

# **Descripción General del Programa de Mejora del Transporte del Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC)**

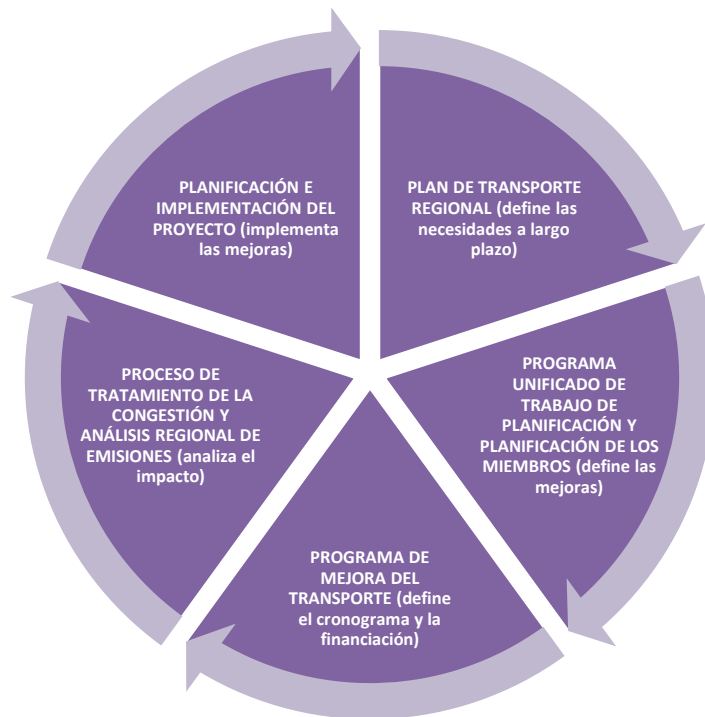
El Programa de Mejora en el Transporte (TIP, por su sigla en inglés) que cubre los años fiscales (FFY, por su sigla en inglés) 2017-2021, se desarrolló dentro del contexto de las autorizaciones de financiación y cumple con los requisitos pertinentes de las Normativas federales de Planificación Metropolitana y Estatal. El TIP de los años fiscales 2017-2021 cumple con la Sección 450.324 del Título 23 del Código de Reglamentos Federales del Departamento de Transporte de los EE.UU., que exige que un TIP sea compatible con el desarrollo, la actualización y el proceso de aprobación del Programa Estatal de Mejora del Transporte (STIP, por su sigla en inglés). El TIP para los años fiscales 2017-2021 también cumple y concuerda con el Título 93 Sección 40 del Código de Reglamentos Federales de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA, por su sigla en inglés), como se exige para una Zona de Planificación Metropolitana que es una zona de mantenimiento o no conforme con los requisitos de calidad del aire. El TIP para los años fiscales 2017-2021 incluye un programa de proyectos que se proponen para el financiamiento de acuerdo con el Título 23 y el Título 49 del Código de los Estados Unidos Capítulo 53 y, después de la adopción del Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC), se presentará para que se incorpore en su totalidad en el STIP del Estado de Nueva York.

## **¿QUÉ ES EL CONSEJO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE NUEVA YORK?**

El NYMTC es un consejo regional de gobiernos que es, a su vez, la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por su sigla en inglés) de la Ciudad de Nueva York, Long Island y la parte inferior del valle del río Hudson, designado por el Gobernador del Estado de Nueva York y certificado por el gobierno federal. El NYMTC proporciona a su región un foro colaborativo de planificación donde abordar problemas relacionados con el transporte desde una perspectiva regional y planificar y tomar decisiones sobre el uso de fondos federales para el transporte. Como requisito para recibir financiamiento federal para el transporte, las MPO en cada región urbanizada del país deben mantener un proceso continuo, cooperativo e integral de planificación del transporte que considere todos los modos de una manera coordinada a través de los siguientes productos obligatorios de planificación:

- Un Plan de Transporte Regional a largo plazo (mínimo de 20 años; el "Plan")
- Un Programa de Mejora del Transporte a mediano plazo (programa de 4 a 5 años; el "TIP")
- Un Programa Unificado de Trabajo de Planificación anual (un año; el "UPWP")

**FIGURA 1: EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL**



### **MIEMBROS DEL NYMTC**

Entre los miembros con voto del NYMTC se incluye a los condados de Nassau y Suffolk en Long Island y los condados de Putnam, Rockland y Westchester en el valle del río Hudson, con la ciudad de Nueva York representada a través de sus Departamentos de Transporte y Planificación Urbana. Además, el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York y la Autoridad Metropolitana de Transporte son miembros con voto.

Entre los miembros consultivos se incluyen la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, New Jersey Transit, la Autoridad de Planificación de Transporte del Norte de Nueva Jersey, el Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York, la Administración Federal de Autopistas, la Administración Federal de Tránsito y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

El NYMTC está compuesto por varios organismos: el propio Consejo, integrado por el jefe electo o funcionarios designados de las agencias participantes, y el Comité de Programas, Financiación y Administración (PFAC, según su sigla en inglés), que supervisa las operaciones cotidianas. El Consejo se reúne anualmente o según sea necesario, mientras que el PFAC se reúne seis veces por año o con mayor frecuencia si es necesario. Como reconocimiento a la gran diversidad de áreas en su región, el NYMTC también mantiene tres Comités de Coordinación de Transporte (TCC) definidos geográficamente (para la Ciudad de Nueva York, Long Island y la parte inferior del río

Hudson) que funcionan como foros de planificación más localizados. El personal del NYMTC brinda apoyo general para las actividades del Consejo, del PFAC y de los TCC.

### **ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL NYMTC**

La región del NYMTC incluye cinco distritos de la Ciudad de Nueva York más cinco condados suburbanos en Long Island y la parte inferior del valle del río Hudson. Abarca un área de 2,440 millas cuadradas y en 2013 tenía una población de 12.7 millones, aproximadamente 64% de la población del Estado de Nueva York y 4% de la población del país. La región tiene una de las redes de transporte más extensa del mundo. El extenso sistema de transporte de la región está compuesto por 28,820 millas de carreteras, calles y autopistas, varios aeropuertos comerciales e instalaciones marítimas tanto para pasajeros como para carga, 1,389 millas de vías para ferrocarril suburbano y 689 millas de vías para transporte ferroviario rápido, además de una multitud de rutas de transporte público e interurbano de autobús.

Este sistema de transporte le dio a la región una ventaja competitiva como importante centro comercial nacional e internacional. En un día de semana promedio de 2013, por la red de transporte de la región viajaban 652,100 personas en ferrocarril suburbano, 3.4 millones en autobús, 9.5 millones en transporte ferroviario rápido, 111,400 en transbordador, 312,000 en aerolíneas (incluso los fines de semana) y millones más por las carreteras de la región. Además, aproximadamente 1.5 millones de personas viajan entre Nueva York y Nueva Jersey en ferrocarril y autobús y miles más por carreteras, puentes y túneles.

### **FIGURA 2: ZONA DE PLANIFICACIÓN DEL NYMTC**



## DESARROLLO DE LA DOCUMENTACIÓN DEL TIP

El TIP documenta las mejoras de transporte a mediano plazo del NYMTC que reúnen los requisitos para financiamiento federal, proyectos que fortalecerán y mejorarán nuestros puentes, autopistas, servicios de transporte, carriles de bicicletas y sendas peatonales.

Para el TIP de los años fiscales 2017-2021, el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT, por su sigla en inglés) comenzó el proceso de desarrollo del TIP con las catorce MPO del Estado en otoño de 2015. Como parte del proceso de desarrollo y durante la primavera de 2016, el NYMTC realizó reuniones públicas en cada una de las zonas de planificación de su TCC para debatir el desarrollo del TIP. Estas reuniones permitieron que la comunidad del transporte y el público interesado participaran en el proceso de planificación y comprendieran cómo planifican los miembros del NYMTC el uso de fondos locales, estatales y federales para las mejoras del transporte.

El TIP de los años fiscales 2017-2021 derivó del *Plan 2040*, el plan a largo plazo del NYMTC que cubre los años fiscales 2014-2040. El *Plan 2040* se desarrolló en torno a la visión compartida de los miembros del NYMTC, que consiste en metas conjuntas, áreas de desarrollo del uso compartido de la tierra e inversiones e iniciativas estratégicas de transporte. Los elementos de la visión compartida están interconectados, e influyen y se complementan entre sí a través del proceso de planificación.

Las siete metas compartidas y sus resultados deseados son la primera parte de la visión compartida. Los miembros del NYMTC desarrollaron estas metas de forma consensual. Representan su compromiso con el crecimiento sustentable y el desarrollo económico a través de recursos directos para inversiones en el transporte que producirán los resultados deseados. Las siete metas compartidas son:

- Mejorar el medioambiente regional
- Mejorar la economía regional
- Mejorar la calidad de vida de la región
- Proporcionar un sistema de transporte conveniente y flexible dentro de la región
- Mejorar la seguridad del sistema de transporte para usuarios motorizados y no motorizados
- Mejorar la resiliencia del sistema de transporte regional
- Exponer los argumentos para obtener los recursos para implementar inversiones regionales

Estas metas, que son igualmente importantes y no están enumeradas en un orden particular, incluyen una serie de resultados deseados a largo plazo y un listado de medidas a corto plazo para cada meta.

El segundo componente de la visión compartida está integrado por las designaciones sobre el uso compartido de la tierra. Estas son las ubicaciones donde los recursos de transporte pueden atraer a los ciudadanos y las empresas y, al mismo tiempo, generar opciones de movilidad sustentables y efectivas.

El último componente de la visión compartida está integrado por las iniciativas e inversiones estratégicas de transporte. Estas inversiones son críticas para apoyar el crecimiento sustentable delineado en el plan. Se visualiza una región creciente y dinámica en las próximas dos décadas, y el mantenimiento y la mejora estratégica del extenso sistema de transporte apoyará el desarrollo sustentable y se ajustará al crecimiento general.

El TIP de los años fiscales 2017-2021 se desarrolló dentro del marco general proporcionado por el *Plan 2040*.

### **COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN ENTRE ORGANISMOS**

El TIP de los años fiscales 2017-2021 se desarrolló a través de una colaboración de las agencias miembros del NYMTC, que realizan sus funciones de manera cooperativa para emprender el proceso de planificación del transporte. El área de planificación del NYMTC yace entre varias zonas que no satisfacen los requisitos de calidad del aire y, por eso, debe coordinar su TIP con la USEPA y el Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York (New York State Department of Environmental Conservation, NYSDEC) para garantizar que el TIP cumpla con el Plan de

Implementación Estatal para la Calidad del Aire de Nueva York y el proceso de conformidad del transporte.

Dado que las zonas que no satisfacen suelen extenderse más allá del área de planificación del NYMTC, el TIP y el Plan también están coordinados con el Consejo de Transporte del Condado de Orange (Orange County Transportation Council, OCTC) y el Consejo de Transporte del Condado de Poughkeepsie Dutchess (Poughkeepsie Dutchess Transportation Council, PDTC), que comparten partes de varias zonas "no conforme".

### **PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

Los Procedimientos de Participación Pública del NYMTC exigen que el TIP y la Determinación de Conformidad del Transporte correspondiente se revisen públicamente y se adopten de acuerdo con la Sección 450.324 (b) de las Normativas de Planificación Metropolitana. Por consiguiente, el NYMTC buscará la opinión pública a través de notificaciones desde un listado interno de distribución, medios sociales y publicaciones en sitios web para brindar un período de revisión pública de treinta días para revisar y comentar con respecto al borrador del TIP de los años fiscales 2017-2021 y la Determinación de Conformidad del Transporte. Además, el NYMTC realiza reuniones de revisión pública en sus zonas de planificación.

### **GOBIERNOS INDIOS TRIBALES**

A partir del 1 de octubre de 2010, la Nación Indígena Shinnecock fue reconocida federalmente como un gobierno indio tribal. El NYMTC supo de este cambio de estado a través del Registro Federal / Vol. 75, N° 207 / miércoles 27 de octubre de 2010. El Director Ejecutivo del NYMTC envió una carta el 16 de febrero de 2011 invitando al gobierno tribal a participar en el proceso de planificación regional. El personal del NYMTC tuvo conversaciones con los miembros del consejo tribal para reiterar la invitación. La Nación Shinnecock está en la lista de distribución del NYMTC.

### **SELECCIÓN Y PRIORIZACIÓN DEL PROYECTO**

En el área de planificación del NYMTC, el sistema de transporte genera una variedad de necesidades que van desde aliviar la congestión hasta el mantenimiento del sistema, la mejora de la calidad del aire y la seguridad y adaptación a las alteraciones causadas por el cambio en las demandas de viaje. Los conceptos de mejora deben ser consistentes con el Plan y deben estudiarse en detalle antes de poder ser considerados para su selección como proyectos de mejora. Varias consideraciones clave (sociales, económicas, de transporte y ambientales) influyen en el proceso de selección. Para proyectos importantes, se examinan pronósticos de recursos financieros, población, tendencias de empleo y uso de la tierra y calidad del aire. Se desarrollan y analizan soluciones alternativas antes de tomar cualquier decisión final. Para hacer un mejor uso de recursos limitados, se debe considerar con atención cada proyecto propuesto antes de que sea seleccionado para incluir en el TIP.

De acuerdo a las nuevas normativas federales de planificación del transporte, este proceso incluirá la aplicación de un enfoque en base al rendimiento para tomar

decisiones sobre transporte para apoyar siete objetivos de transporte nacional por seguridad, condiciones de infraestructura, fiabilidad del sistema, reducción del congestionamiento, movimiento de cargas y vitalidad económica, sostenibilidad ambiental y reducción de las demoras en la entrega de proyectos. Estas metas, como se describen en el Título 23, Sección 150(b) y en el Título 49, Sección 5301(c) del Código de los Estados Unidos, exigen que el Secretario de Transporte de los EE.UU. dicte una reglamentación que establezca medidas y estándares de desempeño. Esta reglamentación, que está en proceso al momento del ciclo de desarrollo de este TIP, establecerá medidas de desempeño en las siguientes áreas: condiciones del pavimento y desempeño del sistema interestatal; condiciones de los activos y desempeño del Sistema Nacional de Autopistas (sin incluir las interestatales); medidas de seguridad, incluidas lesiones graves y muertes; medidas de congestionamiento de tránsito y emisiones de fuentes móviles en carretera; y movimientos de carga en el sistema interestatal.

Los miembros del NYMTC aspiran a abordar estos requisitos de rendimiento, ya que se desarrollan a través de la selección de proyectos a incluir en el TIP y en el *Plan 2040*. La selección de proyectos está restringida por los objetivos de financiamiento que emanan de las autorizaciones de financiamiento del Congreso. Las autorizaciones parlamentarias se asignan a los estados y se subasignan dentro del Estado de Nueva York por cada región metropolitana, lo que origina los objetivos de financiamiento que desarrolla el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT) para cada una de sus regiones administrativas.

### **PRIORIDADES DE PROGRAMAS PREVIOS TIP**

Como parte del desarrollo del TIP de los años fiscales 2017-2021, se consideró la prioridad de proyectos programados en programas anteriores pero aún no implementados para su inclusión en el nuevo Programa de Mejora del Transporte. Inicialmente, se evalúan todas las necesidades, condiciones y recursos para el período del programa y así crear un marco de metas para dicho programa. Luego, se evalúan y seleccionan todos los proyectos en base a su consistencia con el marco de metas dentro del período del programa. Las prioridades previas continúan de un TIP a otro.

### **PROYECTOS SIGNIFICATIVOS PARA LA REGIÓN**

Los proyectos significativos para la región se abordan como parte de los listados de proyectos regionales del TIP de los años fiscales 2017-2021. Estos listados de proyectos incluyen proyectos significativos para la región con financiamiento federal y aquellos sin financiamiento federal, pero que requieren una medida federal para continuar.

### **MEDIDAS DE CONTROL DE TRANSPORTE**

Las TCM son estrategias identificadas especialmente y asentadas en el Plan de Implementación para la Calidad del Aire del Estado de Nueva York (SIP) con el fin de abordar las emisiones de fuentes móviles de diversos contaminantes. Las normativas federales y estatales requieren que todos los TIP brinden una implementación oportuna y se priorice el financiamiento para las TCM. Actualmente, no hay TCM activas en el área de planificación del NYMTC. Todas las TCM del NYMTC incluidas previamente en el

SIP se completaron de manera oportuna o se eliminaron de dicho plan. Además, ningún proyecto en el TIP de los años fiscales 2017-2021 o en el elemento físicamente restringido del *Plan 2040* interferirá con la implementación oportuna de las TCM en otras áreas.

### **LEY SOBRE ESTADOUNIDENSES CON DISCAPACIDADES**

El TIP de los años fiscales 2017-2021 incluye proyectos que adelantan los planes de transición de los miembros del NYMTC de acuerdo con la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades.