

Información general del Programa de Mejoramiento del Transporte propuesto para los años fiscales federales (FFY) 2023-2027

El Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC, por su sigla en inglés) es un consejo regional de gobiernos, que es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) para la ciudad de Nueva York, Long Island y el sur de Hudson Valley. Las MPO se requieren federalmente en las áreas urbanizadas para acceder al financiamiento de transporte federal.

Una de las responsabilidades del NYMTC es el desarrollo y la adopción de un Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP) de cinco años, que otorga elegibilidad de financiamiento federal a los proyectos de mejoramiento del transporte enumerados. El TIP del NYMTC \ FFY 2023-2027 se ha elaborado en el contexto de la ley de autorización de transporte al momento de este escrito, que es la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA). El TIP cumple con las exigencias relevantes de esta legislación y las disposiciones relacionadas de la planificación federal; específicamente, Parte 450.326 de CFR 23 y Parte 450.328 de CFR 23. Se ha tomado una Determinación de Conformidad del Transporte junto con este TIP, como lo exige la Parte 93 de CFR 40, para las áreas que no cumplen con los estándares de calidad de aire y las áreas de mantenimiento, conforme a las Enmiendas de 1990 a la Ley de Aire Limpio.

El TIP de los FFY 2023-2027 es un programa de proyectos identificados para financiamiento federal y/o de habilitación federal u otra medida conforme al Título 23 del U.S.C. y Título 49 del U.S.C., capítulo 53, y después de la adopción por parte del Consejo de Transporte Metropolitano de Nueva York (NYMTC), se presentará para su inclusión completa en el Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (STIP) compilado por el estado de Nueva York.

El NYMTC y su área de planificación

El NYMTC es un consejo regional, que es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) para la ciudad de Nueva York, Long Island y el sur de Hudson Valley, como lo designó la gobernadora del estado de Nueva York y lo certificó el gobierno federal. El NYMTC provee a su región con un foro de planificación colaborativo para abordar los problemas relacionados con el transporte desde una perspectiva regional y para planificar y tomar decisiones sobre el uso de los fondos federales de transporte. Como requisito para obtener los fondos federales de transporte, las MPO de las regiones urbanizadas deben mantener un programa de planificación de transporte continuo, colaborativo e integral, que considere todos los medios de manera coordinada a través de los siguientes productos estipulados de planificación:

- Un Plan de Transporte Regional de largo alcance (mínimo de 20 años – el “Plan”);
- Un Programa de Mejoramiento del Transporte de alcance medio (programa de 4 años mínimamente – el “TIP”);
- Programa de Trabajo de Planificación Unificada (un año – el “UPWP”);
- Un Proceso de Gestión de la Congestión (CMP), ya que el área de planificación del NYMTC está designada como áreas de gestión del transporte;
- Una Determinación de Conformidad del Transporte, que contenga un análisis de emisiones regionales, ya que el área de planificación del NYMTC todas o parte de varias áreas que no cumplen con los estándares de calidad de aire o de mantenimiento, conforme a las Enmiendas de 1990 a la Ley de Aire Limpio y
- Un Plan de Participación Pública periódicamente actualizado.

Figura 1 - Proceso de Planificación del Transporte Regional



El NYMTC está formado por nueve miembros votantes y siete miembros asesores. Los miembros votantes incluyen a los directores ejecutivos de los condados de Nassau y Suffolk en los condados de Long Island y Putnam, Rockland y Westchester en el sur Hudson Valley; el Comisionado del

Departamento de Transporte y el director de su Departamento de Planificación Urbana; el Comisionado del Departamento de Transporte del estado de Nueva York y el director general de la Autoridad Metropolitana del Transporte.

Los miembros incluyen a los directores generales de la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, Tránsito de Nueva Jersey y la Autoridad de Planificación del Transporte de Jersey del Norte; y los directores regionales o de división del Departamento de Conservación Ambiental del estado de Nueva York, la Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Tránsito y la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos.

El área de planificación del NYMTC incluye los cinco municipios de la ciudad de Nueva York además de los cinco condados suburbanos en Long Island y en el sur de Hudson Valley. El área de planificación incluye 2,440 millas cuadradas y una población de 2020 de 13.17 millones, aproximadamente 65 por ciento de la población del estado de Nueva York y 4 por ciento de la población de la nación.

Esta área de planificación también abarca un sistema extensivo de transporte, constituido de 28,820 millas de carreteras, calles, autopistas, varios aeropuertos comerciales, infraestructura marítima en la línea central tanto para pasajeros como para transportes de carga, 1,389 millas de vías de tren de cercanías y 689 millas de vías de ferrocarril rápido y una multitud de rutas de tránsito, paratransito interurbanas e intraurbanas de autobuses y estaciones de transferencia.

Figura 2 - Área de planificación del NYMTC



Contexto de planificación del Programa de Mejoramiento del Transporte del NYMTC

El Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP) del NYMTC para los años fiscales 2023-2027 deriva de y es acorde con *Moving Forward: su región, conectada*, el Plan de Transporte Regional actual del NYMTC.

La Visión Compartida de *Moving Forward* de movilidad regional está basada en cinco metas de visión desarrolladas conjuntamente con los miembros del NYMTC:



Un sistema de transporte que asegure la protección y seguridad de las personas y productos en todos los usos y medios.



Un sistema de transporte que se mantiene, opera y coordina para facilitar viajes inclusivos, seguros, fáciles, accesibles y fluidos en toda la región mientras se procura mejorar la equidad en los servicios prestados.



Un sistema de transporte que preste servicios de manera eficaz a la población actual y hace planes para un número cada vez mayor de residentes, trabajadores y una cantidad cada vez mayor de productos.



Un sistema de transporte que reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos en el medio ambiente, en especial los efectos del cambio climático.



Un sistema de transporte que es resiliente puede mitigar, adaptarse y responder a las tensiones e interrupciones crónicas y críticas.

Moving Forward reconoce que la región metropolitana multiestatal de la cual es parte el área de planificación del NYMTC tiene las redes de transporte más antiguas, más complejas y más usadas del mundo. Concretamente, el porcentaje del medio de tránsito público en esta red es el más alto en los Estados Unidos y representa casi el 40 por ciento de todos los viajes de tránsito realizados en el país, lo cual es testimonio de la escala de componentes de tránsito público de la red.

Las previsiones socioeconómicas y demográficas de *Moving Forward* establecen la probabilidad de que la región metropolitana multiestatal experimente un crecimiento significativo en la población, los trabajos, la actividad económica y viajes durante el período del Plan. Esta probabilidad presenta un desafío para el sistema de transporte regional y realza la importancia de adaptarse al crecimiento mientras se salvaguarda la calidad de vida y salud de los residentes y visitantes.

Moving Forward también reconoce la pandemia de COVID-19, que ha afectado las tendencias de crecimiento. Si bien se han realizado ajustes a las previsiones para reflejar este impacto de corto plazo y la incertidumbre económica resultante, las condiciones y efectos de la pandemia son en gran parte especulativos. No obstante, el propósito principal de la previsión es la perspectiva a largo plazo, que es menos susceptible a la volatilidad de corto plazo. A medida que aparecen nuevos datos sobre los impactos de la pandemia sobre las tendencias regionales de empleo y población, estos se incorporarán en el próximo conjunto de previsiones socioeconómicas.

Moving Forward reconoce la probabilidad de que los cambios tecnológicos, conductuales, económicos y ambientales, cuyo comienzo son evidentes en la actualidad, afectarán la movilidad general de la región. Algunos de estos cambios serán el resultado de, o se acelerarán por, la pandemia de COVID-19. Otros han estado en camino y avanzarán una vez que termine la pandemia. Estas tendencias tienen el potencial de transformar la naturaleza y los medios de transporte para las personas y productos en la región metropolitana multiestatal.

En consecuencia, *Moving Forward* considera los posibles efectos sobre el transporte de numerosos cambios transformacionales, incluyendo la movilidad compartida, la movilidad-como-servicio, comercio electrónico, fabricación distribuida, cambio climático y sucesos climáticos extremos, transformación energética, demografía cambiante y expectativas de estilo de vida/estilo de trabajo y patrones cambiantes de uso del suelo.

Desarrollo y contenido del TIP

El § 450.326 del 23 CFR contiene las disposiciones federales que rigen el desarrollo y contenido del TIP. Las subsecciones relevantes de esta disposición se muestran debajo, junto con una descripción de como se han cumplido los requerimientos específicos para el TIP de los FFY 2023-2027.

§ 450.326 (A) DEL 23 CFR – PROCESO DE DESARROLLO

La MPO, en colaboración con los Estados y cualquier operador de transporte público, desarrollará un TIP para el área de planificación metropolitana. El TIP reflejará las prioridades de inversión establecidas en el plan actual de transporte metropolitano y cubrirá un período no menor de 4 años, se actualizará cada 4 años, y será aprobado por la MPO y la gobernadora. No obstante, si el TIP abarca más de 4 años, la FHWA y la FTA considerará los proyectos en los años adicionales como informativos. La MPO puede actualizar el TIP con mayor frecuencia, pero el ciclo de actualización del TIP debe ser compatible con el desarrollo y proceso de aprobación del STIP. El TIP expira cuando expira la aprobación del STIP de la FHWA/FTA. Se deben proveer copias de cualquier TIP actualizado o modificado a la FHWA y la FTA. Las áreas de incumplimiento y de mantenimiento sujetas a las exigencias de conformidad del transporte, la FHWA y la FTA, así como también la MPO, deben tomar una determinación de conformidad sobre cualquier TIP actualizado o modificado, de acuerdo con la Ley de Aire Limpio y las disposiciones de conformidad del transporte de la EPA (40 CFR parte 93, subparte A).

El TIP de los FFY 2023-2027 se desarrolló conjuntamente con los miembros del NYMTC, que incluyen al Departamento de Transporte del estado de Nueva York (NYDOT) y los operadores de tránsito afectados, dentro del contexto de planificación establecido en *Moving Forward*. Los miembros del NYMTC colaboran en la selección de los proyectos para su inclusión en el TIP en función de sus planes individuales de capital y las necesidades regionales, y la visión compartida que se describe en *Moving Forward*. Dado que varias áreas de incumplimiento de los contaminantes criterio determinados en las enmiendas de 1990 de la Ley de Aire Limpio constituyen una infracción del área de planificación del NYMTC, se desarrolló y se adoptó una Determinación de Conformidad del Transporte junto con este TIP.

§ 450.326 (B) DEL 23 CFR – COMENTARIOS PÚBLICOS

La MPO proveerá a todas las partes interesadas con una oportunidad razonable de opinar sobre el TIP propuesto, como lo exige el § 450.316(a). Además, en las TMA de áreas de incumplimiento, la MPO proveerá al menos una reunión pública formal durante el proceso de desarrollo del TIP, que se abordará a través del plan de participación descrito en el § 450.316(a). Asimismo, la MPO publicará o pondrá a disposición el TIP para una revisión pública, incluso (en la medida de lo posible) en formatos y medios accesibles por medios electrónicos, como la World Wide Web, como se describe en el § 450.316(a).

Se publicó un anteproyecto del TIP de los FFY 2023-2027 como parte de un período de revisión público formal para solicitar opiniones. Se puso a disposición públicamente una representación visual de los proyectos del anteproyecto del TIP que se puede localizar de manera geoespacial junto con la documentación del TIP. El período de revisión pública se llevó a cabo de manera consistente con los Procedimientos Generales de Participación Pública. Durante el período de revisión pública, el NYMTC realizó varias reuniones virtuales de revisión pública como medio adicional de comentarios públicos.

A partir del 1 de octubre de 2010, la nación india Shinnecock fue reconocida a nivel federal como un gobierno tribal indio. El NYMTC notifica al gobierno tribal las actividades del proceso de planificación, incluyendo el desarrollo del TIP y el Plan.

§ 450.326 (C) Y (D) DE 23 CFR – METAS DEL RENDIMIENTO

El TIP se diseñará de modo que, una vez implementado, avanzará para lograr las metas de rendimiento establecidas conforme al §450.306(d).

El TIP incluirá, en la medida de lo posible, una descripción del efecto previsto del TIP para alcanzar las metas de rendimiento identificadas en el plan de transporte metropolitano, vinculando las prioridades de inversión a esas metas de rendimiento.

El NYMTC ha establecido y está usando un enfoque basado en el rendimiento de la toma de decisiones sobre el transporte a fin de apoyar las metas nacionales del rendimiento del transporte, como se detalla en el §150(b) del 23 U.S.C. y los propósitos generales descritos en el 5301(c) de 49 U.S.C. para establecer estándares del estado de conservación de la infraestructura y vehículos del transporte público. Las metas nacionales de rendimiento incluyen:

- Seguridad – Para lograr una reducción significativa de las muertes y lesiones graves por tránsito en todas las carreteras públicas.
- Condiciones de la infraestructura – Para mantener un sistema de recursos de infraestructura de autopistas en buen estado de conservación.
- Reducción de la congestión – Para lograr una reducción significativa de la congestión en el Sistema Nacional de Autopistas.
- Fiabilidad del sistema – Para mejorar la eficacia del sistema de transporte terrestre.
- Circulación de transportes de carga y vitalidad económica – Para mejorar la red nacional de transporte de carga, fortalecer la capacidad de las comunidades rurales para acceder a los mercados comerciales nacionales e internacionales y fomentar el desarrollo económico regional.
- Sostenibilidad ambiental – Para mejorar el rendimiento del sistema de transporte mientras se protege y mejora el entorno natural.
- Disminución de los retrasos en la realización de proyectos – Para reducir los costos del proyecto, fomentar empleos y la economía, y facilitar la circulación de personas y productos acelerando la compleción del proyecto.

Como parte de las exigencias, las metas de rendimiento establecidas en los objetivos de rendimiento nacional y los efectos previstos del TIP de los FFY 2023-2027 para lograrlas se describen en el apéndice A.

450.326 (E) DEL 23 CFR – LISTA DE PROYECTOS

El TIP incluirá proyectos de transporte terrestre de capital y no capital (o fases de proyectos) en los límites el área de planificación metropolitana propuesta para financiación conforme al 23 U.S.C. y al Capítulo 53 del 49 U.S.C. (incluyendo las alternativas de transporte; mejoras asociadas del tránsito; Programa de Transporte tribal, Programa de Transporte de Tierras Federales; proyectos del Programa de Acceso de Tierras Federales; proyectos de HSIP; proyectos de caminos; sendas peatonales accesibles e instalaciones para bicicletas), a excepción de los siguientes que pueden ser incluidos:

(1) proyectos de seguridad financiados conforme al 23 U.S.C. 402 y 49 U.S.C. 31102;

(2) proyectos de planificación metropolitana financiados conforme al 23 U.S.C. 104(d) y 49 U.S.C. 5305(d);

(3) proyectos estatales de planificación e investigación financiados conforme al 23 U.S.C. 505 y 49 U.S.C. 5305(e);

(4) a criterio del Estado y la MPO, proyectos de planificación metropolitana financiados con fondos del Programa de Transporte Terrestre;

(5) proyectos de socorro de emergencia (excepto aquellos que impliquen cambios sustanciales, funcionales, de ubicación o capacidad);

(6) proyectos nacionales de planificación e investigación financiados conforme al 49 U.S.C. 5314 y

(7) proyectos de supervisión de la administración de los proyectos financiados conforme al 49 U.S.C. 5327.

El TIP de los FFY 2023-2027 se elaboró conjuntamente por los miembros del NYMTC respetando los objetivos de financiación federal suministrados por el NYSDOT en función de su sub- asignación dentro del estado de la financiación distribuidos a los estados nacionalmente mediante una fórmula de las asignaciones federales. Los miembros del NYMTC colaboraron para definir y seleccionar proyectos para su inclusión en el TIP propuesto en función de sus planes individuales de capital y las necesidades regionales, y la visión compartida descrita en *Moving Forward*.

En el área de planificación del NYMTC, el sistema de transporte genera una variedad de necesidades, que van desde aliviar la congestión al mantenimiento del sistema, a mejorar la calidad del aire y la seguridad, a adaptarse a los cambios causados por las demandas cambiantes de viajes. Los conceptos de mejoras deben ser coherentes con *Moving Forward*, y las principales mejoras se deben estudiar en detalle antes de que puedan ser consideradas para seleccionarse como proyectos de mejora. Los requerimientos adicionales de planificación y programación basados en el rendimiento orientan el desarrollo del programa mientras se opera conforme a exigencias duraderas de coherencia con *Moving Forward* y se mantienen las limitaciones fiscales durante el proceso de selección del proyecto. Los miembros del NYMTC aspiran a abordar estas diferentes necesidades y exigencias regulatorias a medida que seleccionan proyectos para su inclusión en el TIP.

450.326 (F) DEL 23 CFR – PROYECTOS DE IMPORTANCIA REGIONAL

El TIP contendrá todos los proyectos de importancia regional que requieran una acción de la FHWA o la FTA, sean o no financiados los proyectos conforme a los Capítulos 1 y 2 del 23 U.S.C. o el capítulo 53 del título 49 del U.S.C. (p. ej.: adición de una intersección al Sistema Interestatal con fondos estatales, locales y/o privados y proyectos designados por el Congreso no financiados conforme al 23 U.S.C. o al Capítulo 53 del título 49 del U.S.C. En cuanto a la información pública y los propósitos de conformidad, el TIP incluirá todos los proyectos de importancia regional propuestos a financiarse con fondos federales distintos a los administrados por la FHWA o la FTA, así como también todos los proyectos de importancia regional a financiarse con fondos no federales.

Consulte el cuadro XX de la sección de Cuadros Sinópticos de las listas de proyectos de importancia regional federales y no federales incluidos en el TIP de los FFY 2023-2027:

450.326 (G) DE 23 CFR – INFORMACIÓN DEL PROYECTO

El TIP incluirá, para cada proyecto o fase (p. ej.: ingeniería preliminar, medioambiente/NEPA, derecho de paso, diseño o construcción), lo siguiente:

(1) suficiente material descriptivo (a saber, tipo de trabajo, terminales y duración) para identificar el proyecto o fase);

(2) costo total estimado del proyecto, que puede extenderse más allá de los 4 años del TIP;

(3) el monto de los fondos federales propuestos a ser obligados durante cada año de programa para el proyecto o fase (para el primer año, esto incluyendo la categoría de fondos federales y fuentes de fondos no federales propuestas. Para el segundo, tercer y cuarto año, esto incluye la categoría probable o categorías posibles de fondos federales y fuentes de fondos no federales);

(4) identificación de las agencias responsables de llevar a cabo el proyecto o fase;

(5) en las áreas de incumplimiento y de mantenimiento, la identificación de esos proyectos que están identificados en las TCM del correspondiente SIP;

(6) en las áreas de incumplimiento y de mantenimiento, los proyectos incluidos se especificarán con suficientes detalles (alcance y concepto del diseño) de los análisis de calidad de aire, de acuerdo a las disposiciones de conformidad del transporte de la EPA (parte 93 de 40 CFR, subparte A) y

(7) en áreas con planes de paratransito y estaciones claves exigidos por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades, identificación de esos proyectos que implementarán estos planes;

Las listas de proyectos que componen el TIP de los FFY 2023-2027 cumplen con las exigencias del 450.326 (g) del 23 CFR mencionados con anterioridad. Asimismo, el TIP de los FFY 2023-2027 incluye proyectos que promueven los planes de transición de los miembros del NYMTC conforme a la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). El desarrollo e implementación de los planes de transición son responsabilidad de cada agencia miembro del NYMTC. Por tanto, los planes de transición de los cinco condados suburbanos, la ciudad de Nueva York, el estado de Nueva York y la MTA impulsan la implementación de los proyectos claves a través del TIP de los FFY 2023-2027.

450.326 (H) DE 23 CFR – CLASIFICACIÓN DE PROYECTOS

Los proyectos que no se consideran de escala adecuada para identificación individual en un año determinado del programa se pueden agrupar por función, tipo de trabajo y/o área geográfica usando las clasificaciones correspondientes conformes al 771.117(c) y (d) del 23 CFR y/o la Parte 93 de 40 CFR. En las áreas de incumplimiento o de mantenimiento, las clasificaciones de proyectos deben ser consistentes con las clasificaciones de “proyectos exentos” contenidas en las disposiciones de conformidad del transporte de la EPA (Parte 93 de 40 CFR, subparte A). Asimismo, los proyectos propuestos para su financiación conforme al Capítulo 2 de 23 U.S.C. que no son de importancia regional se pueden agrupar en una partida individual o identificarse individualmente en el TIP.

Cada fase de trabajo propuesta por los miembros del NYMTC se revisa para determinar que sea consistente con las exigencias de las Enmiendas de 1990 de la Ley de Aire Limpio. Los alcances del proyecto se monitorean para asegurarse de que estén programados adecuadamente, y el Grupo de Consultas Interinstitucionales, que consiste en representantes de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU., Departamento de Conservación Ambiental del estado de Nueva York, así como la FHWA, FTA y el NYSDOT, provee una revisión final cuando se realiza una revisión del estado de calidad de aire del proyecto. Por último, los proyectos identificados como no exentos se incluyen en un Análisis de Emisiones Regionales, con los resultados incluidos en una Determinación de Conformidad del Transporte que acompaña la adopción del TIP.

450.326 (I) DE 23 CFR – CONSISTENCIA DEL PLAN

Cada proyecto o fase del proyecto que se incluye en el TIP será consistente con el plan aprobado de transporte metropolitano.

El NYMTC evalúa la programación de los proyectos y verifica que cada proyecto sea consistente con *Moving Forward*.

450.326 (J) DE 23 CFR – PLAN FINANCIERO

El TIP incluirá un plan financiero que demuestre como se puede implementar el TIP aprobado, indique recursos de fuentes públicas y privadas que se puede esperar razonablemente que se pongan a disposición para llevar a cabo el TIP, y recomiende cualquier estrategia financiera adicional para los proyectos y programas necesarios. En el desarrollo del TIP, la MPO, los Estados y los operadores de transporte público desarrollarán conjuntamente estimaciones de fondos que se esperará razonablemente que estén disponibles para financiar la implementación del TIP de acuerdo con el §450.314(a). Solo se pueden incluir proyectos cuyos fondos de construcción y funcionamiento se pueda prever que estarán disponibles.

En el desarrollo del plan financiero, la MPO tomará en cuenta todos los proyectos y estrategias financiados conforme al título 23 U.S.C., título 49 U.S.C., Capítulo 53 y otros fondos federales; y proyectos de importancia regional que no se financien con fondos federales. Para las operaciones y mantenimiento del transporte, el plan financiero contendrá estimaciones de costos a nivel del sistema y fuentes de ingresos que se espera razonablemente que estén disponibles para operar y mantener adecuadamente las autopistas de ayuda federal (como se determina en el 101(a)(6) del 23 U.S.C.) y el transporte público (como se define en el Capítulo 53 del título 49 U.S.C.). Asimismo, con fines ilustrativos, el plan financiero puede incluir proyectos adicionales que se incluirían en el TIP si se pusieran a disposición recursos adicionales razonables además de los identificados en el plan financiero. Las estimaciones de ingresos y costos para el TIP deben usar una o varias tasas de inflación que reflejen los “dólares en un año de gastos” en función de información y principios financieros razonables, desarrollados conjuntamente por la MPO, los Estados y los operadores del transporte público.

450.326 (K) DE 23 CFR – FINANCIACIÓN RAZONABLEMENTE PREVISTA

El TIP incluirá un proyecto, o fase de un proyecto, solo si se puede prever razonablemente que estará disponible la financiación completa para el proyecto dentro del plazo de tiempo contemplado para la compleción del proyecto. En las áreas de incumplimiento y de mantenimiento, los proyectos incluidos en los primeros 2 años del TIP se limitarán a aquellos para los cuales los fondos están disponibles o asignados. Para el TIP, la limitación financiera se demostrará y se mantendrá por año, e incluirá suficiente información financiera para demostrar qué proyectos se implementarán usando los ingresos actuales y/o razonablemente disponibles, mientras las instalaciones financiadas federalmente se operan y se mantienen adecuadamente. En el caso de las fuentes propuestas de financiamiento, las estrategias para asegurar su disponibilidad se identificarán en el plan financiero conforme al párrafo (h) de esta sección.

23 CFR 450.326 (L) – REDUCCIÓN DE LA FUENTE DE INGRESOS

En casos en que la FHWA y la FTA determine que un TIP es fiscalmente limitado y se retire o se reduzca sustancialmente una fuente de ingresos (a saber, por medidas legislativas o administrativas), la FHWA y la FTA no retirará la determinación original de limitación fiscal. No obstante, en dichos casos, la FHWA y la FTA no procederá de acuerdo con un TIP actualizado o enmendado que no refleje el cambio en la situación de los ingresos.

Recursos razonablemente previstos y estrategias financieras adicionales

El TIP de los FFY 2023-2027 es fiscalmente limitado en el marco del financiamiento actualmente confirmado o razonablemente previsto conforme al Título 23 U.S.C. y el Título 49 U.S.C., Capítulo 53. Las provisiones de recursos del TIP derivan de los programas de financiamiento autorizados en la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA), que fue promulgada en

noviembre de 2021. Después de autorizarse en la IJA, la fórmula de financiación federal se prorratea a los estados y se subasignan dentro de los estados. El TIP refleja estimaciones de financiación por programa y año que son desarrolladas conjuntamente con el estado de Nueva York y los operadores de transporte público. Los programas de financiamiento federal. Los programas de financiamiento federal que están disponibles sobre una base competitiva/discrecional se programan en función de una notificación de selección del proyecto.

La previsión del TIP de recursos razonablemente previstos es un subconjunto de alcance medio de una previsión de largo alcance, que aparece en el plan actual de Transporte Regional del NYMTC, titulado *Moving Forward*. Esa previsión de recursos de largo alcance se detalla en el Capítulo 5 del Plan. La previsión de recursos del TIP incluye varias fuentes federales, estatales y locales de financiamiento.

Moving Forward identifica un número de estrategias federales, estatales y locales de financiamiento entre sus estimaciones de financiamiento disponible. Se prevé que estas oportunidades de financiamiento estén plausiblemente disponibles para *Moving Forward* y los proyectos de TIP. Este criterio está basado en un estudio de fiabilidad, mérito y precedentes en el área de Nueva York y en otros lugares, así como también los últimos planes de financiamiento desarrollados para proyectos de envergadura en el área de planificación del NYMTC. Las estrategias adicionales de financiamiento incluyen asociaciones públicas-privadas, captura de valor, financiamiento de deudas, financiamiento federal discrecional y tarificación de cordones. Las estrategias para asegurar su disponibilidad se describen en el Capítulo 5 del Plan. En el TIP, aparecen algunos ejemplos de estas estrategias de financiamiento.

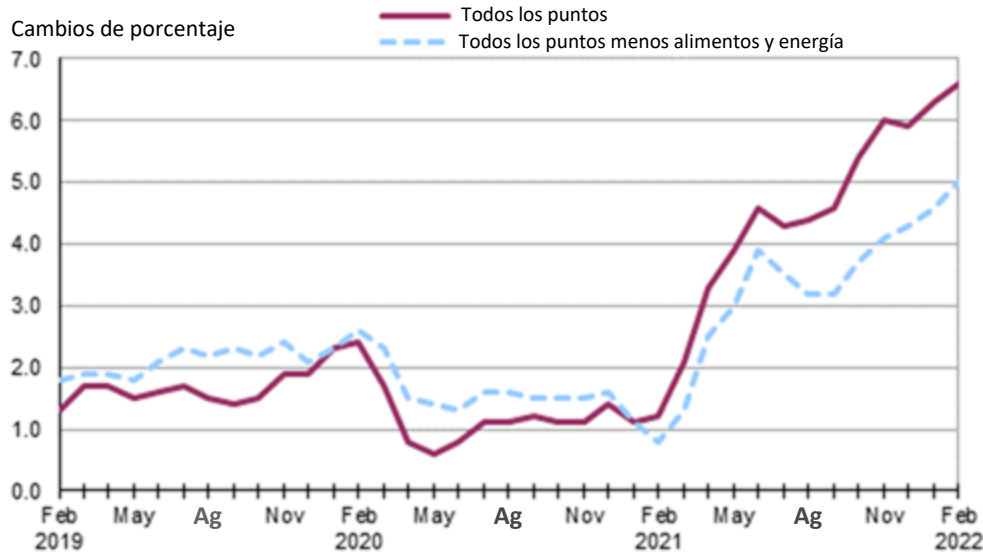
Proyectos, estrategias y proyectos de importancia regional

El TIP enumera proyectos, programas y estrategias que se financian conforme al título 23 U.S.C., título 49 U.S.C., Capítulo 53, y otros fondos federales; así como también proyectos de importancia regional que no se financian federalmente. Los costos de los proyectos que aparecen en la lista de proyectos del TIP se calculan en dólares en un año de gastos (YOE), según se necesite.

Los índices de inflación se aplican a las estimaciones de costos unitarios para representar los dólares YOE, usando los datos de inflación de los miembros para las estimaciones de planificación y programación o, en ausencia de dichos datos, aplicando una tasa de inflación predeterminada de 2.2 por ciento de *Moving Forward*, con capitalización anual, a sus estimaciones de costo. La tasa de inflación predeterminada de *Moving Forward* se calculó mediante un análisis de las tendencias del Índice de Precios al Consumidor de los 10 años precedentes al Plan (2010-2019).

Desde el año pasado en los análisis de tendencias (2019), la pandemia global de COVID-19 ha tenido impactos económicos de gran alcance que ha ocasionado una inflación mayor. El siguiente cuadro ilustra el aumento en el índice de inflación que ha resultado de la pandemia y su impacto en las cadenas de suministro y otros factores económicos.

Gráfico 1. Cambios en el porcentaje en el año del CPI-U, región noreste, febrero de 2019-febrero de 2022



Fuente: Departamento de Estadísticas Laborales de EE.UU.

Dadas las circunstancias sin precedentes que han contribuido a este incremento inflacionario, su duración depende de un número de factores impredecibles, entre ellos el fin de la pandemia como fuerza disruptiva y las sanciones económicas severas impuestas debido a la guerra en Ucrania, las perspectivas a medio de plazo de la inflación son difíciles de prever de manera fidedigna. Dicho esto, los miembros del NYMTC han adoptado un enfoque conservador para ajustar los índices previstos de inflación en su planificación de capital manteniendo o haciendo pequeños ajustes a los índices derivados de las tendencias de más largo plazo analizadas para *Moving Forward*. Las tarifas asumidas por cada miembro del NYMTC se mencionan debajo:

Agencia miembro	Índice de inflación previsto
Condado de Putnam	2.00%
Condado de Rockland	2.00%
Condado de Westchester	2.00%
Condado de Nassau	2.00%
Condado de Suffolk	2.00%
Ciudad de Nueva York	3.00%
MTA	Factores de inflación aplicados a los proyectos individuales en función de una evaluación de costos en el punto central del proyecto.
DOT del estado de Nueva York	2.00%

[Estimaciones de nivel sistémico de los costos y fuentes de ingresos para operar y mantener adecuadamente las carreteras de ayuda federal y el transporte público](#)

El Capítulo 5 de *Moving Forward* también contiene previsiones detalladas de nivel sistémico de los costos de operaciones y mantenimiento, y los recursos razonablemente previstos para operar y mantener adecuadamente el sistema de transporte financiado federalmente. En concreto, el cuadro 5.2 del Capítulo 5 detalla los costos y recursos previstos de operaciones y mantenimiento a nivel sistémico hasta el horizonte 2050 del Plan. Con estas previsiones de largo plazo, se puede derivar un costo de mediano plazo de \$108.3 mil millones para los FFY 2022-2026 y de \$133.4 mil millones para los FFY 2027-2031. El cuadro 5.3 representa una previsión de los recursos a nivel sistémico hasta el año horizonte del Plan, del cual se puede derivar una previsión de recursos de plazo medio de \$108.8 mil millones para los FFY 2022-2026 y \$132.6 mil millones para los FFY 2027-2031 que están/estarán disponibles para operaciones y mantenimiento.

Si se extrapolan estas previsiones a nivel sistémico de *Moving Forward*, se prevén costos de operaciones y mantenimiento del período del TIP de los FFY 2023-2027 de \$113.1 mil millones, mientras que se prevén recursos de \$113.4 mil millones. Así, las previsiones derivadas de *Moving Forward* y específicamente para el TIP de los años FFY 2023-2027 cumplen con la exigencia del 450.326(j) de 23 CFR de que el plan financiero contenga estimaciones de nivel sistémico de los costos y fuentes de recursos que se prevé que estén disponibles para operar y mantener adecuadamente las carreteras de ayuda federal (como se establece en el 101(a) (6) del 23 U.S.C. y el transporte público (como se establece en el Capítulo 53 del título 49 del U.S.C.).

Proyectos adicionales en caso de que estén disponibles recursos adicionales

El Apéndice A de *Moving Forward* contiene mejoras y medidas recomendadas que recaen en dos categorías distintas: proyectos programados que están en el elemento fiscalmente limitado del Plan y en los estudios, propuestas y proyectos aspiracionales que están en el elemento visión del Plan. Los proyectos programados del elemento fiscalmente limitado están suficientemente desarrollados de modo que establecen los costos probables y el posible financiamiento. Se programan en total o por partes a partir del quinto año del TIP. Los proyectos aspiracionales de visión son esos proyectos, programas y estudios están relativamente indefinidos y, en casi todos los casos, no tienen una fuente identificada de financiamiento. Con frecuencia, los proyectos de visión se pasan al Plan limitado y/o TIP cuando están suficientemente definidos. Si bien no están reflejados específicamente en los cuadros financieros del TIP, estos proyectos programados y aspiracionales se podrían adelantar si se ponen a disposición recursos adicionales razonables además de los identificados en el plan financiero. Asimismo, el TIP sí contiene proyectos no federales, para fines informativos, que se pueden reprogramar con financiamiento federal, si este se pone a disposición.

Demostración de limitaciones financieras por año

Todos los costos de proyectos programados en TIP de los FFY 2023-2027 están basados en los fondos actualmente asignados o “razonablemente disponibles” para el proyecto en cuestión. Los costos totales o específicos de las fases del proyecto se reflejan en la lista de proyectos del TIP. El NYMTC no programa proyectos o fases de proyectos en los cuales no se puede verificar la disponibilidad de fondos.

Para cada año del TIP, los objetivos federales de financiación se asumen por el programa de financiamiento en función de la legislación federal relevante, que autoriza el financiamiento del transporte que subasigne el NYSDOT. Para los años del TIP posteriores al fin de una ley de autorización federal, los objetivos de financiamiento federal asumidos por el programa de financiamiento se extrapolan de la última ley de autorización. Los costos de las fases de proyectos en cada año del TIP se suman por programa de financiamiento y en total, y se combinan con los objetivos de financiamiento federal por programa y en total. Los costos totales de un proyecto en un año del TIP no superan el objetivo total de financiamiento para poder mantener la limitación fiscal por año.

*En el caso de las fuentes de financiamiento incluidas en un año del TIP, los enfoques para asegurar la disponibilidad de aquellas consistentes con las estrategias adicionales de financiamiento descritas en el Capítulo 5 de *Moving Forward* se describen en la sección 5.5.2. Sin embargo, el financiamiento que deriva de estas fuentes propuestas no pueden considerarse “disponibles” o “asignadas” hasta que se aprueben por la legislación o un referéndum.*

450.326 (M) DE 23 CFR – DISTRIBUCIÓN DE FONDOS SUBASIGNADOS

Los procedimientos y acuerdos que subdistribuyen los fondos del Programa de Transporte Terrestre a las jurisdicciones o medios individuales dentro de la MPA mediante porcentajes o fórmulas predeterminados son incompatibles con las disposiciones legislativas que exigen que la MPO, en colaboración con el Estado y el operador de transporte público, desarrolle un TIP priorizado y financieramente limitado y no se usarán a menos que se pueda demostrar que están basados en consideraciones que deben abordarse como parte del proceso de planificación del transporte metropolitano.

El TIP de los FFY 2023-2027 se ha desarrollado conjuntamente por los miembros del NYMTC en el contexto de planificación establecido en *Moving Forward*. Los miembros del NYMTC colaboran en la selección de proyectos que se incluirán en el TIP en función de sus planes individuales de capital y las necesidades regionales, y la visión compartida descrita en *Moving Forward* dentro del contexto de limitación fiscal.

450.326 (N) DE 23 CFR – MONITOREO DEL PROGRESO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

Como herramienta de gestión del monitoreo del progreso para implementar el plan de transporte, el TIP debería:

(1) Identificar los criterios y procedimientos para priorizar la implementación de los elementos del plan de transporte (incluyendo intercambios multimodales) para su inclusión en el TIP y cualquier cambio en las prioridades de los TIP previos;

(2) Enumerar los principales proyectos de los TIP previos que se implementaron e identificar cualquier demora significativa en la implementación planificada de los proyectos principales y

(3) En las áreas de incumplimiento y de mantenimiento, describir el progreso de la implementación las TCM requeridos, de acuerdo a la parte 93 de 40 CFR.

La Visión Compartida de Movilidad Regional de *Moving Forward*, incluyendo las metas y objetivos de visión y las estrategias y acciones relacionadas recomendadas, rigen el proceso de priorización de la implementación de los elementos del Plan para su inclusión en el TIP, además del Proceso de Gestión de la Congestión y los procesos individuales de capital y operacionales de las agencias miembro del NYMTC. La priorización ocurre a través de la deliberación de los miembros del NYMTC, ya sea corporativamente o en los comités subregionales de coordinación del transporte.

Las principales Inversiones del Transporte Metropolitano (MMTI) se establecen en el Apéndice A de *Moving Forward* de la siguiente manera:

Las MMTI son aquellos proyectos establecidos en los procedimientos de los principales proyectos del NYMTC que se adoptaron por la Resolución 512 el 17 de diciembre de 2020. La base de estos procedimientos son las regulaciones federales del § 106(h) (i) del título 23 del Código de Estados Unidos y del § 627.5(b)(3) del 23 CFR. Los proyectos de MMTI son:

- *Los proyectos individuales de mejora del sistema del transporte financiados de manera total o parcial conforme al 23 U.S.C con un costo total previsto de \$100 millones o más;*
- *Los proyectos individuales de preservación del sistema del transporte financiados de manera total o parcial conforme al 23 U.S.C con un costo total previsto de \$500 millones o más.*

Los proyectos individuales que consisten en varias fases que, en total, superan los límites especificados también se designan como proyectos principales. Se debe destacar que:

- *estos requisitos de designación de proyectos principales no se aplican a los proyectos de tránsito que superen los límites especificados que no incluyen un financiamiento conforme al Título 23 U.S.C., administrados por la Administración de Autopistas Federales. Estos proyectos de tránsito están sujetos a los requisitos de Nuevos Inicios de la Administración de Tránsito Federal. De por sí, no están incluidos en esta sección del Apéndice A.*

- *Estos proyectos principales se deben especificar en el elemento fiscalmente limitado del Plan.*

El cuadro XX de la sección de Cuadros Sinópticos indica el estatus de las MMTI que aparecen en el Apéndice A. Actualmente, no hay Medidas de Control del Transporte activas en el área de planificación del NYMTC.

450.326 (O) DE 23 CFR – FALTA DE CONFORMIDAD DEL TRANSPORTE

En las áreas metropolitanas de incumplimiento y de mantenimiento, se implementará un período de falta de conformidad de 12 meses cuando un área no cumpla con una fecha límite correspondiente, de acuerdo con la Ley de Aire Limpio y las disposiciones de conformidad del transporte (parte 93 de 40 CFR, subparte A). Al término del período de gracia de 12 meses, caducará la determinación existente de conformidad. Durante una falta de conformidad, las MPO pueden preparar un TIP provisorio como base para avanzar con los proyectos que sean elegibles para proceder en una falta de conformidad. Un TIP provisorio que contenga proyectos elegibles que sean de, o sean consistentes con, el último TIP y plan de transporte metropolitano formales puede proceder de inmediato sin reconsiderar las disposiciones de esta sección, sujeto a consulta interinstitucional establecida en la parte 93 de 40 CFR. Un TIP provisorio que contenga proyectos elegibles que no sean de, o no sean consistentes con, el último TIP y plan de transporte metropolitano formales debe cumplir con todas las exigencias de esta sección.

Se realizó un análisis de las emisiones regionales para el TIP y Plan del NYMTC para los contaminantes criterio y los resultados incluyeron una Determinación de Conformidad del Transporte, que estableció que el TIP cumple con los objetivos de emisiones de fuentes móviles enunciadas en el Plan de Implementación para la Calidad de Aire del estado de Nueva York.

450.326 (P) DE 23 CFR – SELECCIÓN DE PROYECTOS

Los proyectos de cualquiera de los primeros 4 años del TIP se pueden adelantar en lugar de otro proyecto en los primeros 4 años del TIP, según los requisitos de selección de proyectos del § 450.332. Asimismo, la MPO puede modificar el TIP en cualquier momento según los procedimientos aceptados por el Estado, la MPO y los operadores de transporte público, conforme a los procedimientos de desarrollo del TIP establecidos en esta sección, así como también los procedimientos del plan de participación de el MPO (véase el § 450.316(a)) y las medidas de la FHWA/FTA (véase el § 450.330).

El objetivo básico de la Selección de Proyectos propuesto es permitir que el programa se gestione eficazmente dentro de los límites del TIP fiscalmente limitado permitiendo flexibilidad en la ejecución de los proyectos aprobados sin exigir la aprobación cada vez que se realice un cambio al TIP aprobado, siempre que todos los proyectos aprobados en el TIP se puedan ejecutar y financiar. El NYMTC ha adoptado los procedimientos operativos de la Selección de Proyectos.