



Seminario PIARC

Actividades de los Comités Técnicos

CT.2.3 « Transporte de mercancías »

Silvia SUDOL

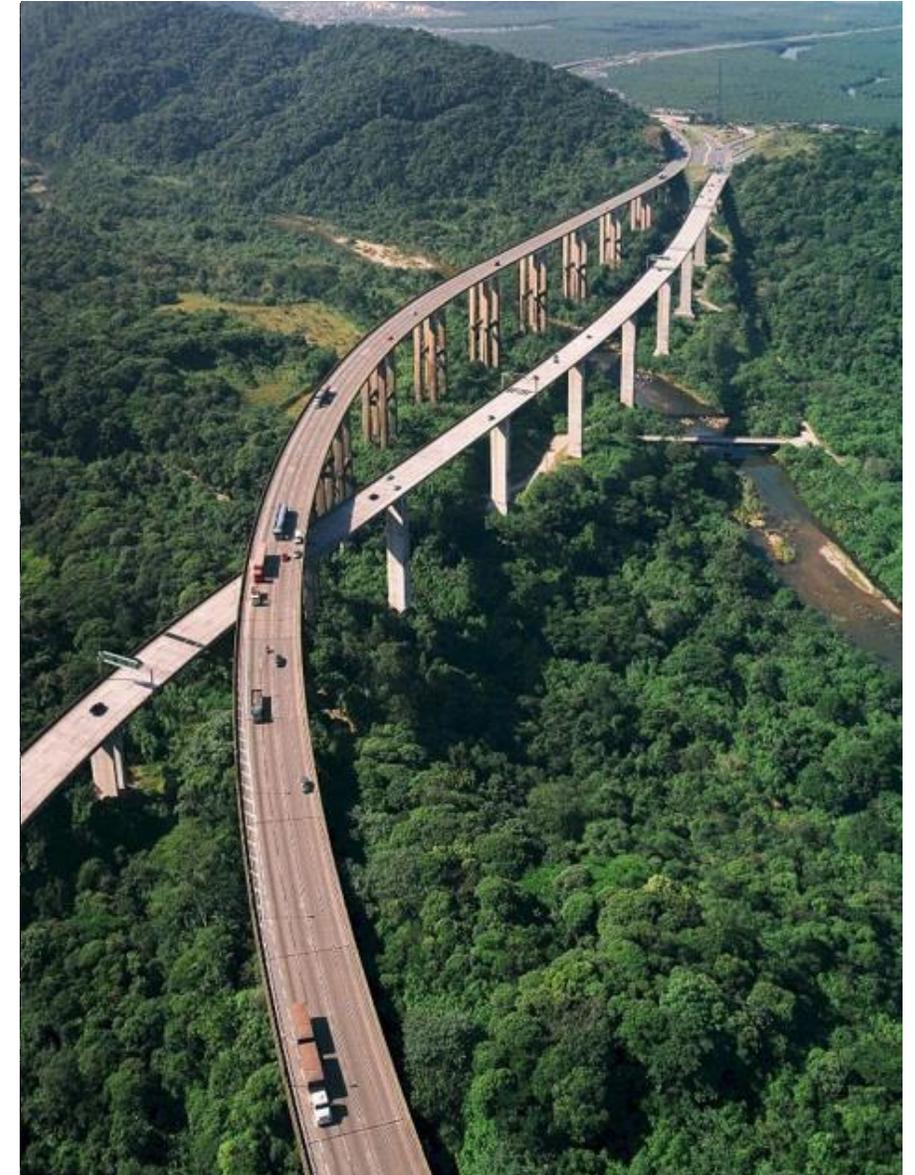
Representante de Argentina CT.2.3 AAC

Buenos Aires

Mayo 2020

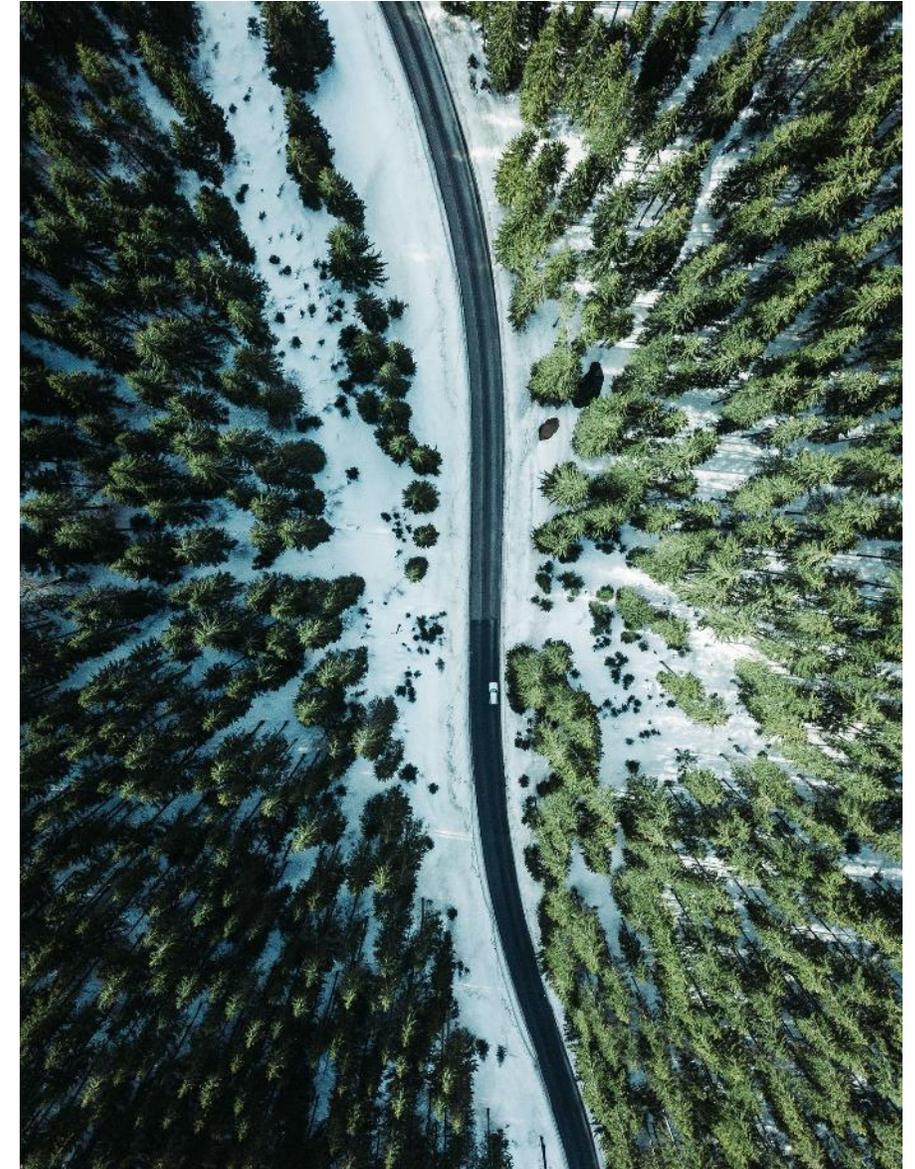
Agenda

- Objetivos, visión, composición y actividades de PIARC
- Herramientas disponibles
- Comités Técnicos
- Actividad del CTB 4: Transporte de Mercancías
 - Síntesis 2016-2019
 - Plan estratégico 2020-2023. Reseña



Objetivos y Visión

- Asociación sin fines de lucro creada en 1909 (140 países, 121 gobiernos nacionales, más de 1000 expertos en los Comités)
- Promover la cooperación internacional en temas relacionados con el transporte y la carretera
- Organización: ***“Líder mundial en el intercambio de conocimiento sobre políticas y prácticas relativas a las carreteras y el transporte por carretera dentro del contexto del transporte sostenible e integrado”***



Actividades

- Actividades orientadas por **planes estratégicos** con ciclos de trabajo de 4 años en los cuales se elaboran informes y manuales que son presentados en los Congresos Mundiales
- Al menos 2 reuniones anuales de los CT
- Realización de Congresos y Seminarios dentro de dichos ciclos



Herramientas disponibles

- Diccionario de términos viales
- Biblioteca virtual
- Manuales en línea
- Revista Rutas
 - Revista trimestral (en inglés, francés y español) con artículos sobre temas relativos a la carretera y el transporte
 - Difusión impresa y en línea
 - Versión electrónica

www.routesroadsmag.piarc.org

www.piarc.org

ROUTES/ROADS

Asociación Mundial de la Carretera

www.piarc.org

n°383 - 1° trimestre 2020



Participación argentina en Comités Técnicos PIARC 2016-2019

A. Gestión y finanzas	B. Acceso y movilidad	C. Seguridad	D. Infraestructura	E. Cambio Climático, Medioambiente y Catástrofes
<p>A.1 Funcionamiento de las administraciones del transporte</p> <p>A.2 Desarrollo social y económico del sistema de transporte por carretera</p> <p>A.3 Gestión de riesgos</p>	<p>B.1 Explotación de las redes de carretera / ITS</p> <p>B.2 Vialidad Invernal</p> <p>B.3 Transporte multimodal sostenible en regiones urbanas</p> <p>B.4 Transporte de mercancías</p>	<p>C.1 Políticas y programas nacionales de seguridad vial</p> <p>C.2 Diseño y explotación de carreteras más seguras</p>	<p>D.1 Gestión del patrimonio vial</p> <p>D.2 Firmes</p> <p>D.3 Puentes</p> <p>D.4 Carreteras rurales y movimientos de tierra</p> <p>D.5 Explotación de túneles de carretera</p>	<p>E.1 Estrategias de adaptación / resiliencia</p> <p>E.2 Consideraciones medioambientales en proyectos y explotación de carreteras</p> <p>E.3 Gestión de catástrofes</p>
<p>GE.A.1 Financiación innovadora</p> <p>GE.A.2 Coordinación de adm. nacionales y subnacionales</p>	<p>GE B.1 Diseño de carreteras e infraestructuras para soluciones del transporte innovador</p> <p>GE B.2 Vehículos automatizados</p>	<p>GE C.1 Seguridad de la infraestructura</p>		<p>Comite terminología</p>

Comité Técnico B4: Transporte de Mercancías

- **Ciclo 2016-2019:**

Estudio y propuestas para un buen funcionamiento de los sistemas logísticos y de transporte, óptima utilización de los distintos modos y el uso eficiente de la energía, para reducir el impacto negativo generado por el transporte de cargas

CT B 4

■ Tema 1) TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MULTIMODAL

- TENDENCIAS QUE IMPACTAN AL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS –
- •Globalización económica y patrones cambiantes del comercio
- •Uso de las tecnologías de la información y la comunicación
- •Consideraciones ambientales: descarbonización y cambio climático
- •Gestión integrada de la cadena de suministro

CTB 4 Tema 1

- PRINCIPALES DESAFÍOS –
- •Infraestructura vial –congestión, deterioro y falta de capacidad
- •El desafío logístico de "última milla", a menudo menos eficiente, comprometiendo una parte significativa del costo total de mover mercancías
- •Fuentes de financiación del transporte
- •Exceso de capacidad en el transporte de contenedores



Source: U.S. DOT -https://ops.fhwa.dot.gov/freight/pol_plng_finance/policy/documents/nfsf/ssc4.htm

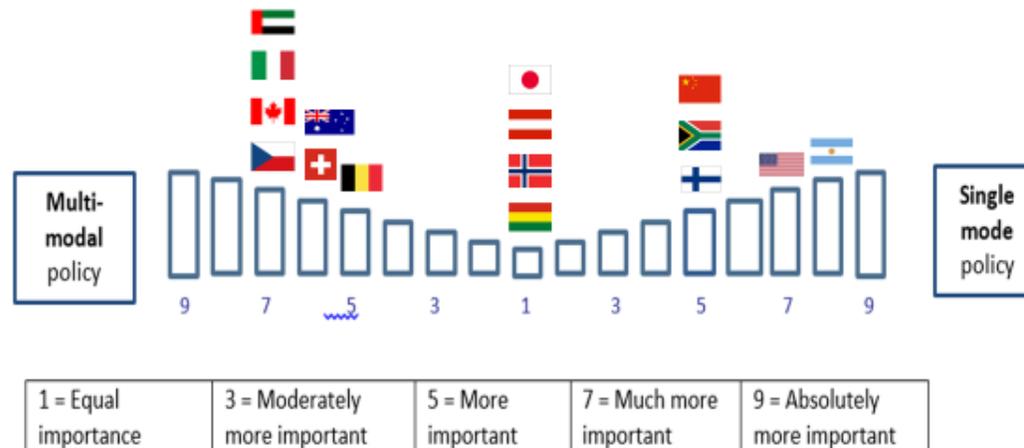
CTB 4 Tema 1

Encuesta: El CT B4 realizó estudios de casos nacionales, mejores prácticas y lecciones aprendidas, para una mayor comprensión de las políticas multimodales de cargas

- La encuesta se centró en las políticas y prácticas actuales que fomentan la mejora del acceso y la movilidad a través de operaciones eficientes de redes de carreteras e integración con otros modos de transporte.
- Sólo 7 de 22 países/regiones que respondieron indicaron que tienen una política nacional de flete y logística multimodal establecida que incluye objetivos nacionales para guiar la toma de decisiones.
- A pesar de la falta de una política nacional de flete multimodal en muchos países, las políticas multimodales de cargas existen a nivel local y regional.

CTB 4 Tema 1

- Aproximadamente, la mitad de los países que respondieron mencionaron que en su Estado es obligatorio elaborar un plan estratégico nacional para aplicar los objetivos de la política de transporte.
- Los resultados de la encuesta se analizaron para determinar la **relación**, - *si la hubiera* -, entre las **políticas multimodales** y los **indicadores macro** como el PIB/cápita y la densidad de población.
- El análisis indica que, casi todos los países con un PIB alto y una densidad de población relativamente alta han desarrollado políticas multimodales



CTB 4 Tema 1

■ CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- •La logística y el transporte de mercancías siguen siendo a menudo desatendidos en las políticas nacionales de transporte. Deberían integrarse mejor en las políticas generales de transporte a nivel nacional, regional y local.
- •Las políticas nacionales de flete deberían considerar el uso e integración óptimos entre los diferentes modos, ya que esto ofrece una plataforma avanzada para un transporte de mercancías más eficiente, fiable, flexible y sostenible.
- •Dada la complejidad de un sistema de transporte multimodal de mercancías, es necesario un marco de gobernanza establecido para sincronizar las políticas que se consideran a nivel nacional, regional y local.
- •Al igual que los grandes proyectos de infraestructura vial, la participación de las partes interesadas (stakeholders) es clave en el desarrollo de políticas nacionales de transporte y logística multimodal de cargas. Esa representación de todas las partes sienta las bases para la aceptación de los diferentes grupos y una implementación exitosa de la política adoptada.

CTB 4 Tema 2

- **Tema 2) CARGAS: SERVICIOS EFICIENTES, SEGUROS Y SOSTENIBLES**

- El transporte de mercancías por carretera se ha vuelto más importante para el desarrollo económico sostenible. Esto es clave para apoyar una gestión eficaz de la cadena de suministro, así como para minimizar los impactos ambientales negativos y el consumo de energía

- TRES OBJETIVOS :

- (A) MOVILIDAD: mayor nivel de servicios logísticos a los clientes con menor costo y mayor fiabilidad
- (B) SOSTENIBILIDAD: minimizar los impactos ambientales negativos en el contexto global y local y el alto consumo de energía
- (C) HABITABILIDAD: La habitabilidad de la comunidad junto con las carreteras y autopistas deben garantizarse en términos de seguridad (safety and security)

CTB 4 Tema 2

■ TECNOLOGIAS INNOVADORAS Y ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS

Para lograr estos objetivos, el transporte de mercancías debe mejorarse utilizando tecnologías innovadoras, incluyendo TIC, ITS, IoT, IA y robótica

La colaboración entre el sector público y las empresas privadas (asociaciones público-privadas) es esencial para abordar problemas tan complicados

- (ENCUESTA: 16 países miembros respondieron las preguntas): Se detectan los siguientes aspectos para abordar los problemas:

- - Planes de Transporte y Desarrollo
- Plan de uso de la tierra
- - Estrategia para la gestión del transporte de mercancías –
- - Estrategia general
- - Política energética para el transporte de mercancías
- Otros
- * Plan de cargas y Logística
- * Plan de transporte
- * Medidas individuales o acciones para la gestión (del transporte)
- * Gestión de tráfico
- * Variedad de modos de transporte

CTB 4 Tema 2

■ POLÍTICAS GENERALES

- Con relación a las respuestas obtenidas de las encuestas, se observa que varios países miembros del PIARC tienen políticas básicas de gestión del tráfico:
 - a) gestión del flujo de tráfico (b) gestión del estacionamiento- *parking management*; (c) gestión de vehículos (d) la elección del modo de transporte para proporcionar un mejor transporte de mercancías
- - Las políticas adoptadas incluyen:
 - a) Tarifar para inducir el flujo de tráfico, mejorar el medio ambiente y recaudar los fondos necesarios (b) tecnologías innovadoras para mejorar la eficiencia de la gestión del tráfico

CTB 4 Tema 2

CONCLUSIONES

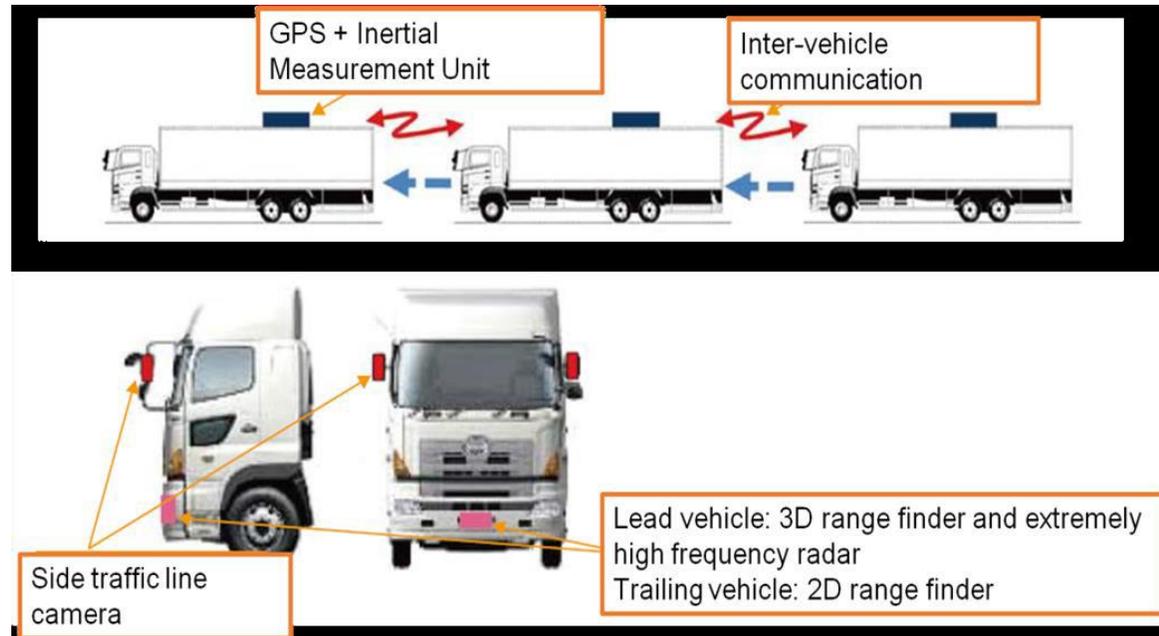
- El transporte de mercancías por carretera es importante para el desarrollo económico sostenible, pero también debe considerarse la necesidad de reducción de la congestión del tráfico, los accidentes de tráfico, los impactos ambientales negativos y el consumo de energía
-
- Tecnologías innovadoras, incluidas las TIC, ITS, IoT, IA y robótica, que pueden ayudar a alcanzar los objetivos del transporte de mercancías por carretera, es decir, la movilidad, la sostenibilidad y la habitabilidad mediante la gestión eficaz del tráfico de camiones en autopistas y autovías
-
- Se presentan buenas prácticas para una sostenibilidad , transporte de mercancías por carretera más seguro y más eficiente uso de la energía.

CTB 4 Tema 2

RECOMENDACIONES

- Reconocer la importancia de la gestión y el funcionamiento del tráfico de camiones en las carreteras y autopistas para abordar cuestiones relacionadas con el tráfico de camiones para un transporte sostenible, más seguro y eficiente energéticamente con el apoyo de tecnologías avanzadas, incluidas las TIC, las ITS, la IoT y la electrificación, así como los sistemas de gestión,

ELEMENTS OF AUTONOMOUS TRUCK PLATOONING



CTB 4 Tema 2

ELECTRIFIED ROAD



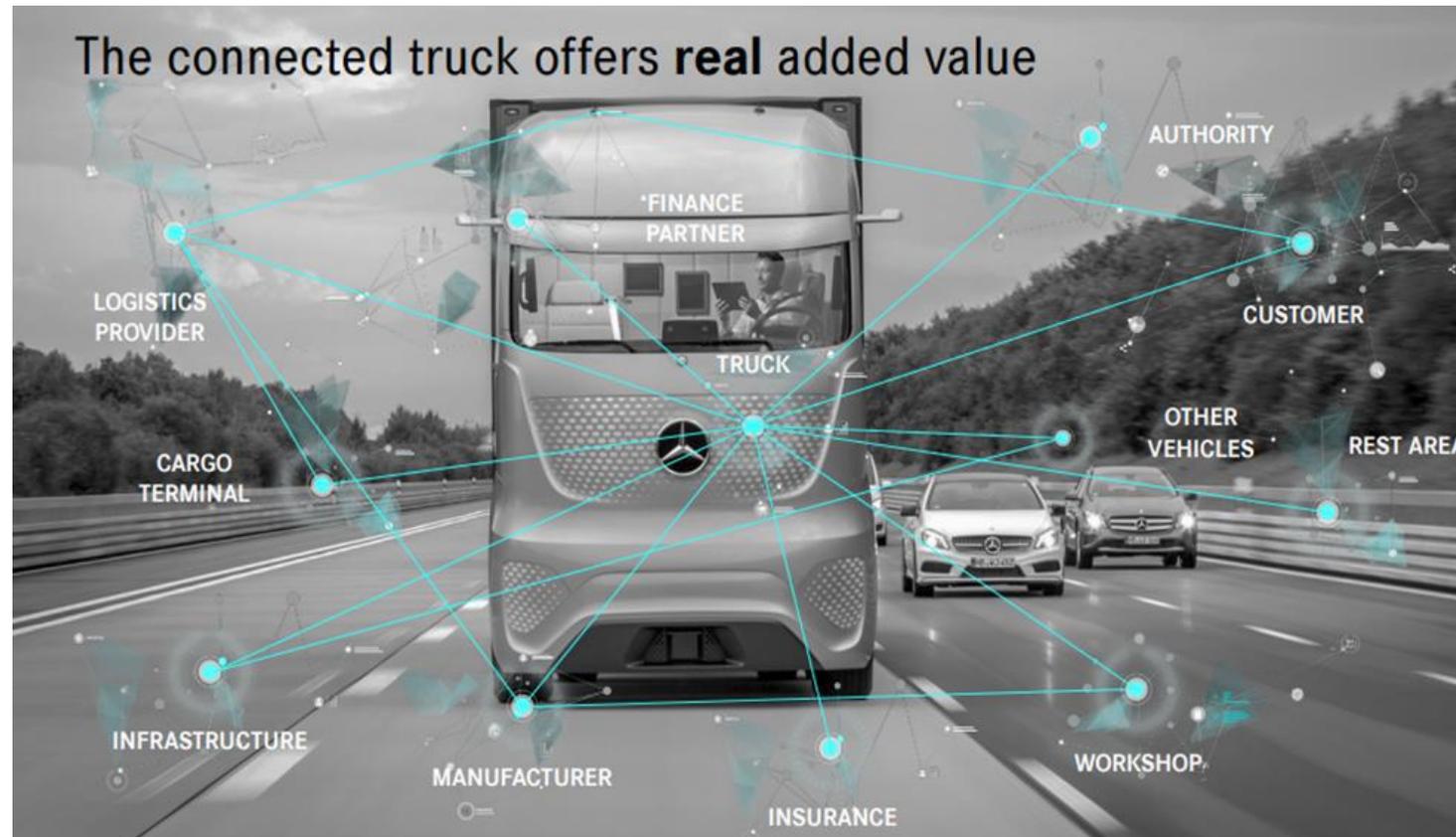
**Conductive transfer via
overhead contact line**

**Conductive transfer via
electrified rails in the roadway**

CTB 4 Tema 2

Comprender los aspectos esenciales de la colaboración entre las autoridades públicas y las empresas privadas en términos de intercambio de datos e información , así como comunicarse recíproca en términos de planificación, implementación y evaluación de las etapas de las medidas de política para un transporte de mercancías sostenible, más seguro y más eficiente

CTB 4 Tema 2



PIARC Ciclo 2020-2023

Tema Estratégico 2: MOVILIDAD

- Comité Técnico 2.1: Movilidad en zonas urbanas
- Comité Técnico 2.2: Accesibilidad y movilidad en zonas rurales
- Comité Técnico 2.3: Transporte de mercancías
- Comité Técnico 2.4: Operación de la red de carreteras/ Sistemas de transporte inteligentes (ITS)

Comité Técnico 2.3 “Transporte de mercancías”.

Temas:

- MEJORES PRÁCTICAS, MONITOREO Y REGULACIÓN PARA REDUCIR EL SOBREPESO Y EL DAÑO ASOCIADO DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS REDES DE CARRETERAS
- HACIA UN TRANSPORTE VERDE DE MERCANCÍAS
- APLICACIÓN DE TECNOLOGÍAS EMERGENTES EN TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA

CT 2.3

- 1) Mejores prácticas, monitoreo y regulación para reducir el sobrepeso y el daño asociado de la infraestructura en las redes de carreteras
 - Investigar y evaluar el cumplimiento de la normativa utilizando “peso en movimiento” (WIM) y vigilancia directa (control de sobrepeso, control de velocidad, control de condición física de vehículos)
 - Estudiar el potencial y la implementación de Estándares Basados en el Desempeño (EBD) para vehículos pesados. Identificar y mejorar los centros de inspección de vehículos pesados. Estudiar el potencial e implementación del Programa de Acceso a infraestructura Inteligente, para el proveedor de vehículos, infraestructura, servicios, utilizando vehículos e infraestructura inteligente
 - - Prestar especial atención a los Países de Crecimiento Bajo y Medio e identificar sus desafíos y posibles aplicaciones
 - - Fomentar la coordinación con otros Comités Técnicos y Fuerzas de Tareas

CT 2.3

- 2) Hacia un transporte verde de mercancías
 - Investigar soluciones de infraestructura para el transporte de mercaderías con cero emisiones (electrificación, hidrógeno, otros)
 - - Investigar otras estrategias y medidas (técnicas, logísticas, de infraestructura, regulatorias, relacionadas con la demanda, comportamiento social, etc), para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otras emisiones contaminantes del transporte de mercancías por carreteras y el uso de energía fósil
 - - Proporcionar recomendaciones sobre condiciones-marco adecuadas, apoyo e implementación de estrategias para la ecologización del transporte de mercaderías
 - - Fomentar la coordinación con otros Comités Técnicos y Fuerzas de Tareas

CT 2.3

- 3) Aplicación de tecnologías emergentes en transporte de cargas y logística
 - Investigar y documentar los últimos desarrollos en Pelotones de Autotransporte y conducción parcial y totalmente automatizada en el transporte de cargas
 - - Investigar y documentar otras tendencias tecnológicas y su impacto en la logística y el transporte de cargas y el potencial para la gestión de los sistemas de transporte (internet de las cosas, impresión 3 D, logística de tubos, logística de economía compartida, big data, robótica, automatización)
 - - Proporcionar hallazgos y recomendaciones sobre condiciones marco adecuadas y estrategias de implementación
 - - Fomentar la coordinación con otros Comités Técnicos y Fuerzas de Tareas

Muchas gracias por su atención!



Silvia SUDOL

Representante de Argentina CT.2.3

Silvia.sudol@gmail.com

@sudols1

Asociación Argentina de Carreteras
Av. Paseo Colón 823
C 1063-CABA



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

