

## **C1.4 GESTIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE REDES**

### **Recomendaciones para los que toman las decisiones**

Hay una necesidad continua de desarrollar la política y la práctica de Operaciones en redes mientras evolucionan, incorporando Sistemas de Transporte Inteligentes donde sea apropiado. Cada vez la necesidad de integrar las operaciones de redes de carreteras entre fronteras regionales e internacionales es mayor. Específicamente, el Comité Técnico CT1.4 ve la necesidad de desarrollar una buena práctica en las siguientes áreas como un reto real:

- Gestionar las interfaces administrativas operacionales, jurisdiccionales y otras
- Operaciones intermodales en aeropuertos internacionales, terminales de transbordadores y puertos.
- Administración de carga en carreteras entre las fronteras, y de tráfico de tránsito.
- Aproximaciones novedosas a las Operaciones en Redes
- Interfaces de operaciones de redes con otros accionistas principales: operadores de conjuntos de vehículos comerciales, servidores de mercados locales, transportes urbanos, entregas justo a tiempo, etc.
- Acomodación de la creciente necesidad de mantenimiento de la infraestructura de las carreteras.
- Atracción de inversiones de capitales y gestión de ganancias de las redes junto con las operaciones de carreteras.
- Planeamiento estratégico y modelaje para los propósitos de la operación de redes.
- Buenas prácticas de esparcimiento principal y de gestión de la demanda
- Rol de los STI y nuevas tecnologías en las operaciones de redes
- Intercambio de información entre las autoridades de las carreteras, policía y servicios de emergencia.
- Seguridad de las operaciones de redes contra la interrupción por causas humanas o naturales
- Oportunidades para sistemas vehículo-autopista cooperativos

### **Aspectos técnicos**

Las autoridades de las carreteras requieren justificar sus presupuestos por las operaciones en las carreteras contra un fondo de demandas de tráfico y expectativas crecientes del público y de los accionistas. Esto está en un contexto de fondos públicos cada vez más escasos. Los métodos establecidos de evaluación y de valoración necesitan ser evaluados desde la perspectiva de las operaciones de redes. Los temas difieren de aquellos involucrados en la justificación de la inversión de capitales en infraestructura de carreteras, pero similares metodologías y valores de beneficios/costos pueden ser aplicados. El comité recomienda que la AIPCR continúe trabajando en métodos de valoración con el grupo Internacional trabajando en los beneficios de los STI, Evaluación y Costos (IBEC). Estos métodos incluyen:

- Metodología de ante y post evaluación de nuevos métodos de operación de redes (herramientas y sistemas STI)

- Trabajo eficiente entre instituciones: sociedades y contratos entre las autoridades de las carreteras y otros accionistas en las operaciones de redes
- Evaluación de riesgos de las operaciones de redes, incluyendo trabajo entre instituciones, gestión de corredor, marcos de operación y planes de contingencia
- Evaluación del impacto de telemáticas personales y dentro del vehículo, información y dispositivos de comunicación en operaciones de redes
- Rentabilidad de obtención de proyectos y sistemas de STI

## **Recomendaciones para la AIPCR**

### **1. Envolvimiento de los países en vías de desarrollo**

La AIPCR necesita encontrar más miembros activos del comité o consejeros expertos que pueden asistir al comité de operaciones en redes con conocimiento de primera mano de las operaciones de redes en países en vías de desarrollo y con economías en transición. Esto es para compensar la falta en ciclos anteriores.

### **2. Envolvimiento de Accionistas**

El comité necesita tener más contacto con el sector público o privado de accionistas en las operaciones de redes- especialmente aquellos que son usuarios principales de la red de carreteras (transporte público y compañías de transporte de carga), o que sean altamente dependientes de ella para completar la cadena intermodal ofrecida (vía férrea, vías fluviales internas o terminales de trasbordadores) son necesarios en la AIPCR, como por ejemplo, incluyéndolos como consejeros designados, o invitados como un ad hoc basado en ayudar a los miembros del comité en tópicos específicos de la agenda.

### **3. Alcance y educación**

La combinación de productos finales de esto y los dos ciclos previos, ahora proporcionan a la AIPCR de un rico recurso para tener mayor alcance y educar estudiantes y jóvenes profesionales del transporte por medio de talleres, seminarios y sesiones de entrenamiento. El actual comité, CT1.4 recomienda que el alcance y el entrenamiento en las operaciones de redes sean construidos dentro del próximo plan estratégico de la AIPCR para maximizar los beneficios del trabajo del comité de la AIPCR que ha sido hecho durante la última década.

### **4. Manual sobre las Operaciones en Redes (CDROM)**

Recomendamos que el trabajo hecho en el actual ciclo para desarrollar un manual en línea y una biblioteca de información sobre operaciones en redes sea continuado y expandido en el próximo ciclo para soportar el alcance y la educación.

### **5. Trabajo conjunto con la industria automotriz**

Existe una oportunidad para el trabajo conjunto con la industria automotriz bajo el memorando de entendimiento AIPCR FISTIA recientemente firmado.

Específicamente, en respuesta a la presentación y discusión hecha en la Sesión Especial 16 en el congreso, recomendamos la formación de un subcomité de Operaciones en Redes con los siguientes términos de referencia:

Una fuerza de Tareas (subcomité de la AIPCR) convenido dentro del contexto del MdE IPCR/FISITA incluyendo:

- La industria automotriz; y,
- Las autoridades de carreteras

Esto es para desarrollar recomendaciones para el desarrollo de infraestructuras de carreteras para soportar sistemas cooperativos.

Los miembros individuales por invitación/nominación de la FISITA y de la AIPCR; de la AIPCR, nominados a venir de las operaciones de redes y comités de seguridad vial, con representación de Japón, Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea, Sudáfrica, Sudamérica, Australia y países en vías de desarrollo líderes en STI (Ej.: China, Malasia, Chile)

Principales productos finales a ser un informe proporcionando una vista general estratégica apuntada a los Directores de Carreteras identificando:

- ➔ Caminos de desarrollo para la Integración del vehículo y la infraestructura (IVI) y Sistemas vehículo-Autopista cooperativos (SVAC) en el contexto de:
  - Autopistas y autopistas de peaje
  - Carreteras rurales
  - Carreteras arteriales multi propósito
- ➔ Un comentario sobre el rol de IVI y SVAC en relación a los temas genéricos de
  - Seguridad en carreteras
  - Emisiones
- ➔ Opciones para un incremento del despliegue pragmático:
  - Opciones y costos
  - Financiación: fondos públicos, casos comerciales, valores a consumidores.
  - Especificación y estándares
- ➔ Ventajas y desventajas
- ➔ Medidas de bajo costo
- ➔ Ganancias rápidas
- ➔ Opciones para países en vías de desarrollo