oportunamente y en una diversidad de formatos más amplia de acuerdo con el contexto del entorno actual.

Las demandas del entorno actual de igual forma han ocasionado que se dé un giro al énfasis puesto en el ciclo de trabajo del 2016-2019, principalmente a enfocarse en la comunicación estratégica. La Asociación, con su capacidad de acceder a una reserva singular de experiencia, dará un impulso a sus esfuerzos para garantizar que sus productos y conocimiento sean diseminados a su público objetivo, aprovechando de mejor manera la experiencia que existe en comunicaciones y haciendo que la divulgación efectiva de la información sea un objetivo tan importante como lo es su producción.

La agenda primordial de ciclo cuatrienal estará organizada en 5 temas estratégicos: Gestión y Finanzas; Acceso y Movilidad; Seguridad; Infraestructura; y Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes. Estos representan una continuidad de diversas líneas de trabajo tradicionales dentro de la Asociación, estableciendo los temas vinculados al Medioambiente como prioritarios con base en las inquietudes clave que han surgido entre los miembros.

A través de los Comités Técnicos, la Asociación analizará una amplia diversidad de aspectos dentro de estos temas. Algunos comités representan inversiones de dedicación a largo plazo, lo que requerirá que su trabajo implique esfuerzos en varios ciclos. Por otro lado, el Plan Estratégico utiliza varios Grupos de Estudio, con tiempos más limitados y mandatos más pequeños para fomentar la exploración de cuestiones críticas. Los Grupos de Trabajo Regionales y los Proyectos Especiales complementarán la estructura técnica, lo que permitirá que la Asociación involucre a socios externos a desarrollar productos relevantes.

El Plan Estratégico 2016-2019 continúa un rumbo de modernización a favor de la organización, conservando las fortalezas de los métodos de trabajo tradicionales que han funcionado correctamente por décadas e introduciendo estructuras y procesos innovadores que permitan una respuesta oportuna al

segmento más amplio de la membresía. Entrelazado en el esfuerzo de producción se encuentra un deliberado enfoque en la comunicación. Se espera que los resultados sean un ciclo de trabajo que permita al sector global del transporte por carretera beneficiarse del acceso a mejores prácticas, colaboración con expertos para desarrollar nuevos conocimientos en áreas clave, y la confirmación de que el valor de la Asociación Mundial de la Carretera es el foro vanguardista para poder avanzar en temas de transporte a nivel mundial.

## Introducción a la Asociación Mundial de la Carretera

La Asociación Mundial de la Carretera es una asociación sin fines de lucro creada en 1909 como la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de la Carretera. Su objetivo general a lo largo de sus más de 100 años de historia ha sido la de promover la cooperación internacional en temas relacionados con carreteras y transporte por carretera.

La Asociación Mundial de la Carretera es básicamente un foro que reúne a gobiernos de todo el mundo. Hasta noviembre 2014, la Asociación contaba con 122 gobiernos miembros nacionales que representan todos los niveles de desarrollo económico y todas las regiones del mundo. Además de los gobiernos nacionales, la Asociación Mundial de la Carretera incluye autoridades regionales, miembros colectivos, y miembros individuales. En conjunto, los miembros representan una amplia variedad de experiencias, habilidades e intereses. Sin embargo, aún bajo dicha diversidad, los miembros tienen intereses comunes en mejorar las condiciones de las carreteras y el transporte por carretera a nivel mundial.

### *Organigrama*

**El Consejo** de la Asociación Mundial de la Carretera tiene la responsabilidad final de la gobernanza de la organización. Está constituido por delegaciones de países miembros, cada una dirigida por un Primer Delegado. El Consejo elige al Presidente, a los Vicepresidentes, al Secretario General y a los miembros del Comité Ejecutivo. El Consejo se reúne una vez por año.

**El Comité Ejecutivo** es responsable de la administración de la Asociación en conformidad con las políticas aprobadas por el Consejo. El Comité es apoyado por las Comisiones (Plan Estratégico, Finanzas y Comunicaciones) y el Secretariado General, y recibirá ideas adicionales por un Grupo Consejero sobre Asuntos Emergentes.

**El Secretariado General** está ubicado en París. Garantiza la administración diaria de la Asociación en conformidad con las resoluciones y decisiones del Consejo y del Comité Ejecutivo. De igual forma brinda servicios secretariales para el Consejo, el Comité Ejecutivo, y las Comisiones, así como servicios a los Comités Técnicos. El Secretariado General es responsable de la página internet de la Asociación, al igual que de la edición de la revista *Routes/Roads*, así como de varias publicaciones. Brinda asistencia en la planeación y preparación de los Congresos Mundiales de la Carretera y de los Congresos Internacionales de Vialidad Invernal.

**Los Comités Nacionales**, que operan en 38 países miembros (hasta abril del 2015) contribuyen a la diseminación de los resultados de la Asociación, organizan las actividades locales tales como reuniones, conferencias y seminarios, además de encargarse de algunos servicios de la membresía y responsabilidades administrativas en sus propios países.

**El trabajo técnico de la Asociación Mundial de la Carretera**, el cual se describe en la Sección de la Agenda técnica del presente documento, ha sido dividido en cinco Temas Estratégicos. Dentro de estos temas están los 18 Comités Técnicos y 4 Grupos de Estudio que trabajan en varias cuestiones relacionadas con la carretera y el transporte. Están constituidos de expertos voluntarios provenientes de países miembros, los cuales trabajan juntos para generar los productos de información y el conocimiento, compartiendo eventos que constituyen la actividad medular de la Asociación.

Aunado a lo anterior, el Comité Terminológico trabaja directamente bajo la supervisión del Secretariado General.

**Según sea necesario y factible, la Asociación trabajará con otras entidades para establecer Grupos de Trabajo Regionales** para resolver aspectos centrales de relevancia de subconjuntos específicos de la membresía de la Asociación.

### *Visión*

Tomando en cuenta la extensión de su membresía y su diversidad geográfica, la visión de la Asociación Mundial de la Carretera es convertirse en “el líder mundial en intercambio de conocimientos en políticas y prácticas sobre carreteras y transporte por carretera dentro del contexto de transporte sostenible e integrado”.

### *Misión*

Estrechamente vinculado a esta visión está una misión organizativa que manifiesta cómo la Asociación se posicionará para lograr su objetivo a largo plazo de alcanzar el liderazgo a nivel mundial en cuanto a compartir experiencia e información relacionada con el transporte. La misión de la Asociación Mundial de la Carretera es la de servir a todos sus miembros mediante:

- Ser un foro vanguardista internacional para el análisis y discusión de todo un espectro de temas sobre transporte relacionados con la carrera y el transporte relacionado;
- Identificar, desarrollar y diseminar las mejores prácticas, así como brindar un mejor acceso a la información internacional;
- Considerar totalmente dentro de sus actividades las necesidades de países en desarrollo y en transición; y
- Diseñar, generar y promocionar las herramientas eficientes para la toma de decisiones sobre asuntos relacionados con carreteras y transporte relacionado.

Esta visión, aunado a los procesos descritos en la misión coincide con la larga historia de la Asociación de simplificar el desarrollo y compartir el conocimiento correspondiente a temas de la carretera. Al mismo tiempo, los enfoques que deban ser adoptados por la Asociación para llevar a cabo su visión están obligados a evolucionar ya que las necesidades y número de miembros han crecido, las condiciones fuera del sector de la carretera han cambiado.

# **Dirección Estratégica de la Asociación Mundial de la Carretera**

## ***Cambios en el Contexto Operativo***

La Asociación Mundial de la Carretera debe tomar en consideración las necesidades de su diversa membresía. Si bien las administraciones nacionales de carreteras siguen teniendo la representatividad principal entre los miembros, el número cada vez más creciente de comités nacionales y el interés en la Asociación por otras autoridades sub-nacionales han creado un perfil de membresía más incluyente, aunque también más complejo.

El interés unificado de estos miembros es un deseo de acceder al conocimiento que puede mejorar las carreteras y el transporte por carretera: conocimiento que puede aplicarse en sus respectivas jurisdicciones con el efecto combinado de mejorar las prácticas a nivel mundial. Sin embargo, una mayor mezcla de ambientes, experiencias y necesidades han hecho que la Asociación reflexione sobre su trabajo interno con el fin de garantizar que puede ser eficaz en su misión y ser reactiva ante sus miembros.

Al mismo tiempo, el entorno externo en el cual opera la Asociación Mundial de la Carretera cada vez se ha vuelto más complicado. Estas complejidades incluyen cambios en su entorno natural, condiciones económicas y factores demográficos.

En relación al Medioambiente, los países están reconociendo y desarrollando estrategias para abordar aspectos de cambio climático y patrones meteorológicos. Los efectos sobre la infraestructura cobran cada vez mayor importancia entre la comunidad del transporte, lo que conduce a preguntas sobre cómo mitigar los efectos negativos y cómo adaptar de mejor manera las carreteras a climas extremos o sumamente variables. Las respuestas a estas preguntas yacen en una diversidad de disciplinas, incluyendo planeación y diseño, materiales, respuesta a emergencias, inversiones, entre otros.

Desde el punto de vista económico, si bien existen distintos niveles de desarrollo en las diferentes regiones del mundo, muchos países miembros han experimentado por lo menos cierto cambio positivo. Con mayores niveles de desarrollo económico surge una mayor demanda de movilidad. La participación en el comercio internacional y la diversificación de los tipos de trabajos ha ocasionado que tanto la gente como las mercancías se transporten más por tierra.

Si bien los cambios relativos en el entorno económico de muchos países generan cierta innovación y probablemente desafíos más urgentes, la Asociación está en posición de contar con una membresía que, en términos absolutos, representa un amplio espectro de niveles y capacidades de desarrollo. La atención a los países de bajo y medio ingreso sigue siendo una consideración importante. La necesidad de reconocer la cambiante naturaleza de los desafíos en el transporte en los diversos países se combina, a la vez, con la necesidad de entender y ser capaz de ofrecer soluciones que respondan a una diversidad de condiciones.

Finalmente, los patrones demográficos también han experimentado cambios fundamentales. La urbanización es un fenómeno que ha incidido en varios países, lo que ha ocasionado también una serie de nuevos desafíos e inquietudes graves. Con base en lo anterior, así como en otros cambios en el entorno internacional, ha quedado de manifiesto que para tener éxito económico y mejor calidad de vida es vital contar con un traslado eficiente vía carreteras. Sin embargo, esta apreciación no siempre coincide con la capacidad para realizar las mejoras necesarias.

Aunado a estos cambios en las condiciones de transporte por carretera a nivel mundial, la Asociación de igual forma observa cambios en la forma en que los gobiernos responden.

Uno de estos cambios corresponde a las diferencias en las administraciones de carreteras. En algunos casos, el mandato de las administraciones de carreteras está cambiando. En vez del enfoque tradicional en ingeniería y construcción, algunos organismos están poniendo más atención a la administración en general. Un sector gubernamental que durante mucho tiempo ha sido la meca de los expertos técnicos que toman decisiones fundamentadas en disciplinas específicas del transporte, en algunos aspectos, se ha vuelto menos técnico y más abierto, conforme se va entendiendo más la relación que existe entre las carreteras y la sociedad. Los políticos y otros no capacitados en aspectos técnicos del transporte participan más en las decisiones de las administraciones de carreteras, lo que trae consigo una serie de diferentes intereses y expectativas.

Las administraciones que están más enfocadas en la administración del sistema de carreteras, en vez de construirlo, pueden ver cambios en la composición de su personal con menos técnicos y más con preparación en disciplinas generales. En algunas organizaciones, esto es parte de cambios más fundamentales en su estructura, donde las inquietudes de la carretera son tratadas dentro de un rubro más amplio de las autoridades del transporte – y los aspectos de la administración de la carretera son resueltos por el personal que tiene la responsabilidad de múltiples modos y disciplinas. Además, conforme el papel del sector público en los aspectos técnicos de la administración de la carretera en algunos va siendo menor, se le ha dado más espacio para que el sector privado desempeñe un papel importante. Uno de los aspectos que ha recibido mayor atención es ayudar a los países a transitar por el proceso para incluir más al sector privado, así como a abordar mecanismos de financiación y fondeo que regularmente están en el corazón de esta intervención.

Conforme las condiciones van cambiando dentro de cada uno de los gobiernos, de igual manera cambia la familiaridad histórica con la Asociación Mundial de la Carretera y el interés en sus productos orientados al área técnica. Por ende, la Asociación se enfrenta a la necesidad de considerar los diferentes puntos de vista de sus miembros, incluyendo la necesidad potencial de contar con productos que sean accesibles a los usuarios, más allá de los especialistas que por tradición han sido los principales consumidores del trabajo de la Asociación.

Conjuntamente con esta evolución de la audiencia está aquella con que la gente percibe la información. La tecnología ha permitido un acceso más acelerado de la información, así como la capacidad de consultar varias fuentes de información de forma simultánea. La riqueza y la velocidad del Medioambiente, aunado a las expectativas que surgen por parte de los consumidores, imponen demandas significativamente mayores sobre las organizaciones que generan la información. Para la Asociación Mundial de la Carretera esto significa ampliar su enfoque desde sólo preguntas sobre sus productos son suficientes hasta aspectos de mejor accesibilidad y oportunidad. Este efecto se ve exacerbado por la presencia de otros productos de investigación– que surgen de la academia, otros grupos internacionales, etc. – que pudieran divulgarse más rápidamente o llamar más la atención y que pudieran brindar puntos de vista alternativos. Dichos casos pueden generar incertidumbre respecto al valor agregado continuo de la Asociación. Sobretudo, cuando se considera que las diferentes metodologías utilizadas para reunir y utilizar la información seguirán cambiando con los cambios generacionales, la Asociación requerirá garantizar que es capaz de atraer y mantener como miembros a jóvenes profesionales que formarán la comunidad de especialistas de la carretera a nivel mundial en el futuro.

### ***La Respuesta de la Asociación***

A niveles más sénior, la Asociación Mundial de la Carretera ha considerado cómo reflejar las necesidades de la comunidad global de la carretera en este Plan Estratégico, tanto en términos de aspectos sustantivos

que merezcan consideración, como de prioridades del verdadero mundo y métodos de trabajo de organismos de carreteras en sus países miembros.

En términos generales, la estrategia de la Asociación pone énfasis en dos aspectos clave: capacidad de respuesta y alcance. La **Capacidad de respuesta** se refiere a la selección y búsqueda de temas y formatos de trabajo que ofrecen un valor incuestionable para los miembros de la Asociación. El **Alcance** se refiere a un énfasis renovado en comunicaciones, integrándolo como un asunto importante a todos los niveles de la organización, a fin de asegurar que la información que genera la Asociación cumpla su propósito con los públicos deseados.

Los enfoques específicos para el ciclo de trabajo 2016-2019 se describen a continuación:

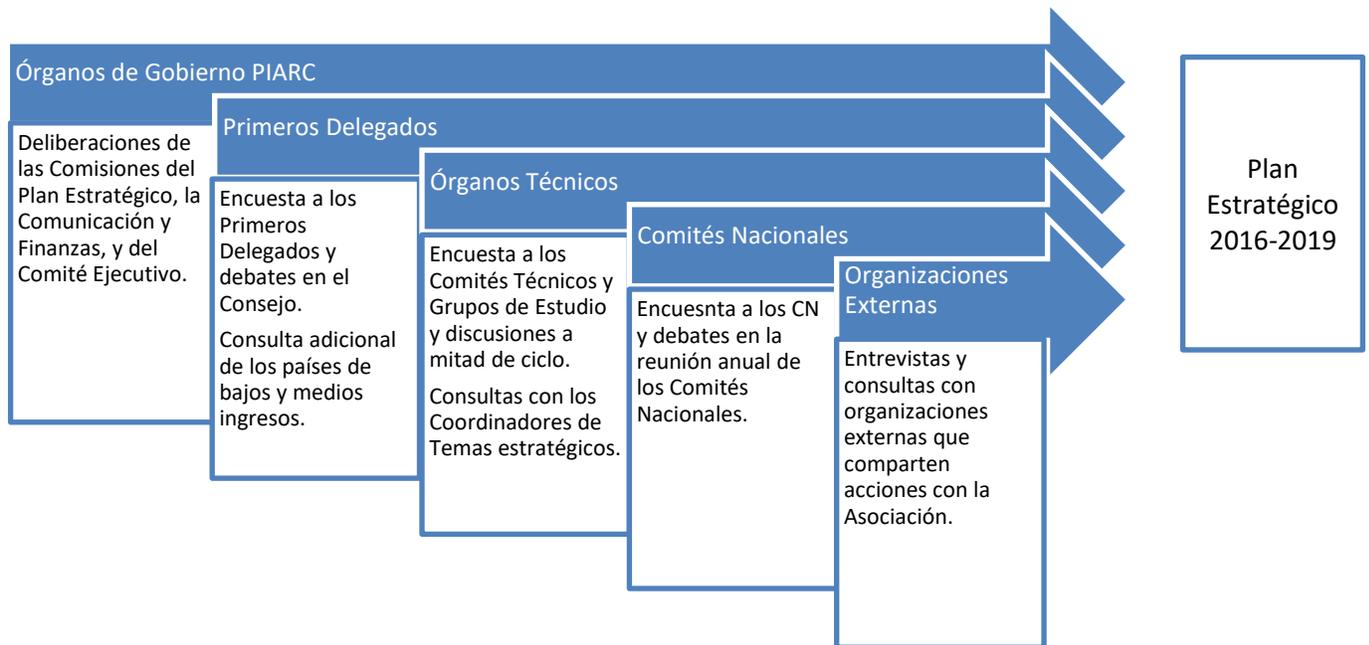
### *Capacidad de Respuesta: Actividades Estratégicas*

El proceso para identificar las actividades estratégicas para el ciclo de trabajo ha estado basado en diversos objetivos clave, los cuales fueron el centro de atención a lo largo de las deliberaciones ejecutivas dentro de la organización. En este contexto se reconoció la necesidad de capitalizar las fortalezas ya establecidas en la Asociación, en tanto que se introducen innovaciones que pudieran garantizar una mayor capacidad de respuesta, y continuar dándole relevancia a los cambios antes mencionados en el entorno y expectativas dentro de la comunidad de los interesados. Así pues, los objetivos clave para desarrollar el trabajo sustantivo fueron:

1. Mantener un marco manejable, tomando en cuenta la opinión de los directores políticos, así como de los expertos técnicos de la Asociación;
2. Articular las prioridades, en tanto que se brinda el mismo grado de flexibilidad para adaptarse a los cambios que probablemente surjan dentro del ciclo de 4 años;
3. Fomentar la generación de productos de información de forma más regular;
4. Promover una transición más efectiva del ciclo anterior; y
5. Poner énfasis a cultivar alianzas estratégicas con organizaciones externas.

Con respecto al primer objetivo, la agenda sustantiva presentada en este Plan Estratégico es el resultado de una revisión exhaustiva de la información de todos los interesados. Esta petición de ideas incluyó a Primeros Delegados, Comités Nacionales, aquéllos involucrados en el trabajo técnico en la actualidad, así como a personas de organizaciones externas. Este proceso de amplia recaudación de información fue diseñado para acercarse a los miembros de la Asociación y preguntarles y sopesar qué temas de la Asociación deberán examinarse.

El solicitar información de los Comités Técnicos también le permitió a la Asociación considerar cómo vincular el trabajo de su Plan Estratégico con lo que ya se ha realizado durante el ciclo anterior. Esta retroalimentación también permitió al liderazgo de la Asociación considerar la pregunta de hasta qué nivel de resultados podrían esperarse con base a los recursos disponibles y el acceso singular a expertos con el que se cuenta.



De igual forma, a partir de estas respuestas – que son de relevancia para el segundo objetivo – ha habido indicios de prioridad y urgencia. Entre éstos se encuentran las inquietudes prevalentes, tales como mejorar la seguridad vial, lo cual ha disfrutado de una creciente atención política como resultado de la Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y su impulso vinculado a reducir fatalidades asociadas con las carreteras en todo el mundo. De igual forma, existen inquietudes emergentes tales como aquéllas relacionadas a mejorar la respuesta de los sistemas de la carretera a los cambios ambientales significativos. Conjuntamente con las prioridades viene una observación de años anteriores, que las condiciones cambian dentro del ciclo de cuatro años; y la Asociación tiene que ser lo suficientemente ágil para responder ante aspectos claves que pudieran surgir, sin perjudicar su estructura de trabajo de índole técnico. El valor de tener cierto grado de flexibilidad ha sido reconocido e incorporado al Plan Estratégico.

Estrechamente vinculada a la idea de tener una mayor flexibilidad está el empuje de que la Asociación genere información más frecuentemente. Si bien el valor de los Congresos Mundiales de la Carretera cuatrienales ha sido siempre ampliamente reconocido como un medio para exponer la experiencia absoluta de la Asociación, las inquietudes de sus interesados tanto a nivel de gestión como de práctica en campo son constantes - tal y como es la necesidad de acceder a la información para resolver las inquietudes. El estructurar los procesos de trabajo dentro de la organización para alentar la terminación de los informes y otros recursos trae consigo el beneficio de asegurar que la Asociación pueda brindar oportunamente información actualizada que sea de mayor utilidad para sus miembros.

Otro aspecto dentro del enfoque de la Asociación es el esfuerzo deliberado de centrarse en cómo llevar a cabo las transiciones entre ciclos. Tal y como ha sucedido con otros planes estratégicos, la Asociación tiene que poner atención a aspectos de largo plazo, lo que significa que en algunos casos los esfuerzos a realizar son una continuidad del trabajo ya realizado. En algunos casos, el trabajo pudiera ser innovador, aunque se espera que este lleve más de cuatro años. Ambos casos exigen mecanismos para realizar la transferencia de conocimientos y, por ende, asegurar una mejor constancia del esfuerzo y continuidad de la calidad de los productos de la Asociación.

Finalmente, las actividades estratégicas correspondientes a este ciclo incluyen hacer énfasis en cultivar alianzas con organizaciones de interés similar. Este principio ha aparecido en diversos planes estratégicos del pasado, y continúa siendo importante conforme la Asociación busque combinar sus capacidades singulares con aquellas organizaciones complementarias para generar los mejores productos posibles para su membresía.

#### *Alcance: Comunicación Estratégica*

Compartir la información forma parte medular de la misión de la Asociación Mundial de la Carretera. A lo largo de los últimos 20 años, con el surgimiento y rápido desarrollo de internet y las tecnologías relacionadas, la posibilidad de compartir información ha experimentado una revolución. La tecnología ha cambiado, tal y como ha sucedido con las necesidades y expectativas del público objetivo de la Asociación. A fin de mantenerse relevante y viable, la Asociación debe darle un valor agregado a sus miembros actuales y buscar oportunidades para ampliar y mejorar la participación de la membresía.

Parte de los esfuerzos de comunicación yace en continuar con las mejoras con las cuales se ha comprometido la Asociación respecto al aprovechamiento de la tecnología. En los últimos años, el compartir la información electrónica, usar la página internet como herramienta y repositorio básico, se ha convertido en el método principal utilizado por la Asociación para diseminar la información. La página internet es complementada con la revista *Routes/Roads*, correos electrónicos enviados a los miembros, diversos comunicados internos, fichas técnicas, materiales de mercadotecnia, información de marketing, así como una variedad de otras actividades de comunicación ad hoc. Sin embargo, la mayoría de los materiales de la Asociación están dirigidos a generar el interés de las personas a la página internet y a las publicaciones y productos que pone a disposición para su descarga.

Esto le ha servido bien a la Asociación a lo largo de muchos años; sin embargo, las personas esperan que la información les llame la atención más directamente. Así pues, a la vez que las organizaciones deben mantener una biblioteca de información deben también adoptar un enfoque más dinámico para compartir la información: la información debe actualizarse continuamente; a los expertos se les debe brindar la oportunidad para dialogar sobre temas existentes y emergentes; y deberán usar herramientas multimedia interactivas de forma rutinaria.

Tomando en cuenta su reciente trabajo y habiendo reconocido las demandas actuales, durante el ciclo 2016-2019 la Asociación utilizará medidas para comunicarse de una manera que coincida con las necesidades de la comunidad a la que atiende. La Asociación continuará avanzando para aumentar el uso de las redes sociales centrándose en LinkedIn, lanzando una versión interactiva de la revista *Routes/Roads*, y desarrollando planes de mercadotecnia para los productos de información clave.

Aunado a lo anterior, la Asociación conscientemente ha instituido la estructura y operación de sus órganos técnicos a fin de que se genere contenido más frecuentemente. El aprovechamiento de la herramienta del Grupo de Estudio, cuya característica fundamental es la terminación de funciones específicas en dos años, es un ejemplo de cómo la estructura está diseñada para promover información oportuna. Otro ejemplo es la continuidad de los Proyectos Especiales como una forma de buscar temas importantes fuera del riguroso marco de los órganos técnicos para informar a sus miembros. Dentro de los mismos Comités Técnicos se pondrá mayor énfasis en comunicar su trabajo también en todas sus reuniones y no sólo en seminarios internacionales. Para tal fin, a los Comités Técnicos se les conferirá una mayor responsabilidad de desarrollar contenido para audiencias externas, y para trabajar con el Secretariado General a fin de diseminarlo mediante canales de acuerdo con la misión de compartir información y los objetivos de visibilidad de la Asociación.

# Plan de Actividades de la Asociación Mundial de la Carretera

## *Estructuras de Trabajo Técnico*

La amplitud de los temas incluidos en las áreas de experiencia de la Asociación Mundial de la Carretera, la diversidad de su membresía, y la complejidad del entorno en el que opera han sido todos factores para determinar los métodos de trabajo que serán empleados para alcanzar los objetivos de este Plan Estratégico. Con objeto de funcionar de manera consistente con su dirección estratégica, la Asociación debe identificar una agenda de temas que valgan la pena, así como los medios para analizarlos más exhaustivamente para beneficio de todos sus miembros y de la comunidad del transporte a nivel mundial. Para lograrlo, este Plan Estratégico emplea distintos métodos de trabajo obtenidos al mismo tiempo de décadas de práctica exitosa y sugerencias basadas en la observación de las condiciones actuales.

A nivel gerencial, la Asociación continuará dependiendo de su Consejo y del Comité Ejecutivo para organizar una agenda sustantiva de temas a considerar, y de administrar los recursos necesarios para garantizar que se tomen las medidas apropiadas para respaldar su trabajo. Además, estos órganos rectores serán responsables de asegurar un progreso adecuado con base en las expectativas establecidas en este Plan Estratégico.

A nivel técnico, la Asociación organizará sus esfuerzos en **temas estratégicos**, continuando con una estructura utilizada en los ciclos de trabajo anteriores. Los temas estratégicos reúnen a los órganos técnicos para facilitar la comunicación entre los líderes de estos grupos, fomentar la vinculación y cooperación, garantizar una supervisión y guía constante a través de los Coordinadores de Temas Estratégicos. Estos individuos sirven de enlace entre los niveles técnicos y ejecutivos de la organización. Su posición dentro de la organización les permite identificar conexiones potenciales a lo largo de los temas, permitiendo a la Asociación hacer un mejor uso de la experiencia que existe en una amplia red de grupos que realizan su trabajo técnico.

Para el ciclo 2016-2019 se contará con cinco temas estratégicos:

- Gestión y Finanzas
- Acceso y Movilidad
- Seguridad
- Infraestructura
- Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes

Estos temas representan una continuidad del trabajo que sigue siendo el interés central de las administraciones de carreteras, así como el surgimiento de inquietudes sobre cómo atender la necesidad de la infraestructura de la carretera para soportar condiciones impuestas por eventos climáticos extremos de corta duración, así como cambios en los patrones del tiempo a largo plazo.

Dentro de cada uno de estos temas existe un total de 18 Comités Técnicos y 4 Grupos de Estudio.

Gestión y Finanzas	Acceso y Movilidad	Seguridad	Infraestructura	Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes
<b>Comités Técnicos</b>				
Terminología*				
	Explotación de Redes de Carreteras /ITS*  Vialidad Invernal *	Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial *	Explotación de Túneles de Carretera *  Gestión del Patrimonio Vial *	
Funcionamiento de las Administraciones de Transporte  Desarrollo Económico y Social del Sistema de Transporte por Carretera  Gestión de Riesgos	Transporte Sostenible Multimodal en Zonas Urbanas  Transporte de Mercancías	Diseño y Explotación de Infraestructuras de Carreteras más Seguras	Firmes  Puentes  Carreteras Rurales y Movimientos de Tierra	Estrategias de Adaptación/ Resiliencia  Consideraciones Medioambientales en Proyectos y Explotación de Carreteras  Gestión de Catástrofes
<b>Grupos de Estudio</b>				
Financiación Innovadora  Coordinación entre Autoridades Nacionales y Subnacionales	Diseño de Carreteras e Infraestructura para Soluciones de Transporte Innovador	Seguridad de la Infraestructura		
<b>Grupos de Estudio y Grupos de Trabajo Regionales</b>				
GEA Normas para el Diseño Geométrico y Estructural para la Red Africana de Carreteras GEA Actualización de Normas para el Diseño de Firmes en los países africanos francófonos GTI Diseño y Explotación de Infraestructuras de Carreteras más Seguras GTI Gestión del Patrimonio Vial GTI Firmes GTI Gestión de Catástrofes				

\*Indica un Comité Técnico con duración de varios ciclos.

GEA: Grupo de Estudio Africano

GTI: Grupo de Trabajo Iberoamericano

**Comités Técnicos**, los cuales por décadas han sido el pilar del trabajo de la Asociación, continúan siendo el medio principal para estudiar y desarrollar los productos de conocimiento. Constituidos para el ciclo completo de cuatro años, estos Comités llevarán a cabo los planes de trabajo basados en los parámetros establecidos por este Plan Estratégico. Incluido en éste, está la responsabilidad de generar los seminarios internacionales como un mecanismo para compartir información.

Sin embargo, la diferencia con los ciclos anteriores es que el producto ha sido refinado para reflejar los requerimientos que emanan de la inversión deliberada de la Asociación en varios recursos de información de orden superior diseñados para ser entregados y apoyados a lo largo de múltiples ciclos de 4 años. Los ejemplos incluyen el Congreso Internacional de Vialidad Invernal celebrado cada 4 años, el Manual de Seguridad Vial, así como el trabajo altamente especializado relacionados con túneles. La Asociación ha desarrollado métodos para respaldar a los Comités Técnicos responsables de dichos aspectos, a fin de que puedan mantener la continuidad de sus esfuerzos. Por otro lado, los mandatos de los Comités Técnicos han sido ajustados en general para tomar en cuenta los requerimientos de los miembros de contar con una información más oportuna y fácil de usar.

Como parte de su búsqueda por emplear métodos más flexibles, este Plan Estratégico se apoya en un concepto introducido en el ciclo 2012-2015: el **Grupo de Estudio**. Con base a los beneficios aportados por esta estructura, este plan instituye más Grupos de Estudio. Estos grupos son similares a los Comités Técnicos en el sentido de que reúnen a expertos para generar productos específicos para la Asociación, aunque en algunos casos se concentran en contactar a expertos que no pertenecen a la comunidad tradicional de miembros. Su principal diferencia yace en que sus mandatos están más limitados y sus esfuerzos tienen como propósito el concluir en un plazo de dos años, lo cual fuerza a implementar enfoques de trabajo sencillos. También difieren en la manera en que los miembros son reclutados, así como su tamaño. Con respecto a la membresía, el reclutamiento focalizado permite a la Asociación convocar a individuos que posean experiencia especializada que se necesita con base en el mandato del Grupo de Estudio. El mantener los grupos relativamente pequeños facilita la toma de decisiones y la administración dentro de un contexto en el que los grupos tienen el tiempo limitado.

Otra facilidad que aprovecha la Asociación bajo este Plan Estratégico es el de **Proyecto Especial**. Un concepto innovador que introdujo el ciclo de trabajo anterior fue el de los Proyectos Especiales que permiten a la organización externalizar el desarrollo de documentos breves de alto nivel que respondan a aspectos críticos identificados por los miembros y que no están dentro de la capacidad para que los Comités Técnicos o los Grupos de Estudio puedan terminar a corto plazo. Estos Proyectos Especiales son supervisados por el Secretariado General, así como por el Comité Técnico correspondiente que cuente con la experiencia en el ramo en cuestión, de tal suerte que los productos finales puedan representar los puntos de vista de la Asociación. No obstante, esta facilidad le permite a la organización involucrarse en temas importantes más allá de los contemplados en los planes de trabajo de sus órganos técnicos establecidos. En consecuencia, los Proyectos Especiales son un mecanismo que permiten la Asociación Mundial de la Carretera tenga más visibilidad y aporte valor intelectual adicional sobre aspectos claves durante todo su ciclo de trabajo.

A fin de apoyar la identificación y análisis de temas innovadores que garanticen la atención de la Asociación, el Comité Ejecutivo establecerá un **Grupo Consejero sobre Asuntos Emergentes**. Constituido por un diverso grupo de expertos con gran experiencia y conocimiento, este órgano brindará recomendaciones para su estudio o para proyectos que consideren importantes y que puedan emprender la Asociación, pero que pudieran realizarse fuera de la agenda técnica establecida.

Los **Grupos de Estudio Regionales y los Grupos Trabajo Regionales** serán utilizados como una estructura de trabajo en el ciclo 2016-2019. Estos grupos tienen su origen en retos que la Asociación enfrenta desde hace tiempo: cómo atender adecuadamente las necesidades de los países miembros de bajos y medianos ingresos. Es una estructura basada en la experiencia del ciclo de trabajo anterior, donde se establecieron los grupos regionales vinculados a Comités Técnicos específicos. Como aprendizaje de ese esfuerzo piloto, los Grupos de Estudio Regionales se centrarán en aspectos que los países miembros de bajos y medianos ingresos consideran como críticos, pero que quizás no pudieran ser atendidos directa o inmediatamente por los órganos técnicos principales de la Asociación. La Asociación, conjuntamente con organizaciones regionales específicas, establecerán los términos de referencia para los Grupos de

Estudio Regionales; proceso que les ayudará a identificar los temas más aptos para dicha encomienda y, de manera formal, aprovechará los recursos de las asociaciones regionales establecidas. Al mismo tiempo la Asociación continuará haciendo uso de la metodología utilizada en el ciclo anterior para los Grupos de Trabajo Regionales. De igual manera, la Asociación Mundial de la Carretera buscará activamente la participación de instituciones internacionales de desarrollo, tanto para recibir apoyo técnico como para que consideren los productos de información resultantes dentro de un contexto de proyectos con financiamiento de ayuda al desarrollo relacionados con las carreteras y el transporte en la región relevante.

Al principio, los Grupos de Estudio Regionales serán utilizados para abordar por lo menos dos temas en el ciclo: Diseño de las Normas para la Red de Carreteras Transafricanas y la Actualización de Normas para el Diseño de Firmes en los países africanos francófonos. Estos esfuerzos dependerán de qué tan bien sean recibidos por parte de las organizaciones regionales correspondientes para dirigirlos con el apoyo de la Asociación. Existen otros temas que pudieran convertirse en los cimientos de Grupos de Estudio Regionales adicionales, a discreción de los órganos administrativos de la Asociación y bajo el liderazgo de otras entidades regionales.

Finalmente, la Asociación mantendrá una estructura que ha adoptado durante las Reuniones del Consejo anuales que permite la recopilación y discusión de información sobre temas clave. Esta práctica es la de la **conferencia debate**: se asigna un tiempo para moderar la presentación y la discusión con base en el tema seleccionado por el Comité Ejecutivo. Con amplio tiempo asignado dentro de cada reunión del Consejo, estas sesiones brindan la oportunidad a que anualmente se presenten las experiencias nacionales e insten la discusión sobre temas que son de particular importancia para los miembros. De esta manera, estas sesiones aprovechan el foro tan singular que el Consejo representa y, durante las presentaciones, le brindan a los líderes información y referencias que pueden respaldar mejoras a las políticas y prácticas de sus respectivos países. Si bien históricamente era un mecanismo consultivo interno, estas sesiones generan una cantidad considerable de información. Como tal, resulta un recurso importante que puede responder a los requerimientos de información de los miembros mediante una diseminación más amplia de los materiales de la presentación y resúmenes de las discusiones correspondientes.

Estos métodos de trabajo reflejan la continuidad de gestiones corporativas sólidas y actividades técnicas eficaces. Siguen estando fundamentadas en los grupos estructurados y planes de trabajo basados en una visión amplia de la Asociación, aunque incorporan prácticas innovadoras que son sensibles ante las necesidades que emanan de su membresía.

### ***El Enfoque en la Comunicación***

Tratar el asunto de la comunicación estratégica como una función central representa para la Asociación un enfoque novedoso en este Plan Estratégico. Acorde con elevar los aspectos de comunicación, al siguiente ciclo de trabajo empleará enfoques más específicos para alcanzar los objetivos de hacerle llegar a los miembros información más oportuna y darle a la Asociación mayor visibilidad en general.

Existen varios temas que guiarán los esfuerzos de comunicación durante el ciclo de trabajo 2016-2019, y son:

- Alianzas estratégicas – buscando y estableciendo relaciones entre la Asociación y organizaciones clave asociadas;

- Ampliación de la Membresía – aumentando el alcance de la organización buscando la participación de jóvenes profesionales, gobiernos subnacionales, grupos idiomáticos, así como otros grupos profesionales;
- Compartir Información – esfuerzos por mejorar la oportunidad y calidad de la información a diversas audiencias, incluyendo consideraciones tecnológicas y lingüísticas;
- Comunicación interna eficaz – mejorar los procesos para mejorar la eficiencia en las áreas de operación y gestión de la Asociación; y
- Integridad de prestigio – incorporando procesos de evaluación y mitigación de riesgos en el trabajo de la organización, conforme ésta se vuelva más visible.

En apoyo a estos temas está el esfuerzo emprendido por los órganos técnicos de la Asociación, sus órganos administrativos y el Secretariado General. El tema de compartir información será perseguido en gran medida por los Comités Técnicos y los Grupos de Estudio. Los Presidentes tienen la encomienda de asegurar el uso efectivo de las redes sociales y otras herramientas de comunicación. Si bien son directamente responsables de esta función, los Presidentes pueden optar por depender de otros para generar contenido con base en su grupo de trabajo. Para garantizar que los Presidentes reciben apoyo para estas nuevas funciones, la Asociación buscará asesoría en cuanto a: papeles y responsabilidades, normas mínimas para productos, incluyendo su formato; así como dónde y cómo expone material para garantizar que llegue a las audiencias deseadas.

El Secretariado General dedicará recursos para apoyar su nuevo enfoque en comunicaciones con la participación de un Asesor Estratégico en Comunicaciones. Dicho asesor brindará asesoría estratégica continua a nivel sénior. De igual forma, desarrollará e implementará actividades de comunicación, además de realizar la evaluación de riesgos correspondiente. De esta forma, el Secretariado General contribuirá activamente a compartir información, ampliar su membresía, y resguardar la integridad de prestigio – aunado a su papel tradicional de fomentar una comunicación clara hacia el interior.

La gestión de la Asociación tiene también como objetivo desempeñar un papel importante en mejorar las comunicaciones. La búsqueda de alianzas específicas con organizaciones externas adecuadas dependerá del involucramiento de los líderes. Conforme se vaya desarrollando la agenda sustantiva del ciclo de trabajo será imprescindible que la gestión de la supervisión incluya una evaluación sobre la efectividad de las comunicaciones, de tal suerte que la continua atención del liderazgo de la asociación sea clave para compartir más información, realizar un trabajo más al interior, y preservar la integridad de su prestigio.

Esta mayor atención, conjuntamente con la integración de recursos disponibles tiene el propósito de reconocer que la comunicación es de fundamental interés para la Asociación y de traducirlos en una serie de acciones que coadyuven a crear una asociación más visible que cumpla su promesa de poner en manos de su variada membresía global información significativa sobre el sector de la carretera.

### ***La Agenda Técnica***

Esta sección del Plan Estratégico consta de una descripción de los cinco Temas Estratégicos, así como de los Comités Técnicos y Grupos de Estudio subordinados. Para cada uno de los órganos técnicos, el plan describe asuntos, estrategias correspondientes y resultados potenciales para guiar a los grupos, una vez que estén constituidos.

## Tema Estratégico A: Gestión y Finanzas

### Objetivo

El objetivo de este Tema Estratégico es la de fomentar el desarrollo de políticas y estrategias que redunden en administraciones de transporte con buenos rendimientos, midan su rendimiento e incorporen mecanismos innovadores de financiación para satisfacer las necesidades siempre cambiantes de la comunidad del transporte por carretera. Tiene el propósito de ofrecer ejemplos de buen gobierno, gestión de funcionamiento, métodos de evaluación y mostrar los esfuerzos de las administraciones de transporte que consideran y gestionan el riesgo, además de incorporar estrategias de transferencia de conocimiento entre organismos que operan a distintos niveles de gobierno.

### Panorama General

El Tema Estratégico de Gestión y Finanzas incluirá tres (3) Comités Técnicos y dos (2) Grupos de Estudio. El Tema Estratégico reúne cuestiones relacionadas con políticas y estrategias que desarrollan e implementan las administraciones del transporte.

Las limitaciones de financiación y la competencia por los recursos requieren que las administraciones de carreteras implementen prácticas y herramientas para medir su rendimiento en apoyo a la inversión y decisiones políticas. Medir el funcionamiento de las administraciones de carreteras refleja dichas estructuras nuevas y la influencia creciente de los actores y el escrutinio de los medios incrementa la importancia del buen gobierno a la vez que las medidas eficaces de anticorrupción continúan siendo de suma importancia. El **Comité Técnico A.1 "Funcionamiento de las Administraciones de Transporte"** desarrollará directrices sobre estos aspectos basados en la experiencia de los países miembros en sus distintas etapas de desarrollo.

La inversión en carreteras puede traer beneficios sustanciales en materia social y económica, y mejorarla calidad de vida. Resulta de gran ayuda para los que toman decisiones el incorporar estos beneficios al proceso de evaluación, ya que establece prioridades de los recursos disponibles limitados. El **Comité Técnico A.2 "Desarrollo Social y Económico del Sistema de Transporte por Carretera"** investigará sobre los nuevos desarrollos en este escenario, conjuntamente con métodos de monitoreo de proyectos ex post que darán cuenta de cómo se utilizan los resultados.

La evaluación y gestión de riesgos es fundamental para los compromisos de las organizaciones de transporte. El **Comité Técnico A.3 "Gestión de Riesgos"** se centrará en el papel de la evaluación y asignación de riesgos a niveles tanto organizativos como de proyecto.

Dado que las fuentes de financiación no siempre han podido estar a la altura de las necesidades de inversión, las organizaciones de la carretera han buscado formas de identificar nuevas herramientas financieras para simplificar la entrega de proyectos. Los peajes, cuotas a usuarios, al igual que otros proyectos basados en fuentes de ingresos, en combinación con nuevos mecanismos financieros, pueden aumentar considerablemente la capacidad de los gobiernos para entregar proyectos de carreteras. Estos aspectos serán sujeto de estudio por parte del **Grupo de Estudio A1 "Financiación Innovadora"**.

En muchos países, la gestión eficaz de la red de carreteras depende de un esfuerzo coordinado entre las organizaciones nacionales y locales. Las asociaciones activas pueden ser un conducto para brindar capacitación e información que, de otra manera, no hubiera estado a disposición de toda la comunidad de practicantes. El **Grupo de Estudio A.2 "Coordinación entre Autoridades Nacionales y Subnacionales"** analizará prácticas exitosas en países con distintas etapas de desarrollo.

**Comités Técnicos:**

A.1 Funcionamiento de las Administraciones de Transporte

A.2 Desarrollo Social y Económico del Sistema del Transporte por Carretera

A.3 Gestión de Riesgos

**Grupos de Estudio:**

GE A.1 Financiación Innovadora

GE A.2 Coordinación entre Autoridades Nacionales y Subnacionales

## CT A.1 Funcionamiento de las Administraciones de Transporte

<b>Cuestión A.1.1</b> Marco para medir la eficacia y eficiencia de las administraciones de transporte	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Definir conceptos y medidas utilizadas para establecer un enfoque estratégico a fin de lograr los objetivos de funcionamiento, incluyendo el uso de información recopilada para hacer inversiones y tomar decisiones políticas.	Realizar un informe y recomendaciones basadas en casos de estudio, en su caso, adoptados por países con diferentes etapas de desarrollo que ejemplifiquen el marco establecido.
<b>Cuestión A.1.2</b> Evaluación de la transformación de las administraciones de transporte	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Revisar los principales cambios por los que han pasado las administraciones de transporte, así como beneficios y desafíos relacionados con la aplicación de éstos, que incluye: revisar la gestión de los sistemas multimodales de transporte y evaluar el impacto de un enfoque basado en el cliente.	Presentar un informe sobre casos de estudio, en su caso, adoptados por países con distintas etapas de desarrollo ejemplificando la evolución, listando los beneficios, y enumerando los desafíos y cómo enfrentarlos.
<b>Cuestión A.1.3</b> Buen gobierno y medidas anticorrupción y de respuesta incluyendo el desarrollo de una cultura de transparencia y rendición de cuentas	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Continuar el trabajo desarrollado a lo largo de los últimos dos ciclos e investigar la aplicación de medidas anticorrupción y de respuesta incluyendo el desarrollo de una cultura de transparencia y rendición de cuentas en organizaciones de carreteras respecto a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contar con controles internos (prevención)/ estructuras institucionales</li> <li>- Reaccionar ante problemas</li> <li>- Prácticas de auditoría</li> </ul>	Presentar un informe con base en casos de estudio y talleres con presentaciones y debates;  Vincularse con organizaciones externas que han analizado estas cuestiones.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## CT A.2 – Desarrollo Económico y Social del Sistema de Transporte por Carretera

Cuestión A.2.1 Métodos de Evaluación de Proyectos	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p>Investigar fiabilidad en los ahorros en el tiempo de trayecto (y otros aspectos) incluyendo la evaluación de inversiones en carretera.</p> <p>Investigar el impacto más amplio que tienen las inversiones en carreteras en países de medianos y bajos ingresos enfocándose en los efectos de generación de empleo.</p>	<p>Presentar un informe sobre las prácticas metodológicas vigentes, complementados por casos de estudio de una gama de países miembros.</p>
Cuestión A.2.2 Evaluación ex-post de proyectos	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p>Investigar y documentar cómo las evaluaciones ex-post son realizadas después de la terminación de los proyectos de carretera (nuevos proyectos y de rehabilitación) y cómo se utilizan los resultados de las evaluaciones.</p>	<p>Presentar un informe sobre las prácticas vigentes metodológicas, complementadas por casos de estudio de una gama de países miembros.</p>
Cuestión A.2.3 Proyecto Especial sobre captación de las contribuciones del transporte por carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p>Crear los términos de referencia necesarios para solicitar la propuesta de un Proyecto Especial a fin de identificar, investigar y captar las contribuciones del transporte por carretera hacia la sostenibilidad y desarrollo para respaldar a los que toman las decisiones, incluyendo la evaluación y gestión de externalidades socioeconómicas, tales como los cambios demográficos.</p> <p>Una vez que se ha seleccionado una propuesta, gestionar el proyecto y servir de vinculado al Secretariado General para su entrega final y disseminación posterior.</p>	<p>Términos de referencia para respaldar la Invitación a Propuestas para un Proyecto Especial.</p>

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

### CT A.3 – Gestión de Riesgos

<b>Cuestión A.3.1</b> Evaluación de los enfoques organizativos ante el riesgo	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Identificar, investigar y documentar la evaluación de métodos y herramientas innovadores empleados en prácticas de gestión de riesgos ajenas a proyectos. (La gestión de riesgo respalda la alineación entre la estrategia y la organización; coadyuva a asignar riesgos a las organizaciones que tienen mejor capacidad de manejarlos, y facilita tomar decisiones sólidas y rendir cuentas a todos los niveles de la organización).	Presentar un informe con base a estudios de mercado y casos de estudio, cuando sea apropiado.
<b>Cuestión A.3.2</b> Gestión Estratégica de riesgos relacionados con proyectos	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Investigar cómo los riesgos son reevaluados y gestionados en distintas etapas de los proyectos desde la planificación hasta la operación; riesgos asociados con la infraestructura; técnicas de gestión de riesgos.	Presentar un informe y crear casos de estudio, cuando sea apropiado.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## GE A.1 – Grupo de Estudio de Financiación Innovadora

<b>Cuestión GE A.1</b>	
Entender las herramientas de financiación para proyectos de transporte para facilitar la entrega de proyectos	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Identificar, revisar y evaluar la gama de alternativas disponibles para los países de modelos para el fondeo y financiación de carreteras bajo ciertas condiciones (incluyendo peajes; Alianzas Público – Privadas, uso de herramientas/bonos de asistencia crediticia). Considerar el impacto que tiene en la financiación el menor consumo de combustible.	Documento guía y de recomendaciones que indique las condiciones que favorecen el uso de alternativas específicas de financiación de proyectos, complementadas con casos de estudio destacando las prácticas exitosas y no exitosas.  Taller/seminario.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## GE A.2 – Grupo de Trabajo de Coordinación entre autoridades nacionales y sub-nacionales

<b>Cuestión GE A.1</b> Estrategias de Cooperación entre administraciones de carreteras nacionales y locales	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Evaluar la cooperación y estrategias de transferencia de conocimiento entre administraciones nacionales y locales de distintas economías, sistemas gubernamentales, y redes de transporte.	Presentar un informe y contar con casos de estudio, cuando sean apropiados, adoptados por países con distintas etapas de desarrollo que muestren prácticas exitosas.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## **Tema Estratégico B: Acceso y Movilidad**

### **Objetivo**

El objetivo de este Tema Estratégico es el de fomentar la mejora del acceso y la movilidad ofrecidos a los usuarios individuales y a la industria mediante una explotación de la red de carreteras y una integración con otros modos de transporte eficaces.

### **Panorama General**

El Tema Estratégico de Acceso y Movilidad incluirá cuatro (4) Comités Técnicos y un (1) Grupo de Estudio. El Tema Estratégico B reconoce que las autoridades de carreteras ofrecen un servicio a la comunidad y a la industria, reconociendo a estos grupos como clientes. En el corazón de esta cuestión está la necesidad de ofrecer servicios predecibles y garantizar que la resiliencia de la red esté al nivel adecuado.

Obtener el máximo beneficio de una infraestructura existente en la red es una prioridad para muchos países miembros. Es de particular importancia las mejoras de capacidad, fiabilidad, seguridad, ahorros en energía y el uso de nuevas tecnologías de tráfico y aplicaciones costo efectivas, ya sea que esto se logre mediante la interfaz con otros modos de transporte y/o se empleen sistemas de transporte inteligentes (ITS). **El Comité Técnico B.1 "Explotación de la Red de Carreteras /Sistemas de Transporte Inteligente"** analizará estas cuestiones actualizando el Manual de Explotación de Carreteras/ITS desarrollado en el ciclo 2012-2015 y suscribiendo la diseminación e aplicación de estrategias de apoyo. De igual forma, analizará la cuestión de los Datos Masivos (Big Data) y sus aplicaciones al transporte por carretera.

Las redes de las carreteras son particularmente vulnerables a los efectos adversos del clima invernal. El mantener niveles aceptables de servicio dentro de un entorno financiero limitado puede ser un desafío. Los aspectos de sostenibilidad y el impacto al medioambiente de tratamientos usados ampliamente y otras prácticas deben ser considerados. **El Comité Técnico B.2 "Vialidad Invernal"** estudiará estas cuestiones a la vez que preparará activamente el programa técnico para el Congreso Internacional de Vialidad Invernal 2018.

**El Comité Técnico B.3 "Transporte Multimodal Sostenible en Regiones Urbanas"** comparará las estrategias de la movilidad, identificando políticas y estrategias de transporte de países de ingresos altos y países de ingresos medios y bajos para mejorar las opciones de viaje y la accesibilidad dentro del contexto de las demandas específicas que exigen las condiciones urbanas.

El transporte de mercancías eficaz y eficiente es un factor esencial que contribuye a cada economía. **El Comité Técnico B.4 "Transporte de Mercancías"** analizará la cuestión alrededor del transporte de carga multimodal y por carretera, y revisará prácticas relacionadas con el movimiento de mercancías eficiente en energía.

El uso de la tecnología en operaciones de carretera plantea tanto retos como oportunidades. **El Grupo de Estudio B.1 "Diseño de Carreteras e Infraestructura para Soluciones de Transporte Innovador"** identificará las principales consideraciones en el desarrollo y aplicación de tecnologías que permitan una comunicación del vehículo con la infraestructura y de vehículo a vehículo.

### **Comités Técnicos:**

- B.1 Explotación de las Redes de Carretera /Sistemas de Transporte Inteligente
- B.2 Vialidad Invernal

- B.3 Transporte Multimodal Sostenible en Regiones Urbanas
- B.4 Transporte de Mercancías

**Grupo de Estudio:**

GE B.1 Diseño de Carreteras e Infraestructura para Soluciones de Transporte Innovador

## CT B.1 Explotación de Redes de Carretera /Sistemas de Transporte Inteligente

<b>Cuestión B.1.1</b> Conservación y mejoras del Manual ITS/ERC.	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar los enfoques exitosos y analizar los factores que contribuyen a su éxito, es decir: mejorar la capacidad, tiempos de recorridos más fiables, ahorro de energía, seguridad y disminuir las emisiones de gas de efecto invernadero. Deberá ponerse especial atención al uso de nuevas tecnologías de tráfico, a soluciones que consideren las interfaces con otros modos, y cuestiones organizativas/gobernanza.	Informe de mejores prácticas.  Mejorar la versión web del Manual ITS/ERC.  Talleres y materiales de capacitación para respaldar la diseminación y aplicación de estrategias.
<b>Cuestión B.1.2</b> Aplicación de ITS a bajo coste	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y documentar el uso de teléfonos inteligentes y otras tecnologías efectivas en costes que apoyen la explotación de las redes de carreteras. Brindar ejemplos de ITS aptos específicamente para satisfacer las necesidades de los países de bajo y medio ingreso.	Incluir informe y casos de estudio en el Manual de ITS/ERC.
<b>Cuestión B.1.3</b> Datos Masivos en transporte por carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Definir el concepto de Datos Masivos ( <i>Big Data</i> ) como concepto relevante para la comunidad del transporte por carretera, investigar aplicaciones, y documentar ejemplos de cómo los países están considerando y tratando cuestiones tales como: reglamentaciones aplicables, propiedad/pertenencia de los datos; seguridad de los datos; e inquietudes sobre la privacidad de la información.	Informe y casos de estudio que recaben ejemplos de aplicaciones; diseminar información.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

Se pretende que este CT consulte con el Comité Técnico anterior y desarrolle un plan futuro para planear el siguiente ciclo.

## CT B.2 – Vialidad Invernal

<b>Cuestión B.2.1</b> Gestión del Transporte durante los eventos invernales	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Identificar y documentar mejores prácticas relativas a la gestión de la vialidad invernal y sistemas de información del usuario de la carretera a fin de mitigar el efecto que tienen los eventos invernales en el rendimiento del sistema y agregarlo a la resiliencia de la red.	Informe con base en casos de estudio sobre prácticas exitosas tomando en cuenta los comentarios de CT E.2.  Materiales y presentaciones de capacitación para respaldar su disseminación y aplicación.  Plan de acción para promover estas prácticas mediante la aplicación de actividades y eventos específicos.
<b>Cuestión B.2.2</b> Tratamientos, intervenciones y mejores prácticas de deshielo, con sal y salmuera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y documentar las mejores prácticas asociadas con el uso de tecnología en tratamientos de deshielo y anti hielo, incluyendo la mitigación de los impactos medioambientales.	Informe sobre la Guía.
<b>Cuestión B.2.3</b> Actualización a la Base de Datos de la Vialidad Invernal	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Establecer la Base de Datos de la Vialidad Invernal ( <i>Snow and Ice Data Book</i> ) como un recurso actualizado para transferir el conocimiento a nivel global.	Versión actualizada de la Base de Datos  Incluir un formato interactivo para facilitar su uso por parte de los miembros.
<b>Cuestión B.2.4</b> Preparación del Congreso de Vialidad Invernal 2018	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Identificar los temas prioritarios y preparar el programa científico para el Congreso, tomando en cuenta las inquietudes y posibles contribuciones de otros Comités Técnicos.	Definir el programa técnico incorporando una o varias sesiones sobre los diversos criterios de las operaciones invernales para los que toman las decisiones y para los niveles de servicio aceptables.  Elaboración de las actas.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

Se pretende que este CT consulte con el Comité Técnico anterior y desarrolle un plan futuro para planear el siguiente ciclo.

### CT B.3 – Transporte Multimodal Sostenible en Regiones Urbanas\*

<b>Cuestión B.3.1</b> Políticas y Estrategias para el transporte multimodal	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Comparar la eficiencia de distintas políticas y estrategias de transporte multimodal considerando las necesidades de movilidad, objetivos sociales y características de los modos de transporte.	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas provenientes de países de ingresos altos, medianos y bajos.
<b>Cuestión B.3.2</b> Soluciones de movilidad con base en la carretera incluyendo intercambiadores multimodales y nueva movilidad en la carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y documentar soluciones de manera cualitativa y cuantitativa tales como: aumentar el compartir automóvil/bicicleta, uso compartido del vehículo, electro-movilidad, transporte público.	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas.
<b>Cuestión B.3.3</b> Uso de suelo y desarrollo urbano	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Estudiar el impacto del uso de suelo integrado con el desarrollo del sistema de transporte en centros urbanos y zonas suburbanas, considerando las tendencias de urbanización.	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

\* El término "región urbana" se entiende como la totalidad del área bajo influencia de los efectos de movilidad de la ciudad (por ejemplo "área de desplazamiento domicilio-trabajo")

## CT B.4 – Transporte de Mercancías

<b>Cuestión B.4.1</b>	
<b>Políticas nacionales para la logística y transporte multimodal de mercancías</b>	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Investigar y documentar las políticas nacionales de los países en logística y transporte de mercancías, incluyendo evidencias de las mejores prácticas en políticas para el transporte de mercancías y evaluación de iniciativas.	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas.
<b>Cuestión B.4.2</b>	
<b>Tráfico de vehículos pesados en autopistas</b>	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Identificar mejores prácticas (gestión de acceso, reglamentación, monitoreo, cumplimiento y ejercicio de autoridad)	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas.
<b>Cuestión B.4.3</b>	
<b>Identificar buenas prácticas sobre transporte de mercancías por carretera con eficiencia energética</b>	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Identificar buenas prácticas en transporte de mercancías por carretera con eficiencia energética (cuestiones técnicas, operativa, logística, regulatoria e infraestructura)	Presentar un informe que incluya casos de estudio y recomendaciones obtenidas de buenas prácticas.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## GE B.1 Diseño de Carreteras e Infraestructura para Soluciones de Transporte Innovador

<b>Cuestión GE B1.1</b>	
<b>Desafíos y oportunidades para el diseño y explotación de carreteras</b>	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Identificar las consideraciones principales en el desarrollo y aplicación de una comunicación de la Infraestructura al Vehículo (V2I) y de Vehículo a Vehículo (V2V) en el diseño y operación de carreteras.	Presentar un informe que detalle aspectos clave que hayan sido explorados, haciendo referencia a otras organizaciones.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## **Tema Estratégico C: Seguridad**

### **Objetivo**

El objetivo de este Tema Estratégico es el de mejorar la seguridad y eficiencia del transporte por carretera, incluyendo el traslado de gente y mercancías a través de la red, al mismo tiempo que se disemina extensamente el conocimiento sobre todos los aspectos de seguridad vial y se fomenta la aplicación de prácticas positivas.

### **Panorama General**

Las carreteras desempeñan un papel fundamental en ofrecer un acceso seguro a la educación, bienestar, entretenimiento y oportunidades de empleo. La Declaración de Apoyo de la Asociación a la Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, firmada en 2011, refleja el compromiso de promover mejoras en seguridad vial. El tiempo y recursos asignados a la elaboración de un Manual de Seguridad Vial vanguardista es una demostración palpable de la atención que ofrece la Asociación a mejorar la seguridad vial.

El **Comité Técnico C.1 "Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial"** analizará las políticas y estrategias que apuntalan las decisiones tomadas en aspectos de inversión en seguridad, estrategias empleadas para aplicar mejoras sistemáticas a la seguridad vial de rutas y redes. Este trabajo quedará incorporado al Manual de Seguridad Vial. De igual manera, este grupo buscará hacer mayores esfuerzos por diseminar y apoyar la aplicación de medidas recomendadas en el Manual de Seguridad Vial.

El **Comité Técnico C.2 "Diseño y Explotación de Infraestructuras de Carreteras más Seguras"** se centrará en cuestiones pertinentes a usuarios vulnerables de carreteras, distracción y fatiga del conductor, y cómo los factores humanos deberían considerarse en las carreteras. El trabajo será incorporado al Manual de Seguridad Vial, y también conducirá a contar con directrices de Auditoría a la Seguridad Vial, tomando en cuenta las condiciones en los países de bajos y medianos ingresos.

El **GE C1 "Seguridad de la Infraestructura"** forjará vínculos con sectores relevantes para reunir el conocimiento correspondiente a cuestiones de seguridad en el transporte y también sus contribuciones a la resiliencia del sistema.

### **Comités Técnicos:**

C.1 Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial

C.2 Diseño y Explotación de Infraestructuras de Carreteras más Seguras

### **Grupo de Estudio:**

GE C.1 Seguridad de la Infraestructura

## CT C.1 – Políticas y Programas Nacionales de Seguridad Vial

<b>Cuestión C.1.1</b> Manual de Seguridad Vial	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Actualizar el Manual de Seguridad Vial incluyendo el apoyar el desarrollo de estrategias de diseminación y capacitación	Versión mejorada del MSV (Manual de Seguridad Vial) en la web. Desarrollar estrategias de capacitación y aplicación
<b>Cuestión C.1.2</b> Evolución de las Políticas Nacionales de Seguridad Vial	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Investigar la aplicación de políticas Nacionales de la Carretera y su evolución. Se deberá poner atención a la aplicación de un “Método para un Sistema Seguro”, y su adopción en los países de bajos y medianos ingresos. El CT se sumará a los resultados que obtenga el grupo encargado del proyecto de la OCDE en esta cuestión.	El informe técnico y las observaciones importantes serán incorporados al Manual de Seguridad Vial.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

Se pretende que este CT consulte con el Comité Técnico anterior y desarrolle un plan futuro para planear el siguiente ciclo.

## CT C.2 Diseño y Explotación de Infraestructuras de Carreteras más seguras

<b>Cuestión C.2.1</b> Usuarios Vulnerables de Carreteras	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y desarrollar materiales actualizados correspondientes a la seguridad de peatones, ciclistas y motociclistas, así como a cuestiones de seguridad vial para los usuarios de la tercera edad	Materiales que se incluyan en el Manual de Seguridad Vial.  Desarrollar materiales para capacitación y presentaciones de acuerdo con las estrategias de promoción del Manual de Seguridad Vial.
<b>Cuestión C.2.2</b> Factores Humanos y Diseño	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Desarrollar completamente casos de estudio, así como estrategias y prácticas exitosas relativas a considerar los factores humanos en el diseño y explotación de carreteras, incluyendo las distracciones y fatiga del conductor.	Obtener información para actualizar el Manual de Seguridad Vial
<b>Cuestión C.2.3</b> Establecer Límites de Velocidad Creíbles	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Colaborar conjuntamente con la OMS, la industria automovilística, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, así como el Banco Mundial para actualizar directrices.	Obtener información para actualizar el Manual de Seguridad Vial.  Elaborar materiales de presentación adecuados para informar a los miembros.
<b>Cuestión C.2.4</b> Catálogo de problemas de seguridad por el diseño, la explotación y la conservación, y medidas paliativas potenciales para los PBMI	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Elaborar un catálogo de problemas de seguridad debidos al diseño, la explotación y la conservación, y medidas paliativas potenciales para los PBMI	Obtener información para actualizar el Manual de Seguridad Vial.
<b>Cuestión C.2.5</b> Directrices de Auditoría a la Seguridad Vial	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Revisar las Directrices Globales de Auditoría a la Seguridad Vial – tomando en cuenta que los Países de Bajos y Medianos Ingresos serán incluidos en cualquier futura revisión.	Contar con directrices MSV enmendadas o ampliadas que incluyan puntos apropiados para ser considerados por Países de Bajos y Medianos Ingresos.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo a lo largo del ciclo.

## GE C.1 –Grupo de Estudio en Seguridad de la Infraestructura

<b>Cuestión TF C.1</b> Seguridad y resiliencia de la Carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Elaborar información que sensibilice más a los miembros en cuestiones de seguridad y su contribución a la resiliencia del sistema.	Contar con productos de distribución limitada que aborden temas tales como la evaluación sobre la vulnerabilidad, importancia y el papel que desempeña la seguridad en la gestión del sistema de carreteras.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

## **Tema Estratégico D: Infraestructura**

### **Objetivo**

El objetivo de este Tema Estratégico es mejorar la calidad y eficiencia de la infraestructura de la carretera mediante una gestión efectiva de su patrimonio de conformidad con las expectativas del usuario y los requerimientos gubernamentales.

### **Panorama General**

Si bien los nuevos desarrollos tecnológicos, sociales y medio ambientales están ampliando el campo de interés de las autoridades de la carretera, también es cierto que la gestión de la infraestructura de la carretera sigue siendo su área de interés medular. La necesidad de contar con un uso más eficiente y efectivo de los presupuestos exige que haya un equilibrio constante de los fondos asignados al patrimonio vial en términos de construcción y conservación.

Parte importante del trabajo que tienen las administraciones de carreteras es evaluar el nivel de presupuesto que se requiere para brindar una conservación óptima a la infraestructura de la carretera y equilibrar las necesidades de los diversos patrimonios viales con limitaciones presupuestarias. Esto se ve reflejado en el trabajo del **Comité Técnico D.1 "Gestión del Patrimonio Vial"**, el cual también analizará la cuestión de equilibrar estas necesidades de ingeniería al mejorar el Manual de Gestión del Patrimonio Vial electrónico y disponible en la web, con el fin de respaldar a las administraciones de carretera a utilizar programas de gestión del patrimonio vial.

El **Comité Técnico D.2 "Firmes de Carretera"** investigará sobre soluciones y materiales sostenibles de firmes de carreteras que no afecten al medioambiente. Otra área de estudio podría ser técnicas de prueba y monitoreo de pavimentos no destructivas.

El cumplimiento de nuevos códigos y normas exigen prácticas exhaustivas de inspección y diseño de puentes. El **Comité Técnico D.3 "Puentes de Carretera"** estudiará estas prácticas, revisará las estrategias de reparación y rehabilitación, y considerará los modelos de evaluación para ayudar a determinar la seguridad y fiabilidad.

En el campo de las carreteras rurales y movimientos de tierra, el **Comité Técnica D.4 "Carreteras Rurales y Movimientos de Tierra"** investigará la respuesta de las administraciones de carreteras a las condiciones adversas como resultado de actividades de cambio climático, en tanto se toma en cuenta el uso de los materiales locales, marginales y secundarios en carreteras rurales y sin pavimentar.

El éxito de la gestión anterior de la Asociación en el área de explotación de túneles de carretera será aprovechado por el **Comité Técnico D.5 "Explotación de Túneles de Carretera"**. Estudiará cómo se puede garantizar una explotación sostenible de túneles de carretera; desarrollar un mejor entendimiento de la gestión de la seguridad a la luz de accidentes y expandir el estudio de redes de carreteras subterráneas. Mucho del trabajo será incorporado a un Manual actualizado sobre Túneles de Carretera.

### **Comités Técnicos:**

- D.1 Gestión de Patrimonio Vial
- D.2 Firmes de Carretera
- D.3 Puentes de Carretera
- D.4 Carreteras Rurales y Movimientos de Tierra
- D.5 Explotación de Túneles de Carretera

## CT D.1 Gestión del Patrimonio Vial

<b>Cuestión D.1.1</b> Manual de Gestión del Patrimonio Vial	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Elaborar una guía amplia de herramientas para apoyar a las administraciones de carretera en la aplicación de programas de gestión, que incluyan la conservación de las redes de carretera.	Actualizar el Manual de Gestión del Patrimonio Vial basado en la web respaldado por casos de éxito y ejemplos prácticos. (Versión Web, herramientas, casos de estudio, foros y comunidades de práctica)
<b>Cuestión D.1.2</b> Diseminación y Educación	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Introducir la Gestión del Patrimonio Vial en programas de educación terciaria, capacitación de ingenieros de posgrado. Darle tratamiento especial a los PBMI y especificidades a nivel regional.	Recomendar el programa de estudios para la academia.  Elaborar materiales de presentación adecuados para ser utilizados dentro de los organismos de transporte por carretera.
<b>Cuestión D.1.3</b> Enfoques Innovadores para la Gestión del Patrimonio	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Identificar los métodos innovadores para la gestión de la conservación, así como la del ciclo de vida de las administraciones de carreteras.	Realizar un informe amplio que incluya la evaluación de conceptos y métodos.
<b>Cuestión D.1.4</b> Apoyo al HDM-4	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Apoyo al HDM-4 (supervisión de las mejoras que son determinadas por el grupo consejero)	

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

Se pretende que este CT consulte con el Comité Técnico anterior y desarrolle un plan futuro para planear el siguiente ciclo.

## CT D.2 – Firms de Carretera

<b>Cuestión D.2.1</b> Soluciones de firms sostenibles y materiales de pavimentación sostenibles	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar los desafíos e incentivos utilizados en distintos países para fomentar el uso de métodos y materiales que minimicen el uso de recursos naturales, reduzcan el consumo de energía y las emisiones, y mejoren los impactos en la salud a lo largo de la vida útil de los firms (reciclado, mezclas de baja temperatura /mezclas asfálticas en caliente, nuevos aglutinantes/ agregados).	Elaborar un informe y recomendaciones sobre las prácticas vigentes sobre el uso de soluciones más sostenibles, desafíos que se enfrentan e incentivos utilizados para fomentar su uso por parte de los países miembros.
<b>Cuestión D.2.2</b> Sistemas de firms de bajo costo	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Evaluar las tecnologías y prácticas disponibles para alcanzar una mejor sostenibilidad y manejo de firms.	Informar sobre mejores prácticas que puedan aplicarse a todos los países, tomando en cuenta especialmente a los países de bajos y medianos ingresos.
<b>Cuestión D.2.3</b> Técnicas de prueba y monitoreo de pavimentos no destructivas	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Revisar el uso de tecnologías como: láser, procesamiento de imágenes y otras en técnicas de monitoreo y evaluación de pavimentos	Simposio SURF 2017 e informe sobre lo más reciente en monitoreo de las condiciones de la carretera e interacción carretera/ vehículo.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

### CT D.3 – Puentes

<b>Cuestión D.3.1</b> Diseño para una mejor inspección y conservación de puentes	
<i><b>Estrategias</b></i>	<i><b>Resultados</b></i>
Realizar una evaluación y análisis de prácticas y planes de inspección y conservación desarrolladas para satisfacer nuevos códigos y normas. Revisar las prácticas que incluyan ejemplos y casos de estudio de prácticas exitosas y fallidas.	Elaborar un informe de revisión de buenas y malas prácticas de recomendaciones y directrices generales.
<b>Cuestión D.3.2</b> Consideraciones técnicas y económicas sobre métodos de rehabilitación de puentes	
<i><b>Estrategias</b></i>	<i><b>Resultados</b></i>
Considerar y revisar estrategias de rehabilitación (desde la no rehabilitación hasta la gran rehabilitación o reconstrucción). Incluir factores tales como: duración del puente; vida restante, valor residual, costo de rehabilitación, costo de reemplazo.	Elaborar un informe que incluya la revisión y el análisis de la experiencia de los diferentes países.  Compendio de mejores prácticas.
<b>Cuestión D.3.3</b> Inspecciones y técnicas de evaluación de daños	
<i><b>Estrategias</b></i>	<i><b>Resultados</b></i>
Realizar una revisión a las técnicas de evaluación y modelos de apreciación utilizados para determinar la fiabilidad y seguridad de puentes.	Informar sobre el impacto y resultados de diversas técnicas de evaluación y modelos de apreciación.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

## CT D.4 – Carreteras Rurales y Movimientos de Tierra

<b>Cuestión D.4.1</b> Exposición de las estructuras en tierra y las carreteras rurales al cambio climático	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y documentar herramientas y técnicas de modelado y simulación para apoyar las administraciones de carreteras para que puedan manejar y responder ante a condiciones adversas como resultado del cambio climático (por ejemplo, drenaje y manejo de aguas de tormentas).	Informe sobre las mejores prácticas de estrategias y guía para antes/ después.
Investigar y documentar prácticas y técnicas locales para un ofrecer un servicio “bajo cualquier condición climática” (época de sequía, época de lluvias)	Informe sobre mejores prácticas y recomendaciones.
<b>Cuestión D.4.2</b> Materiales locales, prácticas y técnicas	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y documentar prácticas de construcción y conservación, así como técnicas que incorporen el uso de materiales marginales y secundarios, incluyendo su estabilización.	Revisar las prácticas utilizando materiales marginales y secundarios en áreas rurales o industriales.
Diseminar el trabajo sobre el uso de materiales locales que fue generado en ciclos anteriores.	Seminario/Taller incorporando los productos de Comités Técnicos anteriores
<b>Cuestión D.4.3</b> Gestión de Movimientos de Tierra	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Recabar información y realizar un análisis de las mejores prácticas en gestión de Movimientos de Tierra centrándose en modelos sistemáticos que pudieran incorporarse en una gestión más amplia del patrimonio vial para apoyar el proceso de toma de decisiones.	<p>Contar con un informe guía sobre cómo desarrollar y aplicar los Sistemas de Gestión de Movimientos de Tierra considerando las herramientas para aquéllos sistemas: inventario, evaluación y material auxiliar para tomar decisiones.</p> <p>Incluir actualizaciones para el Manual de Gestión Vial en consulta con el CT D1.1 responsable de desarrollar el Manual de Gestión Vial basado en la web para garantizar consistencia, tanto en contenido como en formato.</p>

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

## CT D.5 – Explotación de Túneles de Carretera

<b>Cuestión D.5.1</b> Manual de Túneles de Carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Mantener y divulgar información vigente relativa a la explotación de túneles de carretera (incluyendo cuestiones de sostenibilidad).	Contar con las actualizaciones del Manual electrónico de Túneles de Carretera. Desarrollar materiales relevantes de capacitación y de presentación. Realizar actividades de Terminología.
<b>Cuestión D.5.2</b> Explotación sostenible de túneles de carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Mantener y divulgar información actual relativa a la explotación sostenible de sistemas de túneles y equipos que incluya equipos de seguridad contra incendios, iluminación y ventilación.	Informe sobre casos de estudios y recomendaciones.
<b>Cuestión D.5.3</b> Seguridad integral en túneles de carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Mantener y divulgar información actual relativa al diseño de túneles para una explotación eficaz, eficiente y segura. Supervisar el proyecto de mejora del modelo QRAM en coordinación con el Secretariado General.	Informe sobre casos de estudio y recomendaciones.  Versión mejorada del software QRAM.
<b>Cuestión D.5.4</b> Grandes infraestructuras subterráneas e interconectadas	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Mantener y divulgar información actual relativa a la optimización de las estrategias de operación y seguridad para grandes infraestructuras subterráneas e interconectadas.	Informe sobre casos de estudio y recomendaciones.
<b>Cuestión D.5.5</b> Personas con movilidad limitada en túneles	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Mantener y divulgar información actual relativa a personas con movilidad limitada en túneles	Informe sobre casos de estudio y recomendaciones.
<b>Cuestión D.5.6</b> Emisiones en túneles de carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Actualizar las directrices sobre emisiones en túneles de carretera.	Actualizar la versión de las guías de PIARC.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

Se pretende que este CT consulte con el Comité Técnico anterior y desarrolle un plan futuro para planear el siguiente ciclo.

## **Tema Estratégico E: Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes**

### **Objetivo**

El objetivo de este Tema Estratégico es el de incrementar la resiliencia y proteger las inversiones de la infraestructura de transporte de impactos ocasionados por fenómenos relacionados con el cambio climático, a la vez se reduce el efecto del transporte por carretera en el medioambiente.

### **Panorama General**

Después de un análisis exhaustivo y con base en las respuestas firmes de los Primeros Delegados, la Asociación está elevando las Cuestiones de Cambio Climático y Medioambiente a nivel de Tema Estratégico. La creación de este nuevo Tema Estratégico brinda una oportunidad para incrementar la visibilidad del trabajo de la Asociación relacionado con el cambio climático, demostrando así su capacidad de respuesta a una cuestión de sumo interés para la comunidad global del transporte.

El abordar estrategias para la adaptación al cambio climático para incrementar la resiliencia de la infraestructura de la carretera son cuestiones que serán estudiadas por el **Comité Técnico E.1 "Estrategias de Adaptación/Resiliencia"**.

Los impactos medioambientales ocasionados por el transporte requieren que las organizaciones de carreteras se comprometan a reducir la contaminación identificando cuáles son aquéllas estrategias que permiten una reducción efectiva, así como políticas y medidas de mitigación alternativas. El **Comité Técnico E.2 "Consideración Medioambientales en Proyectos y Explotación de Carreteras"** será responsable de atender estas cuestiones.

El **Comité Técnico E.3 "Gestión de Catástrofes"** estudiará y divulgará información que respalde a las administraciones de carreteras en su capacidad de respuesta y recuperación de catástrofes naturales a gran escala, cuyas consecuencias que son importantes.

### **Comités Técnicos:**

- E.1 Estrategias de Adaptación /Resiliencia
- E.2 Consideraciones Medioambientales en Proyectos y Explotación de Carreteras
- E.3 Gestión de catástrofes

## CT E.1 Estrategias de Adaptación /Resiliencia

<b>Cuestión E.1.1</b> Estrategias de adaptación para incrementar la resiliencia	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Investigar y divulgar información sobre las estrategias de adaptación actual para incrementar la resiliencia de la infraestructura de carreteras.	Elaborar un informe basado en casos de estudio
<b>Cuestión E.1.2</b> Marco sobre Adaptación al Cambio Climático	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Refinar el Marco sobre Adaptación al Cambio Climático (con base en el Proyecto Especial desarrollado en el ciclo 2011-2015) y seguimiento de su aplicación.	Elaborar un informe basado en casos de estudio

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

## CT E.2 Consideraciones Medioambientales en Proyectos y Explotación de Carreteras

<b>Cuestión E.2.1</b> Calidad del aire	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Identificar enfoques y metodologías aplicadas en países seleccionados a fin de realizar análisis sobre la calidad del aire.  Investigar cómo las administraciones de carreteras y otras autoridades monitorean la calidad del aire y cómo se utiliza la información en la gestión del tráfico de las carreteras. Incluyendo políticas y medidas de mitigación tales como los firmes fotocatalíticos.	Informe y recomendaciones más recientes.
<b>Cuestión E.2.2</b> Mitigación del ruido	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
Evaluar y documentar los impactos que tiene el ruido del tráfico; examinar las medidas potenciales para su mitigación; medidas razonables y factibles para su mitigación, que incluya reglamentaciones y directrices que establezcan niveles de ruido.	Informe sobre prácticas exitosas que incluya casos de estudio.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

### CT E.3 Gestión de Catástrofes

<b>Cuestión E.3.1</b> Manual para la Gestión de Catástrofes	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Conservar y divulgar información relativa a las estrategias de respuesta por parte de las administraciones de carreteras ante catástrofes naturales.  Estudiar y documentar prácticas para garantizar una recuperación rápida y segura de las catástrofes más grandes.	Actualizar el Manual de Gestión de Catástrofes elaborado por el CT 1.5 "Gestión de Riesgos" durante el ciclo anterior.  Informe sobre casos de estudio y recomendaciones.

Desarrollar contenido, conjuntamente con los resultados formales para fomentar la visibilidad y compartir el trabajo del grupo durante su gestión.

## Comité sobre Terminología

<b>Cuestión T.1</b> Actualizar los diccionarios de la Asociación Mundial de la Carretera	
<b><i>Estrategias</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Actualizar la versión que existe del diccionario en línea de cada uno de los idiomas actuales, incluyendo los diccionarios en francés e inglés que constantemente se están enriqueciendo.  Aumentar el número de idiomas de traducción del diccionario como vínculo con los países miembros de la Asociación.	Actualizar la sección de terminología de la página internet de la Asociación Mundial de la Carretera.  Adaptación del Diccionario a la posible evolución de la página web de la Asociación Mundial de la Carretera.

## Objetivos Organizativos de la Asociación Mundial de la Carretera

La Asociación Mundial de la Carretera ha instituido una serie de objetivo organizativos que ayudarán al cumplimiento de su misión. Estos objetivos han sido traducidos a Cuestiones y Estrategias que redundarán en una serie de **resultados** esperados. Para cada uno de los objetivos organizativos, una de las estructuras que rigen a la Asociación ha sido designada como responsable principal. Éstas son: las tres Comisiones de la Asociación, la Conferencia de los Comités Nacionales, el Secretariado General, y el Comité Ejecutivo. Las funciones específicas están indicadas en conexión con cada objetivo.

### Objetivo 1: Gestión y Operación de la Asociación Mundial de la Carretera

*Mejorar continuamente la gestión y operación de la Asociación Mundial de la Carretera a fin de ofrecer a los miembros un servicio que represente un buen valor por su dinero.*

(Asignado al Comité Ejecutivo y al Secretariado General.)

Cuestión 1.1 Mejorar la efectividad del Consejo y del Comité Ejecutivo	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Ofrecer</b> al Consejo mejor información en la que basar sus decisiones políticas	<b>Tomar decisiones claras</b> y dar respuestas de gestión más rápidas
Cuestión 1.2 Mejorar la comunicación entre los Comités Técnicos y el Comité Ejecutivo y el Consejo	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Ofrecer</b> orientación a los Comités Técnicos sobre las prioridades de estudio en reuniones de los Coordinadores de Tema Estratégicos con los Presidentes y Secretarios de los Comités Técnicos y usando la telemática y comunicaciones por internet.	<b>Mejor la administración</b> de los resultados de los Comités Técnicos, así como de la retroalimentación de los expertos al Comité Ejecutivo
Cuestión 1.3 Mejora la efectividad de los Comités Técnicos	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Adoptar</b> un enfoque orientado de los proyectos para definir resultados y la gestión de los Comités Técnicos	<b>Resultados</b> que se adapten mejor a las necesidades

## Objetivo 2: Cooperación con Organizaciones Internacionales y Regionales

*Promover la cooperación, incluyendo el compartir e intercambiar conocimientos, así como proyectos conjuntos con organizaciones regionales de autoridades de las carreteras, al igual que con otras organizaciones internacionales con objetivos relacionados.*

(Asignado al Comité Ejecutivo, la Comisión de Comunicaciones, y el Secretariado General).

<b>Cuestión 2.1</b>	
<b>Mejorar la cooperación con organizaciones internacionales y regionales con objetivos relacionados</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Invitar</b> representantes de otras organizaciones profesionales a asistir a las reuniones del Consejo como observadores.</p> <p><b>Desarrollar</b> convenios de cooperación y colaboración con organizaciones internacionales y regionales</p> <p><b>Monitorear</b> la relación de la Asociación Mundial de la Carretera con órganos internacionales y regionales, incluyendo la aplicación de MdE, cuando sea necesario</p> <p><b>Involucrar</b> a otras organizaciones en los Comités Técnicos</p> <p><b>Buscar la cooperación</b> en conferencias que abordan temas específicos – sesiones conjuntas</p> <p><b>Dialogar</b> con órganos internacionales para establecer oportunidades de trabajo o soporte en conjunto</p>	<p><b>Mejorar los estudios</b> de cuestiones que cruzan transversalmente entre profesiones.</p> <p><b>Aprovechar más eficientemente</b> los recursos humanos y de conocimiento, produciendo más, mejores y más atractivos productos</p> <p><b>Mayor</b> visibilidad de la Asociación</p> <p><b>Mayor</b> uso de los productos de la Asociación</p> <p><b>Mejor participación</b> por parte de asociaciones regionales y mejor intercambio de información</p> <p><b>Proyectos Conjuntos</b> con un mayor rango de grupos internacionales</p>
<b>Cuestión 2.2</b>	
<b>Ampliar la distribución geográfica de las actividades de conferencias</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Identificar</b> oportunidades para cooperar con otras organizaciones a fin de participar en conferencias técnicas regionales</p>	<p><b>Tener más interacción</b> entre distintas regiones</p> <p><b>Realizar actividades en más regiones</b></p>

### Objetivo 3: Gestión del Congreso

*Organizar Congresos importantes que sean eventos valiosos para fijar la dirección del futuro, ofrecer intercambio de conocimientos, así como oportunidades para generar relaciones de trabajo entre los miembros de la comunidad del transporte por carretera, y desarrollar una diversidad de opciones que sean viables desde el punto de vista de la Asociación Mundial de la Carretera.*

(Asignado al Comité Ejecutivo y al Secretariado General.)

<b>Cuestión 3.1</b>	
<b>Mejorar la efectividad de los Congresos para intercambiar información</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Alentar</b> sesiones que tengan miran al futuro	<b>Congresos más efectivos</b> – orientados hacia futuras actividades de la Asociación Mundial de la Carretera
<b>Fomentar</b> la contribución de los distintos actores, incluyendo las diferentes categorías de usuarios, así como de otras organizaciones internacionales.	<b>Estimular</b> el crecimiento de la membresía <b>Mejor reconocimiento mutuo</b>

#### Objetivo 4: Actividad y Visibilidad a Nivel Nacional

*Construir y fortalecer la actividad y visibilidad de la Asociación a nivel nacional.*

(Encabezado por la Conferencia de los Comités Nacionales y respaldado por la Comisión de Comunicaciones y el Secretariado General).

<b>Cuestión 4.1</b>	
<b>Mejorar la función de compartir información a un público más extenso</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Promover</b> la actividad de la Asociación mediante acciones a nivel nacional a través de los Comités Nacionales u organizaciones correspondientes, en caso de que existan, y promover el establecimiento de un comité nacional, en otros casos.</p> <p><b>Fortalecer</b> la relación entre los Comités Nacionales existentes compartiendo información sobre acciones a nivel nacional y organizando eventos en forma conjunta</p>	<p><b>Contar con más</b> profesionales dentro de los países miembros vinculados a las actividades mundiales de la Asociación Mundial de la Carretera</p> <p><b>Trabajar</b> de forma más eficiente</p>
<b>Cuestión 4.2</b>	
<b>Cooperación con organizaciones nacionales relevantes</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Fortalecer</b> los vínculos con otras organizaciones nacionales</p>	<p><b>Mejorar</b> la visibilidad de la Asociación en los países miembros</p>

## Objetivo 5: Política para Compartir e Intercambiar Conocimientos

*Desarrollar orientaciones diseñadas para facilitar libremente los medios prácticos para transferir conocimientos de manera eficiente y afectiva entre los países.*

(Asignado a la Comisión de Comunicaciones).

<b>Cuestión 5.1</b>	
<b>Desarrollar las direcciones de la Asociación Mundial de la Carretera sobre compartir e intercambiar conocimientos</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Desarrollar</b> direcciones diseñadas a lograr una mejor manera de compartir e intercambiar conocimientos entre los países miembros de la Asociación Mundial de la Carretera	Alcanzar una forma <b>más efectiva y eficiente</b> de compartir e intercambiar conocimientos entre los países miembros

## Objetivo 6: Comunicación con los Miembros y Grupos Externos

*Mejorar la participación de los gobiernos miembro y otros, e incrementar el número de miembros de la comunidad de la carretera que se benefician, ya sea mediante los Comités Nacionales o por la participación directa, en los Comités Técnicos de la Asociación Mundial de la Carretera*  
(Asignado a la Comisión de Comunicaciones y el Secretariado General)

<b>Cuestión 6.1</b>	
<b>Mejorar la comunicación con los miembros y grupos externos</b>	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<b>Desarrollar</b> una identidad clara para la Asociación y elevar su perfil	<b>Que exista interés</b> en la Asociación Mundial de la Carretera, estimular y fomentar la membresía, especialmente entre jóvenes profesionales
<b>Desarrollar y aplicar</b> un plan de acción evolutivo	<b>Contar con una</b> comunidad <b>mundial</b> de la carretera mejor informada sobre la experiencia internacional en cuestiones de carreteras y transporte por carretera, así como en mejores prácticas
<b>Analizar</b> métodos para atraer y retener a nuevos miembros, incluyendo el identificar mejores beneficios para los miembros	<b>Aumentar</b> la membresía e incrementar los niveles de retención ofreciendo una mejor satisfacción a la membresía
<b>Supervisar</b> el Concurso de los Premios 2019 de la Asociación Mundial de la Carretera	Lograr un público objetivo <b>más amplio</b> para las publicaciones y productos de la Asociación Mundial de la Carretera

## Objetivo 7: Publicaciones y Productos

*Desarrollar medios prácticos para transferir conocimientos de manera eficiente y efectiva entre los países y elaborar y divulgar publicaciones y productos que sienten cátedra, imparciales e interesantes que aborden cuestiones actuales de carreteras y transporte por carretera.*

(Asignados a la Comisión de Comunicaciones y el Secretariado General).

Cuestión 7.1	
Supervisar la aplicación de políticas sobre la transferencia de conocimientos de la Asociación Mundial de la Carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Implementar</b> la política para lograr una mejor transferencia de conocimientos entre los países miembros de la Asociación Mundial de la Carretera</p> <p><b>Explicar</b> y promover esta política a los Primeros Delegados, Comités Nacionales y Comités Técnicos</p>	<p><b>Contar con un nuevo enfoque</b> para transferir conocimientos entre los países miembros</p> <p><b>Obtener el apoyo</b> de los países miembros para adoptar el nuevo enfoque sobre la transferencia de conocimientos</p>
Cuestión 7.2	
Supervisar las publicaciones y productos de la Asociación Mundial de la Carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Apoyar</b> <i>Routes/Roads</i> (definir grupos objetivo, política editorial, diseño, etc.)</p> <p><b>Supervisar</b> la calidad de las publicaciones de la Asociación Mundial de la Carretera y la presentación de sus productos</p> <p><b>Mejorar continuamente</b> la página internet y emplear las redes sociales como herramientas para intercambiar conocimientos</p>	<p><b>Apreciación</b> de las publicaciones y productos de la Asociación Mundial de la Carretera entre más número de lectores</p> <p><b>Incrementar el atractivo</b> de las publicaciones y productos de la Asociación Mundial de la Carretera</p> <p><b>Aumentar la accesibilidad</b> de las publicaciones y productos de la Asociación Mundial de la Carretera</p>
Cuestión 7.3	
Publicaciones Insignia	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Desarrollar y mantener</b> publicaciones insignia en áreas clave de interés y promoverlas extensamente</p>	<p><b>Mejorar la sensibilidad y respuesta</b> de cuestiones clave y elevar el perfil para la Asociación</p>

## Objetivo 8: Gestión Financiera

*Instituir una gestión financiera transparente y rigurosa en la Asociación y al servicio de su propósito, y optimizar sus recursos a fin de satisfacer retos a enfrentar en el futuro.*

(Asignado a la Comisión de Finanzas).

Cuestión 8.1	
Poner la gestión financiera de la Asociación al servicio de su propósito	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Revisar</b> los costos y financiación de los proyectos de la Asociación para ayudar a controlar su realización</p> <p><b>Desarrollar</b> una política proactiva para la gestión de los ingresos y egresos a fin de satisfacer los requerimientos operativos de la Asociación, y poder terminar los proyectos que desarrolle.</p>	<p><b>Los miembros</b> pueden saber más sobre cuál es el destino de sus cuotas de membresía</p> <p><b>Garantizar</b> una cobertura completa de los costos en los que se incurre y promover los proyectos de la Asociación</p>
Cuestión 8.2	
Optimizar el rendimiento de las inversiones correspondiente a los fondos administrados por la Asociación	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Brindar directriz</b> en el manejo prudente de los fondos de la Asociación y supervisar su manejo</p> <p><b>Brindar directriz</b> para desarrollar un presupuesto anual y un plan financiero cuatrienal para el periodo del Plan Estratégico</p>	<p><b>Salvaguardar</b> los activos de la Asociación</p> <p><b>Optimizar</b> el manejo de los activos</p>
Cuestión 8.3	
Garantizar la transparencia en la gestión financiera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Garantizar</b>, lo más razonable y práctico posible, una representación geográfica equilibrada de la Comisión de Finanzas (a pesar de las dificultades de viaje que esto implica)</p> <p><b>Salvaguardar</b> totalmente las reglas relativas a la Comisión de Finanzas, sobretodo respecto al papel de los auditores de gestión</p>	<p><b>Oportunidades</b> para que todas las regiones del mundo participen en la administración financiera de la Asociación</p> <p><b>Mantener</b> un monitoreo independiente del Secretariado General vía los auditores de gestión</p>
Cuestión 8.4	
Uso responsable y efectivo del Fondo Especial de Asociación Mundial de la Carretera	
<i>Estrategias</i>	<i>Resultados</i>
<p><b>Revisar</b> y actualizar las políticas y procedimientos de solicitud para el uso del Fondo Especial</p> <p><b>Promover</b> el uso del Fondo Especial en combinación con las acciones realizadas por la Asociación en beneficio de los países en desarrollo</p>	<p><b>Incrementar</b> la participación y presencia de profesionales de la carretera de países en desarrollo en actividades de la Asociación Mundial de la Carretera</p> <p>Un uso <b>más eficiente</b> de los recursos financieros de la Asociación</p>

## Objetivo 9: Planeación Estratégica

*Identificar, desarrollar y promulgar políticas y prácticas que contribuyan a un manejo y aprovechamiento más seguro y efectivo de los sistemas viales y del transporte por carretera dentro de un contexto de transporte integral y sostenible.*

(Asignado a la Comisión del Plan Estratégico en cooperación con el Secretariado General).

<b>Cuestión</b>		
<b>Satisfacer las necesidades de los miembros para mejorar las políticas y prácticas de la carretera y el transporte por carretera mediante un programa de trabajo técnico y apoyo que esté sistemáticamente desarrollado y monitoreado</b>		
<i>Estrategias</i>		<i>Resultados</i>
<b>9.1</b>	<b>Mantener</b> un proceso formal de planeación estratégica mediante el desarrollo de un calendario para este concepto que abarque el ciclo de 4 años	<b>Entregar oportunamente</b> el Plan Estratégico y el programa de trabajo
<b>9.2</b>	<b>Supervisar</b> el desarrollo de un programa de trabajo cuatrienal que emane del Plan Estratégico	Un programa de trabajo transparente y <b>bien dirigido</b> que satisfaga las necesidades de los miembros
<b>9.3</b>	<b>Monitorear</b> regularmente la aplicación del programa de trabajo y coordinar el trabajo de los distintos Comités Técnicos	<b>Un programa de trabajo</b> que se siga centrandó en un objetivo en particular para alcanzar sus metas
<b>9.4</b>	<b>Supervisar</b> las revisiones al programa de trabajo	<b>Un programa de trabajo flexible</b> que responda a las necesidades cambiantes y cuestiones emergentes de los miembros
<b>9.5</b>	<p><b>En estrecha colaboración con el Secretariado General:</b></p> <p><b>Monitorear el uso</b> de las directrices relativas a: características de los seminarios, resultados esperados, importancia para los países en desarrollo y de ayuda económica para la organización de seminarios</p> <p><b>Preparar</b> el programa de seminarios para el 2016-2019 en consulta con los Comités Técnicos</p> <p><b>Trabajar con el Secretariado General</b> para ayudar a los Comités Técnicos y Comités Nacionales y Regionales, etc. Con la organización de seminarios</p>	<b>Participación</b> de cada uno de los Comité Técnicos en dos seminarios en países en desarrollo y en transición durante 2016-2019

<i>Estrategias</i>		<i>Resultados</i>
<b>9.6</b>	<b>Revisar</b> el Plan Estratégico para el siguiente ciclo cuatrienal mediante un proceso extensivo de consultas	Un <b>Plan Estratégico</b> para dirigir el programa de trabajo actualizado, relevante y que aborde cuestiones que los miembros consideren como prioritarias.
<b>9.7</b>	<b>Revisar</b> propuestas para atender cuestiones emergentes y altamente específicas durante la vigencia del Plan Estratégico y <b>recomendar</b> acciones adecuadas al Comité Ejecutivo	<b>Garantizar</b> que el Plan Estratégico de la Asociación y sus actividades sean dinámicas y que respondan a eventos
<b>9.8</b>	<b>Aunado a la</b> revisión cuatrienal del Plan Estratégico, revisar la estructura de la Asociación Mundial de la Carretera – las Comisiones, Temas Estratégicos y Comités Técnicos	<b>Una estructura que se adapte mejor</b> a una entrega eficiente y efectiva del programa de trabajo y el logro de los objetivos estratégicos de la Asociación Mundial de la Carretera
<b>9.9</b>	<b>Supervisar</b> la planeación y dirección de las Sesiones de Orientación Estratégica y Especiales del Congreso Mundial de la Carretera y del Congreso Internacional de Vialidad Invernal	<b>Tener un entendimiento compartido</b> de cuestiones tanto emergentes como prioritarias para las administraciones de carretera a ser atendidas en el siguiente programa de trabajo de la Asociación Mundial de la Carretera.