



# COVID-19

## Seminario web

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

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

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

# Esta sesión está siendo grabada

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

# Descargo de responsabilidad

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

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

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

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

# Equipo de respuesta de PIARC COVID-19



## Resumen del mandato

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

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

## Membresía actual

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

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

# Agenda y estructura

- **Breve introducción a PIARC**
- **Cuestiones a las que se enfrentan los operadores y las administraciones de carreteras**
  
- **Presentaciones sobre la situación actual:**
  - Impacto en la carga - Análisis de una empresa de autopistas francesa
  - Medidas de explotación de la red de carreteras en Portugal
  - Respuesta de la Dirección de Carreteras de Uganda
  - Procedimientos de financiación y adquisición en casos de emergencia y no emergencia
  
- **PREGUNTAS Y RESPUESTAS**
- **Conclusión y próximos pasos**



# Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Olivier Quoy, Atlandes, Francia, Miembro del CT 2.3 de PIARC sobre Transporte de Mercancías
- Ricardo Tiago, Instituto para la Movilidad y el Transporte, Portugal, Miembro del CT 2.4 de PIARC sobre Explotación de Redes de Carreteras / STI
- Mark Rubarenzya, Autoridad Nacional de Carreteras, Uganda, Miembro del CT 1.4 de PIARC sobre el cambio climático y la capacidad de recuperación de las redes de carreteras
- Francesco Longo, ANAS, Italia, Miembro del Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y adquisiciones



# Introducción

## ¿Qué es PIARC?



# ¿Qué es PIARC?

- **PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de la Carretera**
- Fuimos fundados en 1909 como una asociación **sin fines de lucro y no política**
- Nuestro objetivo es organizar el intercambio de conocimientos sobre todas las cuestiones relacionadas con las carreteras y el transporte por carretera

# Las cuatro misiones clave de PIARC

- Ser un **foro internacional de primer orden para el análisis y el debate** de toda la gama de cuestiones de transporte relacionadas con las carreteras y los transportes conexos;
- Identificar, desarrollar y difundir **las mejores prácticas y dar un mejor acceso a la información internacional**;
- Examinar en el marco de sus actividades las necesidades de los **países en desarrollo y los países en transición plenamente**; y
- Diseñar, producir y promover **herramientas eficientes para la toma de decisiones** en asuntos relacionados con las carreteras y el transporte.
- La Asociación moviliza la experiencia de sus miembros
- A través de operaciones guiadas por un **Plan Estratégico de 4 años**



# COVID-19

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



# PIARC ha estructurado provisionalmente la situación en torno a seis temas clave

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



# El impacto de COVID-19 en la carga

## Análisis de una empresa de autopistas francesa

Olivier Quoy



# Olivier Quoy



- ORGANIZACIÓN: ATLANDES  
Concesionario de la autopista A63 (Salles - St Geours de Maremne, Francia)
- Función: Director General (desde 2015, antes Administración de Transporte de Francia)  
Miembro del Comité Técnico 2.3 (Transporte)  
Líder del GE 1 (sobrecarga)
- La familia: Casado, tres hijos / trabajando en casa

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



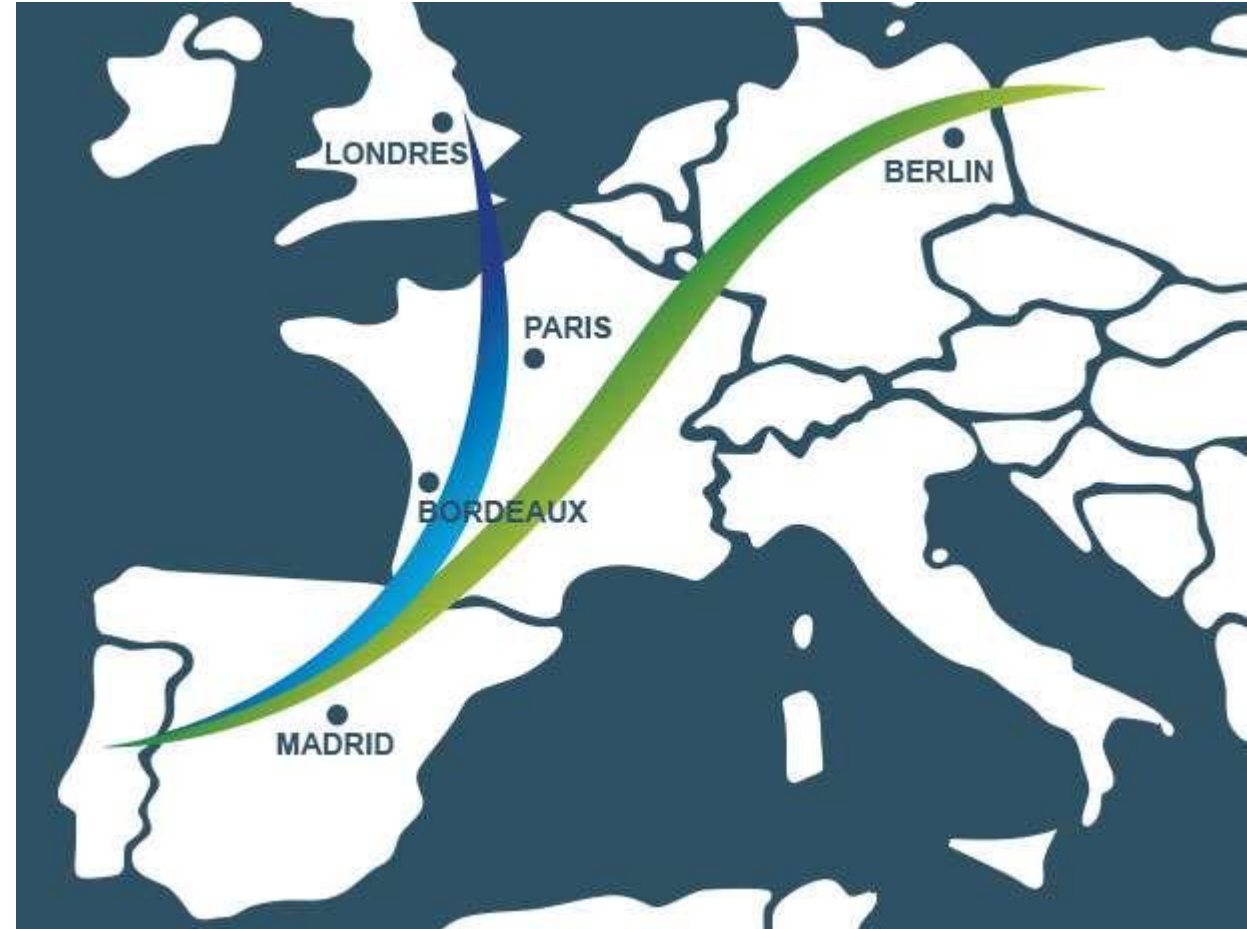


# El enfoque a largo plazo en la carga

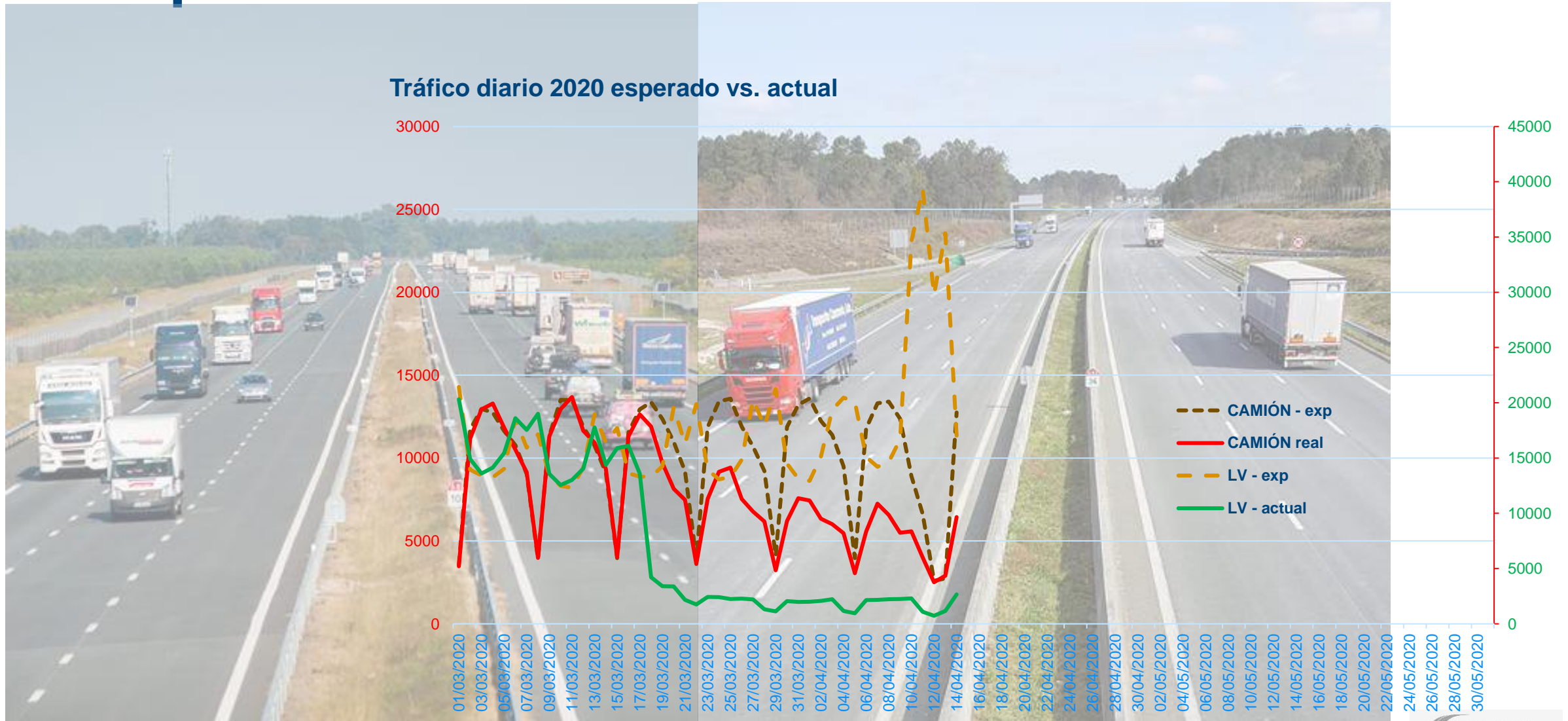
- El A63 es un vínculo estratégico para Europa



- Eventos de He Works I Care (2018,2019)



# El impacto de COVID-19



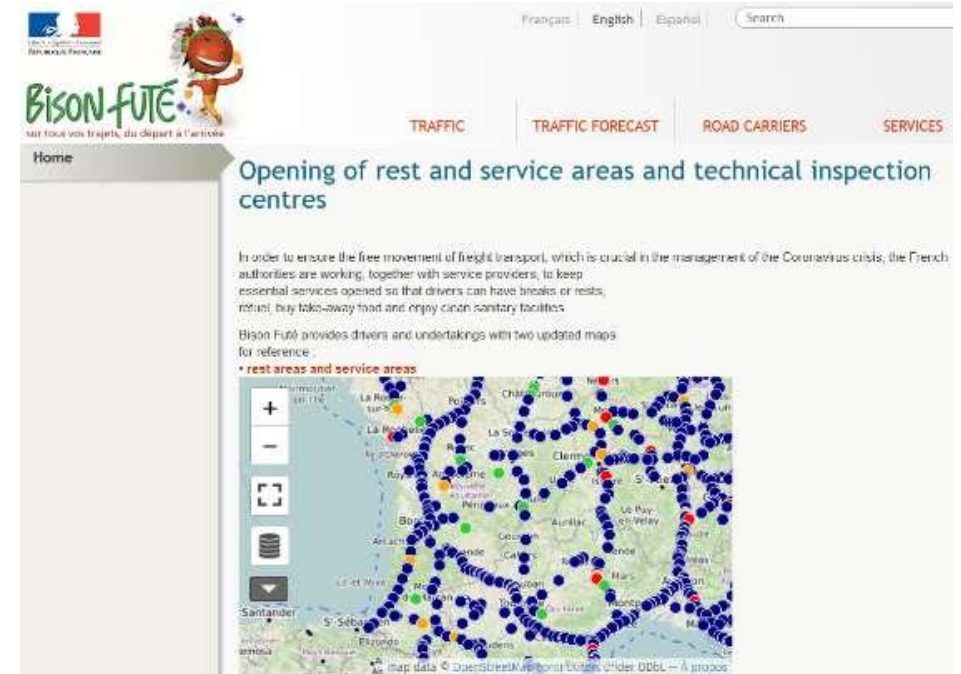
# El impacto de COVID-19

- Para las empresas de camiones
  - Situación según el tipo de transporte
    - Alimentos/médicos vs. no esenciales
  - Difícil encontrar carga para los viajes de regreso
    - Más viajes vacíos
    - Aumento de precio
  - El 10 de abril se publicó una "guía de buenas prácticas contra el COVID-19 para el transporte de mercancías por carretera" (<http://www.a63-atlandes.fr/fr/2020/04/17/parution-du-guide-des-bonnes-pratiques-pour-lutter-contre-le-covid-19-dans-le-trm/>)



# Carga y logística

- Acciones a nivel nacional:
  - no más restricciones para conducir los domingos
  - pero algunos servicios prohibidos (mudanza)
  - estaciones de servicio de combustible abiertas
  - pero cerrando todos los restaurantes (no las tiendas)
  - Información sobre la disponibilidad del servicio =>
    - Información local a través de Truck Parking Europe (comentarios de los conductores, mensajes...)



# Carga y logística

- En el sitio: las principales preocupaciones son
  - La salud y la alimentación de los conductores
  - Salud y seguridad de los empleados (*O&M es Egis Exploitation Aquitaine, 100 personas*)
  - Mantener el área limpia y segura
  - Sostenibilidad económica del proveedor de servicios (volumen de negocios limitado) - 4 estaciones de servicio (*total aprox. 100 empleados*)



# Comida y restaurantes

- Restaurantes cerrados
- Equilibrar la necesidad de alimentos y la sostenibilidad de los proveedores de servicios
  - Iniciativas de camiones de alimentos
  - Ofertas especiales de las estaciones de servicio
    - Kits de limpieza
    - Café y bebidas gratis
    - ...
  - Limpieza de ropa





# Duchas e instalaciones

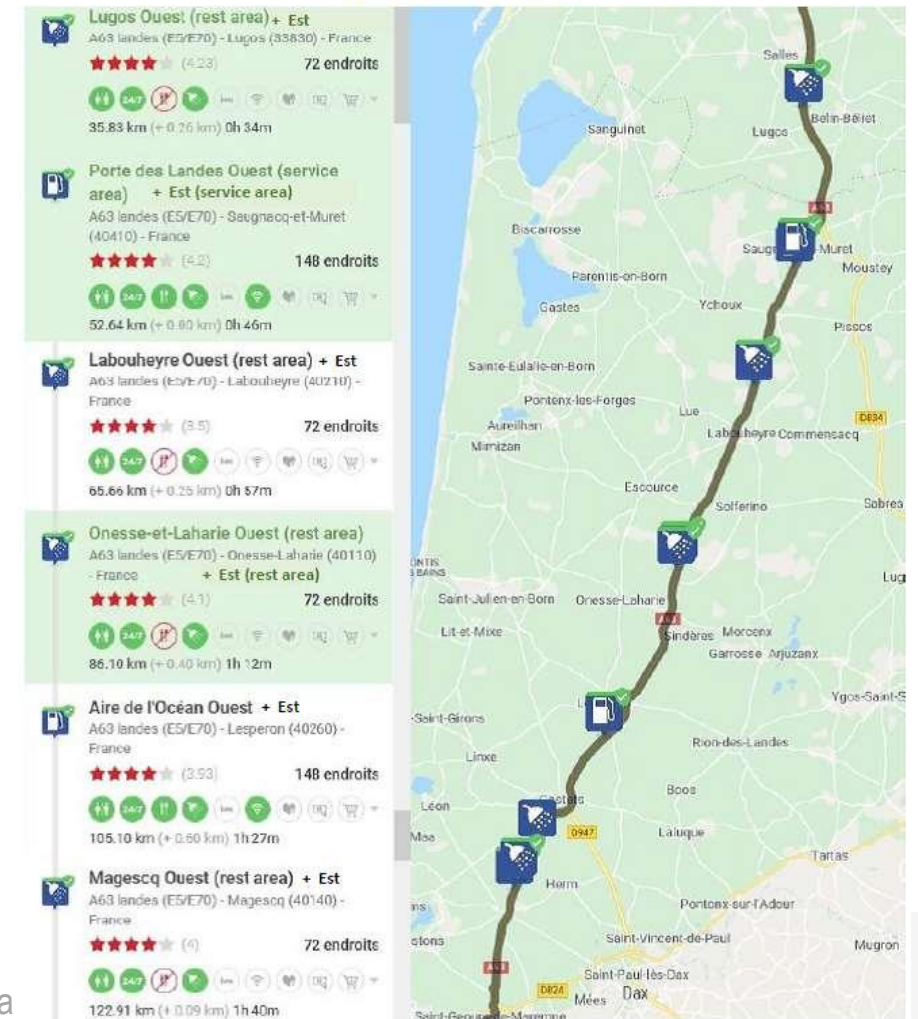
- Diseño reciente en el A63 para áreas de descanso y servicio
  - Zonificación: camiones separados de LV
  - Instalaciones dedicadas a los camioneros
    - 5 duchas (agua caliente) / área
    - *La mejora de COVID19 está por venir... Dispensadores de jabón fijo duro/solución hidroalcoólica*
- Patrullas frecuentes en las zonas de descanso y de servicio
  - Más que antes
  - Saneamiento y limpieza
  - Pantalla del último tiempo de limpieza

## COVID-19 / essential services on A63 motorway

During the Coronavirus health crisis, on A63 between Salles (exit 21) and Saint Geours de Maremne (exit 9), showers and toilets remain open and available, especially on **REST AREAS**. 4 to 5 showers are available on each rest area. Some showers on **SERVICE AREAS** had to be closed due to damage. The map below locates all sanitary facilities.

Please **TAKE CARE** of the sanitary facilities and **RESPECT** staff who is keeping them clean

**#HE WORKS > #I CARE !**





# Tolling



- A63 con sistema "abierto"
  - 2 puertas de peaje en la calle principal
  - Diseño reciente (2013)
  - Cuasi libre circulación (30km/h para vehículos con etiquetas)
- La alta tasa de peaje electrónico
  - 96% (antes)
  - => muy poco dinero en efectivo y ninguna preocupación real de COVID19



# ¡Gracias por su atención!



Olivier QUOY

ATLANDES, CEO

Olivier.quoy@a63-atlandes.fr



# Crisis de COVID-19

## Medidas de explotación de la red de carreteras en Portugal

Ricardo Tiago (IMT) - T.C. 2.4



# ¿Quién soy yo?

- **Ingeniero Civil**, perfil transporte y seguridad vial, @ **ISEL - Instituto Superior de Engenharia de Lisboa**;
- Comencé mi vida profesional en **2004, en EP - Estradas de Portugal**: en el campo de la **seguridad vial**;
- **De 2008 a 2012, @ InIR - Instituto de Infraestructuras Viales - Departamento de Seguridad y Calidad Vial**;
- **Desde 2012**, con la fusión de los tres antiguos institutos públicos InIR / IMTT / IPTM:
  - @ **IMT - Instituto de Movilidad y Transporte - Dep. de Contratos de Gestión y Concesiones**:
    - seguridad vial, la gestión de los contratos de concesión, la supervisión del desempeño de los gestores de la infraestructura vial;
- **Desde 2016**, la atención se centra en el **área internacional**: Movilidad, ITS, C-ITS, CCAM
  - **Responsable del C-ROADS PORTUGAL**, destacando el establecimiento del **Punto de Acceso Nacional**;
  - **Representante nacional en varios foros e instituciones europeas**:
    - **Plataforma Europea C-ROADS (Despliegues C-ITS)**
    - **Comité Europeo de STI**
    - **CEDR - Grupo de Trabajo sobre Conducción Conectada y Automatizada**
    - **Reuniones de alto nivel sobre conducción conectada y automatizada**
    - **Grupo Directivo del Datex II (2016 a 2017)**
    - **PIARC - T.C. 3.3 - Explotación de los túneles de carretera (2016-2019)**
    - **PIARC - T.C. 2.4 - RNO Y SU (2020-2023)**

**Ricardo Tiago (IMT)**





# Acerca de IMT



**We are:**  
Public institute  
Indirect state administration  
Autonomous from a financial and administrative point of view

**We depend:**  
MINISTRY INFRASTRUCTURE and HOUSING  
Ministry Internal Affairs  
Ministry Environment  
Ministry Sea



**We do:**  
Define objectives  
Define guidelines

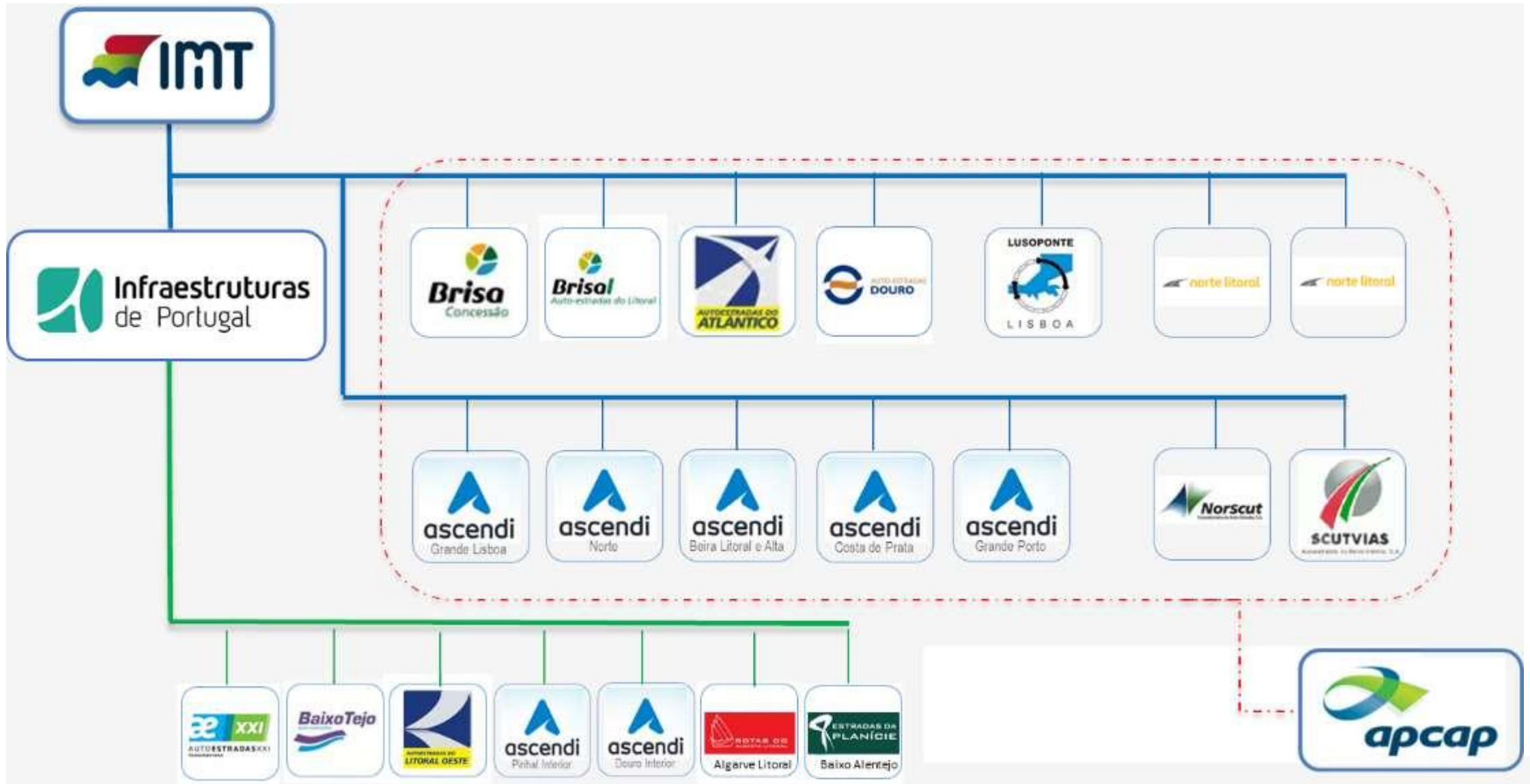
Implementation  
of ITS  
(national level)



**We do:**  
Technical regulation  
Licensing  
Coordination  
Supervision and planning

Transport and  
related  
infrastructures

# Mapa de las partes interesadas de los operadores viales de Portugal





- **EL SECTOR DE LAS CARRETERAS PÚBLICAS**
- **IMT - Instituto para la Movilidad y el Transporte**, actúa en asuntos relacionados con los Ministerios del Interior, Infraestructuras y Vivienda, Medio Ambiente y Mar, bajo la supervisión y autoridad del **Ministro de Infraestructuras y Vivienda**;
- Desempeñar funciones de reglamentación **técnica, concesión de licencias, coordinación, supervisión y planificación** en la esfera del transporte interior y por vías de navegación interior y las infraestructuras conexas, así como en el sector económico de los puertos comerciales y el transporte marítimo.
- **Gestión de los contratos de concesión otorgados por el Estado** en esos sectores, a saber, **las concesiones viales**.
- El IMT asegura la eficiencia, la equidad, la calidad, la seguridad y los derechos del usuario:
  - **Gestiona los contratos de concesión supervisando y evaluando la gestión y la explotación (cuestiones relacionadas con el tráfico) y la calidad de la infraestructura viaria;**
  - **Evaluar los impactos contractuales y vigilar el cumplimiento de sus obligaciones, prevenir las reclamaciones financieras y salvaguardar el interés superior del Estado.**
- **Evalúa el rendimiento**





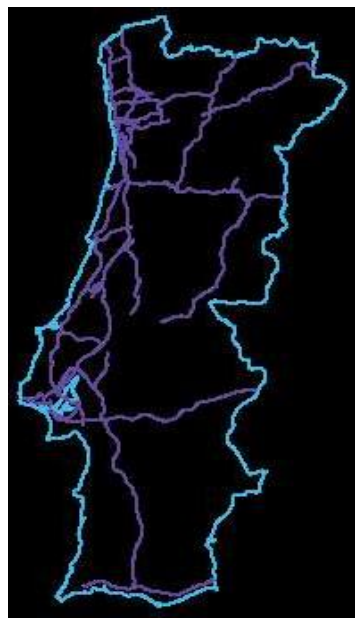
## ■ EL SECTOR DE LAS CARRETERAS PÚBLICAS

### ■ Administración Nacional de Carreteras

- IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. es una empresa pública cuya misión general es prestar un servicio público destinado a financiar, construir, conservar, explotar, mejorar y ampliar las carreteras que integran la actual y futura red de carreteras de Portugal;
- Órgano nacional de gestión del tráfico e información sobre el tráfico;
- Gestiona o supervisa un total de **13600 km** en su CTC y más de **2500 equipos** (Cámaras, VMS, SOS, sensores de tráfico y de profundidad L, en túneles y carreteras);
- Proporciona **servicios de STI** para sus subconcesiones, cada una con un CTC regional;

### ■ Se realiza a nivel nacional





- **EL SECTOR PRIVADO DE CARRETERAS**
- **APCAP - Varios operadores privados de carreteras (3600 km)**
  - Defender y promover los intereses generales de los miembros en el ámbito nacional e internacional;
  - Para apoyar a los concesionarios de autopistas o puentes con peaje, en varios dominios como: Seguridad Vial, Explotación de Redes, STI, Telemática, Jurídica, Financiera...
  - Promover las actividades de investigación y desarrollo en el ámbito de los negocios de sus miembros;
  - Dentro de sus 3 Comités Permanentes:
    - CP1 - Peajes
    - CP2 - Medio Ambiente y Seguridad
    - CP3 - ITS.
- **También realizan - el negocio es su actividad principal**

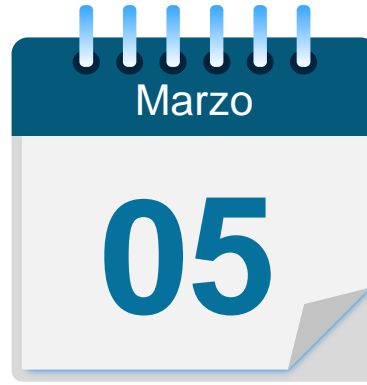
# Crisis de COVID-19 - Preparando la escena



**Nombrando a la**  
enfermedad coronavírica  
(**COVID-19**) y al virus que  
la causa  
**SARS-CoV-2**



Anuncia el brote de  
**COVID-19** una  
**pandemia**



El Consejo Directivo del IMT  
implementó su plan de  
contingencia.  
En 20-03-2020, se  
implementó una segunda  
versión.



Decreto Ley con **medidas  
excepcionales y temporales:**

- ...de las compras públicas;
- autorizaciones administrativas;
- el fortalecimiento de los servicios públicos;
- distancia social;
- aislamiento profiláctico.



La Junta asume el compromiso  
de aplicar en las empresas del  
Grupo de Propiedad Intelectual  
todas las medidas que resulten  
adecuadas para cada fase de la  
pandemia (aparte de las que ya  
han comenzado el **27 de  
febrero**)

# Crisis de COVID-19 - Línea de tiempo



Resolución del Consejo  
de Ministros n.º 10-  
B/2020



**2020**  
16 de marzo

## Reintroducción temporal del control fronterizo en la frontera terrestre

9 puntos de cruce autorizados en la frontera terrestre. Hasta el 15 de abril sólo se permitirá el transporte de mercancías, trabajadores transfronterizos y miembros del cuerpo diplomático y sanitario en la frontera terrestre entre Portugal y España

Official Journal  
of the European Union



English edition Information and Notices

C 96 I

Volume 63  
24 March 2020

## European Commission

Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services .....

reen Lane  
s de frontera

fuelle: <https://covid-19-imt-ip.hub.arcgis.com/>



# Crisis de COVID-19 - Línea de tiempo



Presidencia  
de la  
República  
Portuguesa

**2020**  
18 de marzo



Decreto del Presidente de Portugal  
Declara el Estado de Emergencia,  
basado en la verificación de una  
situación de calamidad pública

## Estado de emergencia\* en Portugal:

Portugal se encuentra en estado de emergencia en todo el país debido a la pandemia COVID-19.

- orden de estancia obligatoria en casa

- deber de confinamiento

- deber especial de protección

- que debería evitar salir

- reglas para todos los ciudadanos

- lo que los ciudadanos en general pueden hacer

\* **Nota histórica:**

La única vez que el país vivió en estado de emergencia fue el 25 de noviembre de 1975, durante la revolución.





Presidencia  
de la  
República  
Portuguesa

**2020**  
18 de marzo

Decreto del Presidente de Portugal  
Declara el Estado de Emergencia,  
basado en la verificación de una  
situación de calamidad pública

### Estado de emergencia en Portugal:

#### - Orden obligatoria de estancia en casa

- deber de confinamiento
  - Pacientes con COVID-19 e infectados con SARS-Cov2;
  - Los ciudadanos que la autoridad sanitaria u otros profesionales de la salud tienen bajo vigilancia;
  - Todos los pacientes con COVID-19 deben permanecer en aislamiento en casa o ser admitidos a un hospital. El aislamiento también cubre a todos los ciudadanos que están en activo vigilancia, determinada por las autoridades sanitarias.
  - El incumplimiento de la reclusión obligatoria es un delito de desobediencia civil

#### - Deber especial de protección

- que deben evitar salir (Cualquier persona de 70 años o más y las personas con una sistema inmunológico debilitado y pacientes con enfermedades crónicas):
  - Los ciudadanos cubiertos por el deber especial de protección sólo pueden utilizar los espacios públicos y

...caminos para...:

- Adquirir bienes y servicios;
- Busque tratamiento médico por razones de salud;
- Viajes a oficinas de correos/buzones, bancos y corredores de seguros o seguros agencias;
- Hacer viajes cortos para la actividad física (la actividad física colectiva es prohibido) o pasear a las mascotas;
- Otras actividades de naturaleza similar, otras razones de fuerza mayor o necesidad imperiosa, siempre y cuando esté debidamente justificada;
- Excepto cuando lo firme un médico, estos ciudadanos también pueden salir de casa para su actividad profesional.

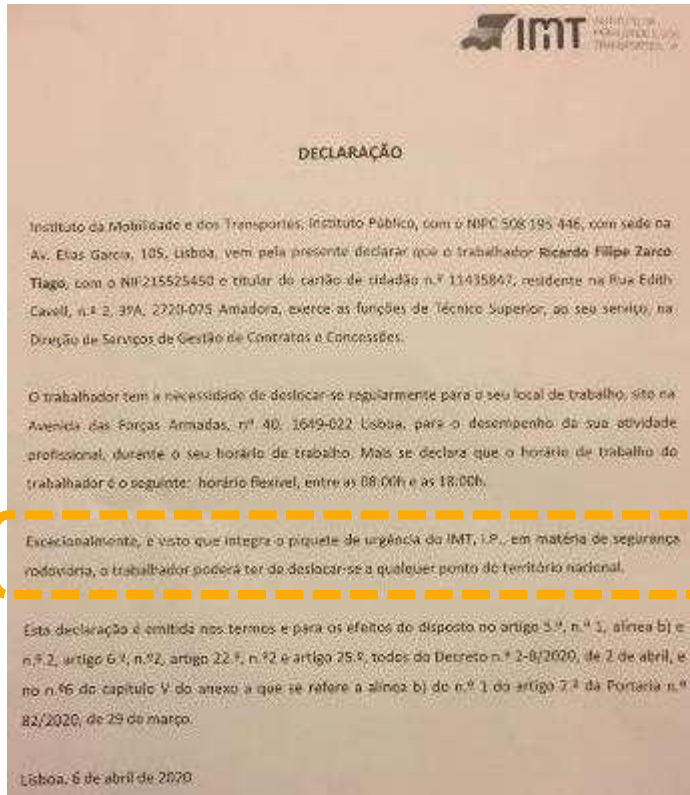
- ...



Presidencia  
de la  
República  
Portuguesa

2020  
18 de marzo

Decreto del Presidente de Portugal  
Declara el Estado de Emergencia,  
basado en la verificación de una  
situación de calamidad pública



### Estado de emergencia en Portugal:

#### - Reglas para todos los ciudadanos

- lo que los ciudadanos en general pueden hacer

- Adquirir bienes y servicios;
  - **Viaje a actividades profesionales o similares** (declaración profesional)
  - Buscar tratamiento médico por razones de salud y transportar a los que necesitan tratamiento médico asistencia o para donar sangre
  - Dejar el hogar para ayudar a las víctimas de la violencia doméstica o la trata de personas, los niños y jóvenes en peligro, aplicando una medida decretada por una autoridad judicial o Comisión para la Protección de los Niños y los Jóvenes, en una residencia o casa de acogida de la familia;
  - Salir de casa para ayudar a personas vulnerables o discapacitadas, niños, ancianos o dependientes;
  - Salir de casa para acompañar a los menores y por otras razones familiares imperativas, a saber compartir las responsabilidades parentales según se determine por acuerdo entre los titulares o por el tribunal competente;
  - Salir de casa para visitas, cuando se autorice, o para la entrega de bienes esenciales a las personas que son discapacitados o privados de su libertad de movimiento;
  - Participación en actos procesales con entidades judiciales;
  - Viajes a oficinas de correos y buzones, bancos y corredores de seguros o seguros agencias;
  - Viajes cortos para la actividad física (la actividad física colectiva está prohibida) o para ...caminando con las mascotas y alimentando a los animales;
  - Salir de casa para participar en actividades de voluntariado social
  - Viajar con el derecho legal a la libre circulación de acuerdo con el ejercicio de su funciones y personal de las misiones diplomáticas, consulares y de las organizaciones internacionales.
- organizaciones ubicadas en Portugal, siempre que estén relacionadas con el desempeño de funciones oficiales





# Estado de emergencia en Portugal



## Decreto Presidencial n.º 14-A/2020 - Estado de Emergencia (I)

- desde el 19.03 hasta el 02.04
- Impactos severos en la movilidad, el tráfico, la economía, el modo de vida,...;
- Alto cumplimiento de las medidas.

## Decreto Presidencial n.º 17-A/2020 - Estado de Emergencia (II)

- desde el 03.04 hasta el 17.04
- **Aumento de las restricciones de circulación en el período de vacaciones de Pascua - no se puede viajar fuera del municipio de residencia.**

## Decreto Presidencial n.º 20-A/2020 - Estado de Emergencia (III)

- desde el 18.04 hasta el 02.05
- Todavía 2 semanas más en abril, para aprovechar los beneficios del encierro;
- **Empieza a pensar en la fase de reinicio.**

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

En el exterior se deben respetar las recomendaciones y órdenes determinadas por las **autoridades sanitarias, las fuerzas y servicios de seguridad, es decir**, las relativas a las distancias que deben observarse entre las personas.

## DESPLAZAMIENTO



## COLABORACIÓN

Durante el estado de emergencia, **los ciudadanos y otras entidades tienen el deber de colaborar**, en particular en el **cumplimiento de las órdenes o instrucciones de los órganos y agentes encargados de la seguridad** y la protección de la **salud civil y pública**, en la pronta satisfacción de las solicitudes que, con razón, les formulen los organismos competentes para llevar a cabo esas medidas

**?** **Cómo implementar las reglas y Supervisarlas.**

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

El Gobierno quería pasar información sobre la importancia de limitar los viajes durante este período.

CAMPAÑA NACIONAL en VMS y SMS - "Quédate en casa"



Infraestruturas de Portugal sigue trabajando por la movilidad, en seguridad de todos los que la necesitan

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

El Gobierno quería pasar información sobre la importancia de limitar los viajes durante este período.

CAMPAÑA NACIONAL en VMS y **SMS** - "Quédate en casa"  
(buena y eficiente solución ITS de bajo costo)



¡¡Mensaje bien entendido!!  
El tráfico disminuyó en toda la red



# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras ION

## Informe de Google sobre Lisboa, Portugal (18 distritos + Madeira/Azores)

Retail & recreation

-80% compared to baseline

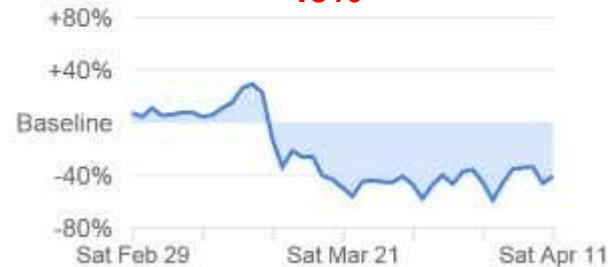
**-78%**



Grocery & pharmacy

-41% compared to baseline

**-40%**



Parks

-73% compared to baseline

**-73%**



Transit stations

-79% compared to baseline

**-77%**



Workplace

-62% compared to baseline

**-58%**



Residential

+27% compared to baseline

**-26%**



<https://www.google.com/covid19/mobility/> Fecha: 11-04-2020

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

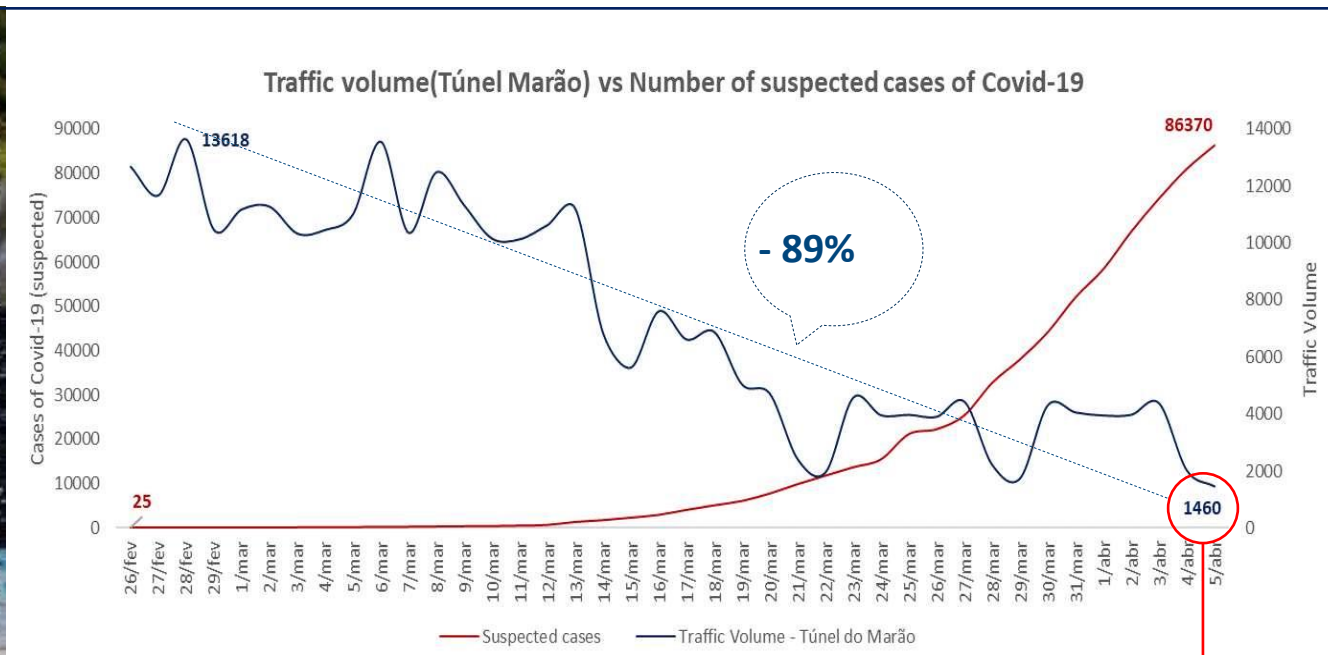


## Efectos de estas medidas

Medidas que deben adoptarse en la explotación y el mantenimiento

Acciones a tomar

## A4 - Túnel de Marão



este número llevó al fortalecimiento del control de las carreteras por la Guardia Nacional para hacer cumplir el bloqueo (próximas fotos)

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

La policía llevó a cabo varias actividades de tráfico y de represión, en estrecha colaboración con los operadores de carreteras, que establecen condiciones de seguridad



Infraestructuras de Portugal contribuyó con diferentes equipos operacionales y la colocación de mensajes en el VMS (ITS)

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**



Efectos de estas medidas

**Medidas que deben adoptarse en la explotación y el mantenimiento**

Acciones a tomar

## Tareas prioritarias



- **Empleados** en condiciones de riesgo - **Teletrabajo**
- Empleados de carretera sobre el terreno sólo para operaciones y trabajos de mantenimiento
- **Plan de contingencia: La TMC y la supervisión de la Red adoptaron mecanismos de respaldo, con rotación/prevención de sus equipos**
- **Operación ajustada** según la disminución de tráfico prevista
- **Asegurar** los antisépticos y PPE necesarios - **máscara, guantes, protector facial e hidrogel**
- **Mejorar e intensificar los servicios de higiene y limpieza**
- **Minimizar la interacción** en los lugares de trabajo
- **Teletrabajo - enfoque en la ciberseguridad**
- **Esterilización especial y periódica de equipos/espacios críticos mediante nebulización**





# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**



Efectos de estas medidas

**Medidas que deben adoptarse en la explotación y el mantenimiento**

Acciones a tomar



employment situation 14/04/2020	%	Business Area	Corporate Area
Employees at work in the service	39,6	38,0	1,6
Employees at work in telework	47,9	35,2	12,8
Employees at work in back-up	7,4	7,3	0,1
Unavailable employees	5,1	4,4	0,7
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>84,9</b>	<b>15,1</b>

employment situation 17/04/2020	%
Employees at work in the service	19,3
Employees at work in telework	71,5
Employees at home (schools off)	4,5
Unavailable employees (other reasons)	4,7
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**



Efectos de estas medidas

Medidas que deben adoptarse en la explotación y el mantenimiento

## Acciones a tomar

- **Además de los profesionales de la salud, la seguridad, el rescate y las fuerzas armadas, los profesionales de la propiedad intelectual también se consideran trabajadores de servicios esenciales;**
- **La propiedad intelectual proporciona un servicio público esencial para la población y con el que el ciudadano cuenta;**
- **IP procede a la descentralización de las actividades operacionales críticas,** minimizando el riesgo de contagio en los centros de mando, control y vigilancia de las actividades del grupo IP;
- **La IP garantiza** la continuidad de un conjunto de trabajos de mantenimiento de la red para garantizar la **circulación, la seguridad y la operatividad de la infraestructura** y, también, para **evitar el colapso de las estructuras laborales**, elementos esenciales para la recuperación de la economía;
- En el caso de las obras en curso, se **verificarán/actualizarán los planes de contingencia para garantizar el mantenimiento de las obligaciones contractuales.**

# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

actividades operacionales y trabajos de mantenimiento





# Crisis COVID-19 - Administración Nacional de Carreteras **ION**

actividades operacionales y trabajos de mantenimiento





# Covid de PIARC19 - 6 cuestiones clave

## Ecosistema del sector viario portugués



# Ecosistema del sector viario portugués



# Equipo

# PT CT 2.4 RNO & ITS



**Ricardo Tiago**  
[rtiago@imt-ip.pt](mailto:rtiago@imt-ip.pt)

**Vasco Gonçalves**  
[vasco.goncalves@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:vasco.goncalves@infraestruturasdeportugal.pt)

# Gracias.



## Mantente a salvo / Stay @ Home



Uganda National Roads Authority

# COVID-19: Impacto y respuesta en Uganda

**Dr. Mark Henry Rubarenzya**

Jefe - Investigación y Desarrollo

22 de abril de 2020



# Dr. Mark Henry Rubarenzya

- Jefe de Investigación y Desarrollo de la Autoridad Nacional de Carreteras de Uganda
- Primer delegado de PIARC en Uganda
- Miembro del Comité de PIARC, Cambio Climático y Resistencia de las Redes de Carreteras
- Miembro de la Junta de la Federación Internacional de Carreteras (IRF) África
- Vicepresidente de la Institución de Ingenieros Profesionales de Uganda



# Puntos clave de la discusión

- Presentar la UNRA
- COVID-19: Respuesta del Gobierno de Uganda
- Impacto económico de COVID-19 en Uganda
- Impacto en las operaciones del UNRA
- Respuesta del UNRA
- Preguntas en el futuro

Descargo de responsabilidad: Las opiniones expresadas en el presente documento no representan necesariamente las de la UNRA



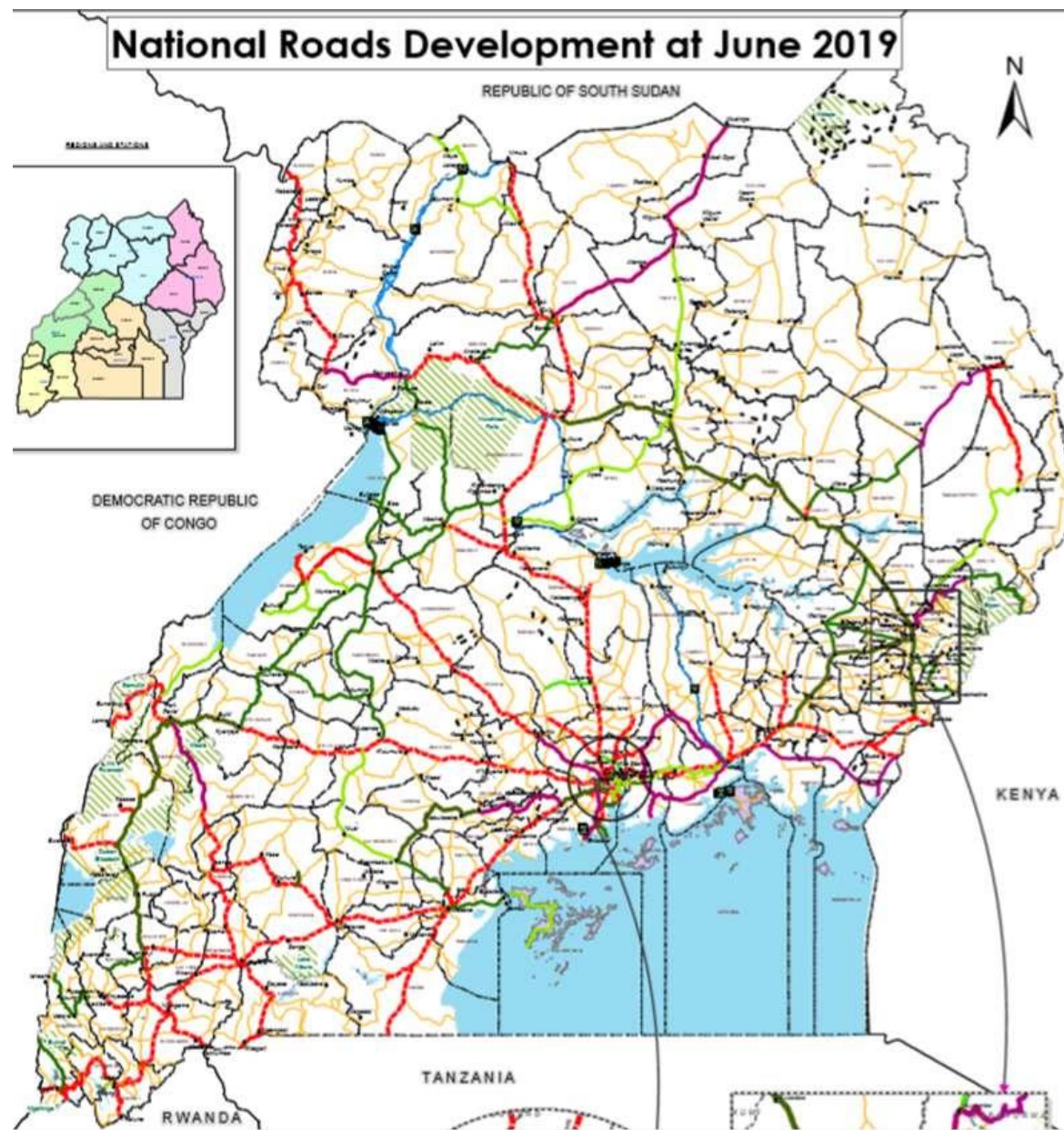
# UNRA

- Un organismo semiautónomo
- Responsable de la gestión, el mantenimiento y el desarrollo de la red nacional de carreteras
- Ofrece servicios de asesoramiento al Gobierno sobre cuestiones relativas a las carreteras
- Bajo la supervisión general del Ministro de Obras Públicas y Transportes
- Funciona a través de 1 oficina central, 23 estaciones
- Se sometió a un proceso de transformación en 2015



# Nuestro alcance

- 20.856 Km. de carreteras nacionales
  - 24% pavimentado
  - 76% sin pavimentar
- 10 cruces de ferry
- 661 estructuras principales (puentes y alcantarillas)
- 14 Estaciones de pesaje (fijas y móviles)





# Iniciativas clave para después de 2015

- Gobernanza y relaciones con las partes interesadas
- Mejoras en los procesos y sistemas
- Mejora de la capacidad del personal y el equipo
- Evolucionando hacia un ambiente sin papel
- Investigación y desarrollo

# COVID-19: Respuesta del Gobierno de Uganda

- 7 de marzo: Directrices del Ministerio de Salud para prevenir la importación de COVID-19
- 11 de marzo: Las directrices del Ministerio de Salud contra las reuniones masivas
- 21 de marzo: se confirma la primera infección
- 22 de marzo: Cierre de las fronteras internacionales
- 25 de marzo: Transporte público suspendido por un período inicial de 14 días
- 31 de marzo: Cierre nacional
- 14 de abril: Se extiende el cierre por 21 días hasta el 5 de mayo.
- 19 de abril: La curva COVID-19 es plana y a veces tiende a cero.
- 21 de abril: Hasta la fecha 56 casos; 38 recuperados; 0 muertes



# Impacto económico de COVID-19 en Uganda

- La proyección de crecimiento económico se revisó de 6.0% a entre 5.2 y 5.7%.
- Sistema bancario: La construcción es uno de los sectores que probablemente se vea más afectado por los NPLs
- Se prevé que los desembolsos de préstamos disminuyan en un 50% hasta junio de 2020 debido a los probables retrasos en la ejecución de los proyectos y a la interrupción del suministro de insumos para los proyectos
- Probable disminución del ritmo de ejecución de los proyectos de desarrollo, especialmente en los sectores del transporte y la energía, debido al impacto en la financiación de los proyectos, así como a la probable repercusión en los insumos necesarios que se importan
- Existe un riesgo de que la financiación del sector privado para proyectos de colaboración público-privada, que podría retrasar la finalización de los proyectos previstos

# Impacto en las operaciones del UNRA

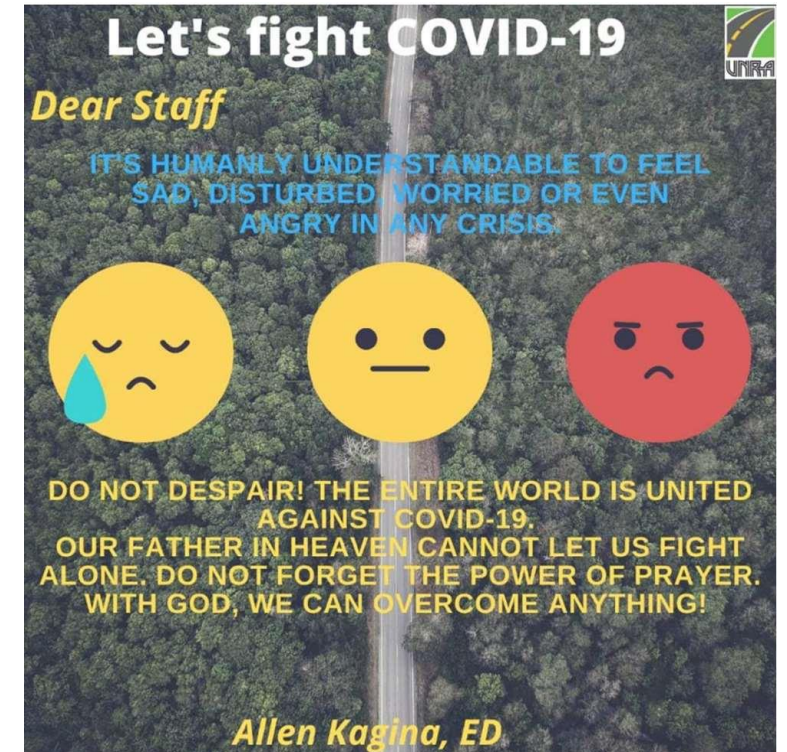
- Asuntos de personal
  - Garantizar la salud y la seguridad de los empleados
- Relaciones con las partes interesadas
  - Comunicación diversificada
- Acceso a la red
  - Carreteras en uso para el tránsito (internas y regionales)
  - La mayoría de los transbordadores operativos





# Impacto en las operaciones del UNRA

- Actividades del proyecto
- Guía de adquisiciones del PPDA (24 de marzo)
  - Las ofertas presentadas en copia electrónica
  - Se ha previsto una prórroga de la licitación
  - Se suspenden las reuniones previas a la licitación;
  - Número limitado de asistentes a las reuniones relacionadas con la adquisición
- Financiación



# Respuesta del UNRA

- 3 de marzo: Se establece el Equipo de Gestión de Continuidad de Negocio
  - Asegurar la buena salud del personal
  - La continuidad de nuestro negocio
  - Equilibrar las operaciones con las directivas del gobierno
  - Contribución a la respuesta nacional
- Asuntos de personal
  - Actualizaciones tempranas y frecuentes al personal
  - 25 de marzo: se aconseja el trabajo a distancia
  - Suministro de desinfectantes, termómetros, máscaras, eCT.
    - El personal que trabaja con los clientes
    - El personal que trabaja sobre el terreno



# Respuesta del UNRA

- Actividades del proyecto
  - Actividades esenciales de mantenimiento en curso
  - Estudios de campo de planificación de redes
  - Los expatriados no pueden entrar en el país
  - Los contratistas encargados de adherirse a las medidas COVID-19 de los gobiernos
- Oportunidad de mejorar el uso de la tecnología existente
  - Trabajo a distancia con las herramientas de TIC existentes
- Financiación
  - No hay carreteras de peaje en la red





# Preguntas en el futuro

- Prioridades futuras de financiación
  - Gobierno
  - Socios de desarrollo
- Alteración de la productividad
  - El valor de los activos
  - Consideraciones económicas
- Seguridad Cibernética
- ¿Cuánto tiempo durará el bloqueo
  - Estrategia y ejecución





# ¡Gracias por su atención!



**Dr. Mark Henry Rubarenzya**

[mark.rubarenzya@unra.go.ug](mailto:mark.rubarenzya@unra.go.ug)

Uganda National Roads Authority  
3-5 New Portbell Road, UAP Business Park  
Nakawa, Kampala, **UGANDA**



[rubarenzya](#)



[@MHRubarenzya](#)



Uganda National Roads Authority

[www.unra.go.ug](http://www.unra.go.ug)





# Procedimientos de financiación y adquisición en casos de emergencia y no emergencia

**Francesco Longo**

Comité Técnico 1.3 Finanzas y Contratación

París

22 de abril de 2020



## ***Francesco Longo***

- **Anas S.p.A. - Gerente de Finanzas Internacionales**

Líder en la estructuración de inversiones de PPP en proyectos de infraestructura vial

*Zonas geográficas:* Europa, Asia, América Latina, África

*Habilidades aplicadas al trabajo:* Modelos de asociación público-privada, financiación de proyectos, fusiones y adquisiciones, análisis de costos y beneficios, modelos financieros, gestión de riesgos y optimización del riesgo crediticio, optimización de la relación calidad-precio

- El director del proyecto está certificado
- Certificado de auditor...
- PIARC - CT 1.3 italiano - Vicepresidente
- PIARC - Comité Técnico Internacional 1.3 - Miembro - Codirector del GE1.3.1

# Resumen

- 1. Procedimientos de adquisición**
- 2. Procedimientos de emergencia en Italia**
- 3. Límites de los procedimientos de emergencia**
- 4. Soluciones propuestas**



# 1 Procedimientos de adquisición

## *Visión general*

Los contratos se adjudican normalmente por licitación, lo que implica diferentes tipos de procedimientos.

- **Procedimiento abierto** - En un procedimiento abierto cualquiera puede presentar una oferta completa. Este es el procedimiento más utilizado.
- **Procedimiento restringido** - En un procedimiento restringido cualquiera puede solicitar participar, pero sólo quien haya sido preseleccionado podrá presentar una oferta.
- **Procedimiento negociado competitivo** - En un procedimiento negociado competitivo cualquier persona puede solicitar participar, pero sólo se invitará a quien haya sido preseleccionado a presentar una oferta inicial y a negociar. Las entidades contratantes sólo pueden utilizar este procedimiento cuando la naturaleza específica o compleja de la compra requiere una negociación, mientras que en los sectores de la defensa y la seguridad, el agua, la energía, el transporte y los servicios postales pueden utilizarlo como procedimiento estándar.
- **Diálogo competitivo** - Este procedimiento puede utilizarse con el fin de proponer un método para satisfacer una necesidad definida por la autoridad contratante.
- **Asociación para la innovación** - Este procedimiento puede utilizarse si existe la necesidad de adquirir un bien o servicio que aún no está disponible en el mercado.
- **Concurso de diseño** - Este procedimiento se utiliza para recoger ideas para un proyecto.

## 2 Procedimientos de emergencia en Italia

### *Visión general*

En las situaciones de emergencia, la ley prevé una facultad particular por parte del Gobierno para declarar el estado de emergencia. La condición para ejercer la facultad de ordenar es la existencia de una situación de emergencia, caracterizada por tres elementos: la imprevisibilidad, la temporalidad, la imposibilidad de proceder con los instrumentos ordinarios.

Una vez declarado el estado de emergencia (por decreto del Presidente del Consejo de Ministros), las intervenciones se llevan a cabo mediante ordenanzas en cumplimiento de los principios generales del ordenamiento jurídico para lograr los siguientes objetivos:

- Para llevar a cabo las intervenciones tras la declaración del estado de emergencia;
- Para evitar situaciones peligrosas o mayores daños a personas o cosas.

Como se reconoce en la jurisprudencia administrativa, el ejercicio de las facultades de derogación de la legislación primaria sólo se permite a condición de que se trate de derogaciones limitadas temporalmente y siempre que esas facultades estén bien definidas en el contenido, en los tiempos, en los procedimientos operativos.

Esta constitución justifica, en el plano constitucional, el resultado de un equilibrio general de intereses y valores, debido a la necesidad de garantizar la atención concreta e inmediata de ciertos intereses considerados prevalentes que requieren una intervención inmediata y urgente que, como tal, no sería compatible con una estricta predeterminación jurídica del contenido del acto que se adopte.

## 2 Procedimientos de emergencia en Italia

### **Caso: COVID-19 Emergencia**

En el D.L. 17 de marzo de 2020, n. 18 llamado "Decreto Cura Italia", para hacer frente a la emergencia epidemiológica de COVID-19, se han incluido algunas excepciones al Decreto Legislativo 50/2016 ("Código de Adquisiciones").

Con el citado decreto, por ejemplo, se preveía que, mientras no se prolongue la situación de emergencia, la adquisición de "suministros y servicios por parte de las empresas, organismos y entidades del Servicio Nacional de Salud utilizados en las actividades de respuesta a emergencias COVID-19, si se financia exclusivamente mediante donaciones, se realiza por asignación directa, sin consulta previa a dos o más operadores económicos, por importes que no superen los umbrales referidos a la Directiva 2014/24/UE.

Por lo tanto, para hacer frente a situaciones de emergencia, es posible prever excepciones al Código de Adquisiciones, de conformidad con los principios generales del ordenamiento jurídico y las directivas europeas, de diversos tipos, por ejemplo:

- Posibilidad de establecer plazos para la recepción de solicitudes de participación y ofertas reducidas en comparación con las ordinarias;
- Posibilidad de publicación simplificada de las ofertas;
- Posibilidad de que los adjudicatarios declaren con autocertificación la posesión de los requisitos de participación y el control posterior por parte de la administración que verifica posteriormente la existencia de los requisitos declarados.

## 2 Procedimientos de emergencia en Italia

### *Caso: Emergencia Ponte Morandi*

Como consecuencia del derrumbe de un tramo del viaducto de Polcevera de la autopista A10, en el municipio de Génova, conocido como el puente de Morandi, que tuvo lugar el 14 de agosto de 2018, las actividades de demolición, retirada, diseño, asignación y reconstrucción de la infraestructura y el restablecimiento del sistema vial conectado, se ha nombrado un Comisario extraordinario **para la reconstrucción**. El compromiso del Comisionado extraordinario es de doce meses y puede ser prorrogado o renovado por un máximo de tres años a partir del primer nombramiento.

De conformidad con el artículo 32 de la Directiva 2014/24 / UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, el Comisario extraordinario confía la ejecución de las actividades relativas al restablecimiento del sistema de carreteras, así como las actividades preparatorias y conexas, a uno o varios operadores económicos que no tienen participación directa o indirecta en las empresas concesionarias de autopistas de peaje, o que no están controlados por éstas o, en todo caso, no están vinculados a ellas, también con el fin de evitar una ventaja competitiva indebida en el sistema de concesiones de autopistas.

Artículo. 32 de la Directiva 2004/24 / UE - "Utilización del procedimiento negociado sin publicación previa", establece que los poderes adjudicadores pueden adjudicar contratos públicos mediante un procedimiento negociado sin publicación previa de una oferta en presencia de casos estrictamente identificados y de extrema urgencia, previstos por acontecimientos imprevisibles del poder adjudicador, que están autorizados a derogar las condiciones de los procedimientos abiertos o de los procedimientos restringidos o de los procedimientos competitivos con negociación.



## 2 Procedimientos de emergencia en Italia

### *Caso: Emergencia Ponte Morandi*

Según el decreto de 13 de noviembre de 2018 firmado por el comisario extraordinario, las actividades de demolición, retirada, eliminación y vertido de los materiales resultantes, el diseño, la asignación y la reconstrucción de la infraestructura y el restablecimiento de la red viaria conexas, la supervisión y la seguridad de las obras, se adjudican mediante uno o varios procedimientos negociados sin publicación previa de anuncios o avisos.

Las empresas a las que debe dirigirse la consulta de mercado deben ser identificadas entre las principales empresas del sector de las demoliciones y la construcción de grandes estructuras, con especial referencia a los puentes y viaductos ferroviarios y de autopistas, que, considerando la importante complejidad de las obras sujetas a contrato, están en condiciones, debido a su alta capacidad y experiencia profesional, también a nivel internacional, de garantizar la ejecución de las intervenciones según las mejores normas técnicas en un lapso de tiempo limitado.

El comisario ejerce una influencia decisiva en el tipo o diseño de la obra, en derogación de las normas italianas.

Cabe señalar también que por decreto del Ministro del Interior se identifican medidas especiales de simplificación administrativa para la divulgación de la documentación antimafia, también en derogación de las normas conexas.

### 3 Límites de los procedimientos de emergencia

Es de esperar que la reciente aplicación de procedimientos de emergencia permita iniciar un debate destinado a racionalizar y mejorar los procedimientos normales mediante la identificación de una solución intermedia, manteniendo al mismo tiempo las siguientes condiciones que generalmente sufren en los procedimientos de emergencia:

- **Completitud del análisis preliminar;**
- **Respeto por la transparencia;**
- **Respeto por la competencia;**
- **Optimización de los recursos;**
- **Salvaguardar la calidad de los productos/servicios solicitados.**
- Cabe señalar que, incluso antes de los efectos de los procedimientos administrativos, otros dos elementos determinan los tiempos de realización de los proyectos de utilidad pública, que son el compromiso político y la solidez financiera de los Estados.
- Otro elemento decisivo, tanto en lo que respecta al procedimiento como a la estructuración financiera, es la utilización de las herramientas resultantes de la transformación digital en curso, consideradas ahora con mayor atención como su servicio de garantía de la continuación de las actividades, a pesar del distanciamiento social.

## 4 Soluciones propuestas

### *Proceso de estructuración*

A fin de normalizar un procedimiento intermedio que recoja tanto las prácticas óptimas de las situaciones de emergencia como las condiciones importantes típicas de las situaciones que no son de emergencia, las instituciones italianas están mejorando un conjunto común de instrumentos y metodologías de estructuración que hacen que el proceso sea más ágil y seguro.

Los siguientes pasos son críticos para asegurar el éxito de un proyecto:

1. **Análisis de los métodos de financiación.** Este análisis se refiere al estudio del entorno macroeconómico, fiscal y financiero que caracterizará al proyecto. Además, se refiere al análisis de las experiencias internacionales en materia de financiación de proyectos de infraestructura y la posibilidad de aplicar esas experiencias al programa que se estudia.
2. **Análisis de costo-beneficio.** El análisis socioeconómico que debe realizarse, basado en el nivel de detalle disponible de los estudios técnicos, tiene por objeto investigar la influencia del proyecto e incluye indicadores sociales sobre la población del territorio, así como la descripción del impacto positivo y negativo que se generaría con la finalización y puesta en marcha del proyecto. Las evaluaciones de costo-beneficio analizan el impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada por la infraestructura, evaluando los beneficios económicos esperados, de acuerdo con las metodologías internacionales.

## 4 Soluciones propuestas

### *Proceso de estructuración*

- 3. Modelado financiero.** Esta actividad tiene por objeto diseñar la estructura financiera óptima para reducir al mínimo las subvenciones del gobierno y aumentar la viabilidad del proyecto en términos de financiación y rentabilidad por parte de los mercados privados y/o los inversores institucionales. No es obligatorio equilibrar el plan financiero utilizando el costo medio ponderado del capital, sin embargo es importante que el capital propio tenga un rendimiento adecuado generado principalmente por los ingresos comerciales, cuya predicción debe elaborarse con métodos rigurosos.
- 4. Gestión de riesgos.** Los principales riesgos del proyecto deben ser identificados, asignados y cuantificados después de la implementación de los mecanismos de mitigación de acuerdo con las regulaciones aplicables y las metodologías internacionales. El valor de las contingencias públicas (que deben ser asignadas por el sector público) se determinará con base en modelos probabilísticos, de acuerdo con las metodologías internacionales bajo un marco regulatorio apropiado, incluyendo las variables que puedan tener un impacto en el desarrollo del proyecto.
- 5. Valor por el dinero.** La relación calidad-precio es el resultado de una comparación entre el valor actual de los costos ajustados para incluir el riesgo de desarrollar un proyecto en el marco del plan de proyectos públicos (PW) y el valor actual de los costos ajustados en función del riesgo del mismo proyecto en el marco de un plan de asociación público-privada (PPP). El desarrollo de este tipo de análisis cuantitativo ofrece la posibilidad de identificar el mejor esquema para la ejecución y financiación del proyecto.



## 4 Soluciones propuestas

### *Proceso de estructuración*

6. **Mecanismo de garantías.** Para garantizar las obligaciones asumidas con el contrato, el contratista proporciona:
- Una fianza de cumplimiento hasta la mitad del 10% del importe de las obras del contrato.
  - Una póliza de seguro que cubra todos los riesgos de ejecución por cualquier causa determinada dentro de los límites de la naturaleza y el tipo de riesgos que pueden ser asegurados en el mercado de referencia.
  - Una póliza de indemnización de diez años para cubrir los riesgos de ruina total o parcial de las obras o los riesgos derivados de defectos graves de construcción;
  - Una póliza de seguro, con efecto desde el inicio de O&M hasta el vencimiento del contrato para cubrir los daños relacionados con las plantas;
  - Una garantía contra las obligaciones de O&M asumidas, equivalente al 3% del monto total de los costos operativos monetarios.

**La digitalización de la administración pública y, por consiguiente, el rápido acceso a la información financiera y jurídica del mercado privado, junto con la automatización de los instrumentos de análisis, está contribuyendo en gran medida a acelerar el proceso de aprobación de cada una de las etapas descritas.**

***La transformación está en marcha.***

## 2 Procedimientos de emergencia en Italia

### **Caso: COVID-19 Emergencia**

En el D.L. 17 de marzo de 2020, n. 18 llamado "Decreto Cura Italia", para hacer frente a la emergencia epidemiológica de COVID-19, se han incluido algunas excepciones al Decreto Legislativo 50/2016 ("Código de Adquisiciones").

Con el citado decreto, por ejemplo, se preveía que, mientras no se prolongue la situación de emergencia, la adquisición de "suministros y servicios por parte de las empresas, organismos y entidades del Servicio Nacional de Salud utilizados en las actividades de respuesta a emergencias COVID-19, si se financia exclusivamente mediante donaciones, se realiza por asignación directa, sin consulta previa a dos o más operadores económicos, por importes que no superen los umbrales referidos a la Directiva 2014/24/UE.

Por lo tanto, para hacer frente a situaciones de emergencia, es posible prever excepciones al Código de Adquisiciones, de conformidad con los principios generales del ordenamiento jurídico y las directivas europeas, de diversos tipos, por ejemplo:

- Posibilidad de establecer plazos para la recepción de solicitudes de participación y ofertas reducidas en comparación con las ordinarias;
- Posibilidad de publicación simplificada de las ofertas;
- Posibilidad de que los adjudicatarios declaren con autocertificación la posesión de los requisitos de participación y el control posterior por parte de la administración que verifica posteriormente la existencia de los requisitos declarados.

# ¡Gracias por su atención!



**Francesco Longo**

CT 1.3 Finanzas y adquisiciones

[f.longo@stradeanas.it](mailto:f.longo@stradeanas.it)

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



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

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





# Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos





# Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Olivier Quoy, Atlandes, Francia, Miembro del CT 2.3 de PIARC sobre Transporte de Mercancías
- Ricardo Tiago, Instituto para la Movilidad y el Transporte, Portugal, Miembro del CT 2.4 de PIARC sobre Explotación de Redes de Carreteras / STI
- Mark Rubarenzya, Autoridad Nacional de Carreteras, Uganda, Miembro del CT 1.4 de PIARC sobre el cambio climático y la capacidad de recuperación de las redes de carreteras
- Francesco Longo, ANAS, Italia, Miembro del Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y adquisiciones

# Conclusión y próximos pasos



# Descargo de responsabilidad

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

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

# Gracias por su atención.

- Está previsto celebrar otros seminarios web de PIARC
- Estamos planeando seminarios en francés y también en español.
  - En español, el jueves 23 de abril a las 16h00 (París)
- Se está publicando un resumen de los primeros cuatro seminarios web
- <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>



# Dos encuestas de PIARC están abiertas

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

- **Identificar las cuestiones que preocupan:**

<https://forms.gle/cgi8WCeQYkCeNFQA>

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

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

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

# El equipo de respuesta de PIARC: Datos de contacto

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

# ¡Gracias por su atención!



**Patrick Malléjacq**

**Secretario General de PIARC**

**patrick.mallejacq@piarc.org**

**@PMallejacq**

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



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

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

