

Información general del Programa de Mejoramiento del Transporte propuesto para los años fiscales federales (FFY) 2020-2024

El Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC) es responsable del desarrollo y la adopción del Plan de Mejoramiento del Transporte (TIP) de cinco años, que otorga la elegibilidad para recibir fondos federales de los proyectos de mejoramiento del transporte incluidos en el área de planificación del NYMTC.

El TIP para los FFY 2020-2024 propuesto por el NYMTC se ha elaborado dentro del contexto de la actual ley de autorización de financiación federal, que es la Ley de Reparación del Transporte Terrestre (FAST). El TIP propuesto cumple las exigencias relevantes de esta legislación y las regulaciones federales relacionadas; en concreto: el 23 CFR 450.324 y el 23 CFR 450.328. Como lo exige el 40 CFR 93, al TIP propuesto se adjunta un anteproyecto de la Determinación de Conformidad de Transporte para las áreas de incumplimiento y de mantenimiento de la calidad del aire, conforme a las Enmiendas de la Ley de Aire Puro de 1990.

El TIP propuesto para los FFY 2020-2014 es un programa de proyectos identificados para recibir financiación federal, conforme al título 23 de Código de los Estados Unidos y el título 49, capítulo 53, del Código de los Estados Unidos. Una vez que se implemente por parte del NYMTC, el TIP se presentará para ser incorporado por completo en el Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (STIP), que realiza el Estado de Nueva York.

Procedimiento de planificación exigido por el gobierno federal

El 23 CFR 450.310 exige que se designen organizaciones de planificación metropolitana (MPO) para cada área urbanizada con una población de más de 50,000 individuos, según los datos de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. El NYMTC es la MPO designada para la ciudad de Nueva York, Long Island y el sur de Hudson Valley. El NYMTC facilita un foro colaborativo de planificación para:

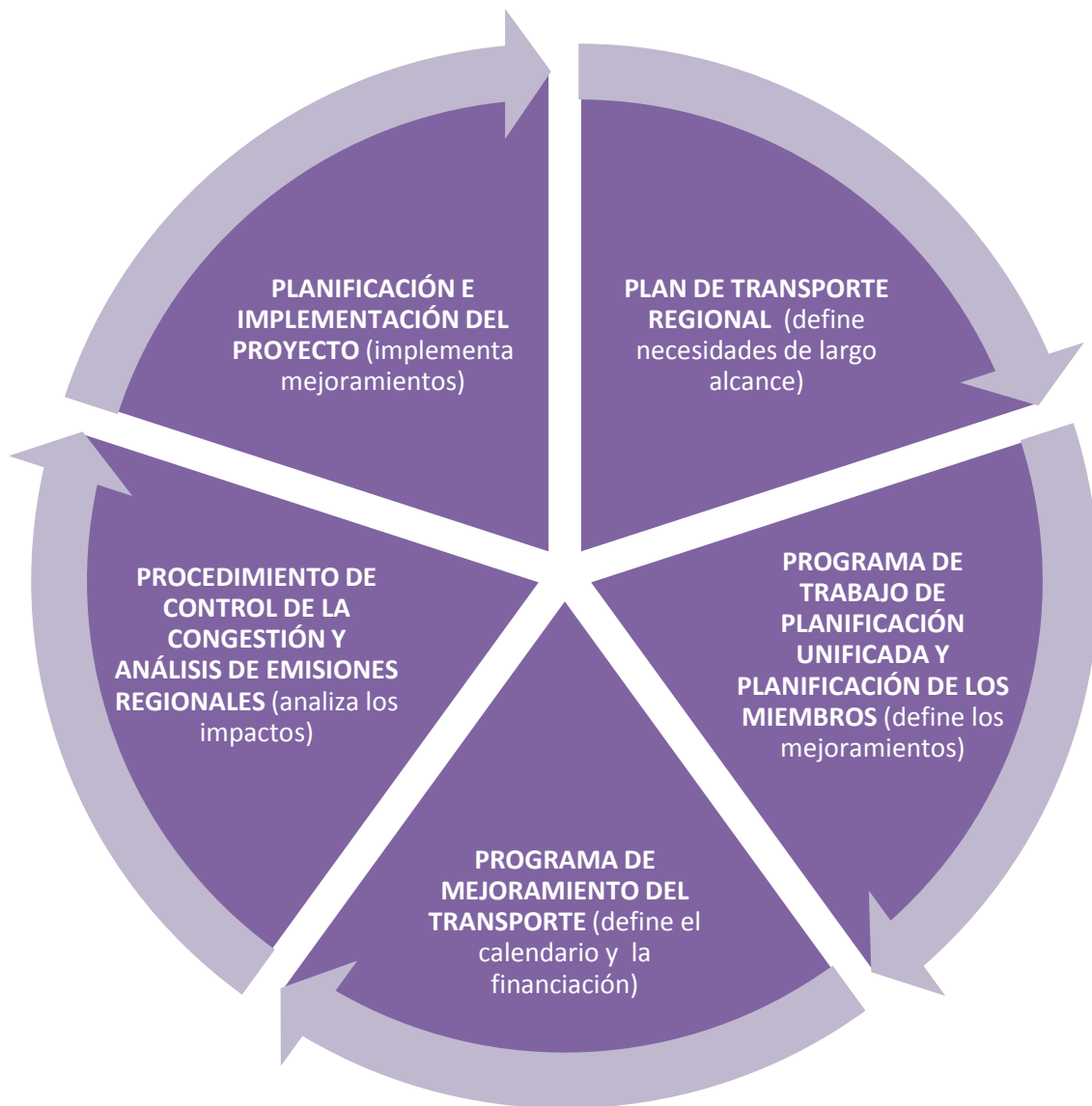
- abordar las cuestiones relacionadas al transporte desde una perspectiva regional y
- planificar y tomar decisiones sobre la utilización de los fondos de transporte para mejorar el sistema de transporte.

Como prerrequisito para recibir financiación federal de transporte, las MPO de cada región urbanizada del país deben mantener un procedimiento de planificación del transporte continuo, conjunto e integral, que considere todos los medios de transporte mediante los siguientes productos de planificación obligatorios:

- un Plan de Transporte Regional de gran alcance;
- un TIP de alcance medio;
- un Programa anual de Trabajo de Planificación Unificada;

- un Procedimiento de Control de la Congestión (CMP), ya que el área de la planificación del NYMTC es para áreas designadas como áreas de gestión del transporte o TMA, por su sigla en inglés;
- una Determinación de Conformidad de Transporte con análisis de emisiones regionales, dado que el área de planificación del NYMTC incluye todas o una parte de las diversas áreas de incumplimiento o mantenimiento de la calidad del aire, conforme a las Enmiendas de la Ley de Aire Puro de 1990;
- un Plan de Participación Pública que se actualice periódicamente.

ILUSTRACIÓN 1 - PROCEDIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN REGIONAL



El NYMTC es un consejo regional integrado por nueve miembros votantes y siete miembros asesores. Los miembros votantes incluyen a los directores ejecutivos de los condados de Nassau y Suffolk de Long Island, y de los condados de Putnam, Rockland y Westchester del sur de Hudson Valley; al comisionado del Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York y los directores de su Departamento de Planificación Urbana; al comisionado del Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York y al director general de la Autoridad Metropolitana de Transporte.

Los miembros asesores incluyen a los directores generales de la Autoridad Portuaria de Nueva York y de Nueva Jersey, de New Jersey Transit y de la Autoridad de Planificación del Transporte de North Jersey; y los directores regionales o de las divisiones del Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York, de la Administración Federal de Carreteras y de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

ILUSTRACIÓN 2 – ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL NYMTC



El TIP y el Plan

El TIP registra los proyectos de mejoramiento del transporte de alcance medio del NYMTC, que son elegibles para recibir financiación federal y/o que necesitan permisos federales u otras medidas. Los tipos de proyectos incluyen: recuperación o construcción de puentes y carreteras; equipos y servicios de tránsito; construcción o recuperación de ciclovías, paisajes y zonas

peatonales; mejoramientos en la seguridad de carreteras y del tránsito; mejoramientos de la señalización de carreteras y tanto programas como servicios de gestión de la demanda.

El TIP propuesto para los FFY 2020-2024 deriva del y es compatible con el *Plan 2045*, el plan actual de largo alcance del NYMTC, que abarca los FFY 2018-2045. El marco estratégico del *Plan 2045* está estructurado en torno a ocho metas comunes de los miembros del NYMTC y los resultados relacionados deseados. Las ocho metas comunes del *Plan 2045* son:

- optimizar el entorno regional;
- mejorar la economía regional;
- mejorar la calidad de vida regional;
- facilitar un sistema de transporte práctico y flexible dentro de la región;
- optimizar la seguridad y vigilancia del sistema de transporte;
- mejorar la resistencia del sistema regional de transporte;
- facilitar la obtención de recursos para implementar inversiones regionales;
- preservar el sistema de transporte vigente.

Elaboración del TIP

El TIP propuesto para los FFY 2020-2024 se ha elaborado conjuntamente por parte de los miembros del NYMTC tomando en cuenta los objetivos de la financiación federal aportados por el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York en base a sus subasignaciones estatales de la financiación distribuida a los estados a nivel nacional como fórmula de las consignaciones federales. Los miembros del NYMTC colaboraron para definir y seleccionar los proyectos que se incluirían en el TIP en base a sus planes de capitales individuales y tomando en cuenta las necesidades regionales como miembros del NYMTC.

El 23 CFR 450.326 (b) indica que el NYMTC debe proveer a todas las partes interesadas de una oportunidad razonable para opinar sobre el TIP propuesto y ofrecer al menos una reunión pública formal durante el procedimiento de desarrollo del TIP. Asimismo, el NYMTC debe publicar o, en su defecto, poner a disposición la información del TIP para una revisión pública, incluso (en la medida de lo posible) en formatos y medios a los cuales se pueda acceder electrónicamente.

En respuesta a estos requisitos, el NYMTC ha publicado un TIP propuesto como parte de una revisión pública formal para solicitar opiniones públicas. El período de revisión pública se ha promocionado mediante la lista de distribución regional, sitios de medios sociales y la página de Internet del NYMTC. Durante el período de revisión, el NYMTC llevará cabo reuniones de revisión públicas en la ciudad de Nueva York, en Long Island y en el sur de Hudson Valley. En estas reuniones, se podrá participar de manera remota a través de seminarios web simultáneos.

Gestión del funcionamiento

Conforme al 23 CFR 450.306(d), el NYMTC debe establecer y utilizar un enfoque basado en el funcionamiento para la toma de decisiones con respecto al transporte, a fin de mantener las metas

del funcionamiento del transporte, como lo detalla el 23 U.S.C. 150(b) y los propósitos generales descritos en el 49 U.S.C. 5301(c). Las siete metas de funcionamiento nacional incluyen:

- Seguridad – Lograr una reducción significativa de los accidentes de tránsito fatales y las lesiones graves en todas las calles públicas.
- Estado de infraestructura – Mantener el sistema de recursos de la infraestructura viaria en un estado de buena conservación.
- Reducción de la congestión – Lograr una reducción significativa de la congestión en el Sistema Nacional de Carreteras.
- Fiabilidad del sistema – Mejorar la eficacia del sistema de transporte terrestre.
- Movimiento de cargas y vitalidad económica –Mejorar la red de cargamento nacional, consolidar la capacidad de las comunidades rurales para acceder a mercados de comercio internacionales y respaldar el desarrollo de la economía regional.
- Sustentabilidad ambiental – Mejorar el funcionamiento del sistema de transporte y, al mismo tiempo, proteger y mejorar el entorno natural.
- Reducción de los retrasos de entrega del proyecto – Reducir los costos del proyecto, promocionar empleos y la economía; facilitar la circulación tanto de personas como de productos y acelerar la culminación del proyecto.

Como parte de estos requisitos, el TIP propuesto por el NYMTC incluye una descripción de los efectos previstos del programa de mejoramiento del transporte a medida que avance para lograr los objetivos estatales de funcionamiento establecidos según los objetivos nacionales del funcionamiento.

Financiación del TIP propuesto

El 23 CFR 450.326 exige que el NYMTC incluya en el TIP un plan financiero que indique cómo se puede implementar, los recursos de fuentes públicas y privadas con una considerable posibilidad de estar disponibles, a fin de llevar a cabo el TIP y que recomiende cualquier estrategia financiera adicional para los proyectos y programas necesarios.

El plan financiero del TIP propuesto es una pequeña parte de alcance medio del plan financiero de largo alcance del *Plan 2045*. El plan financiero del TIP propuesto está elaborado a partir de los pronósticos de varias fuentes de capitales federales, estatales y locales disponibles para el mejoramiento del sistema de transporte. En su conjunto, estas fuentes de capitales “con una considerable posibilidad de estar disponibles” forman una dotación económica en la cual se ha elaborado el programa de proyectos del TIP. Todos los costos del proyecto identificados en el TIP propuesto están expresados en dólares correspondientes al año en que se realicen los gastos a efectos de tomar en cuenta la inflación. Se estima una “considerable posibilidad” de que los fondos estén disponibles en base a la correspondiente legislación y/o programas de capitales federales, estatales y locales.