



Para publicación inmediata: 16 de noviembre de 2011

EL GOBERNADOR CUOMO ANUNCIA NUEVAS REFORMAS DISEÑADAS PARA MANTENER LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS DENTRO DE PRESUPUESTO Y CRONOGRAMA

Surgen cambios después de la revisión independiente de problemas que afectan la interestatal 287

El Gobernador Andrew M. Cuomo anunció el día de hoy nuevas reformas diseñadas para mantener los proyectos de construcción de carreteras estatales dentro de presupuesto y cronograma.

Estos cambios se dan después de una serie de recomendaciones de una revisión independiente ordenada por el Gobernador, de retrasos y costos en exceso, lo que ha afectado a la I-287 en Westchester por más de una década.

“He dicho repetidamente que el gobierno debe proteger el dinero de todos los contribuyentes, siendo eficientes y efectivos”, dijo el Gobernador Cuomo. “Por más de una década, el proyecto I-287 ha estado enredado en retrasos y costos por excesos, y es por eso que ordené una revisión independiente y es por eso que el Departamento de Transporte está haciendo estas importantes reformas”.

El proyecto de corredor de autopista I-287 Westchester comenzó hace 15 años. Se esperaba que el costo original de las primeras cinco etapas fuera \$490 millones, pero terminó siendo \$568 millones, ya que los excesos elevaron el precio en un 16%.

En junio, el Gobernador Cuomo ordenó una revisión integral independiente del proyecto I-287 en respuesta a los considerables e inesperados costos y retrasos. Peter Lehrer, un renombrado experto en construcción nacional lideró la revisión. El trabajo de Lehrer incluye las restauraciones de la Estatua de la Libertad, la Isla Ellis, la Terminal Grand Central y el Museo Americano de Historia Natural.

El equipo de revisión realizó entrevistas durante dos meses al personal administrativo, contratistas y expertos en construcción del Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) del Estado de Nueva York. El equipo también revisó las métricas, costo, cronogramas, contratos, órdenes de cambio y documentos de la licitación del proyecto. Ellos también realizaron investigaciones sobre las mejores prácticas dentro del DOT y otros estados.

Los problemas clave identificados por la revisión incluyen:

- Planificación inadecuada antes de diseñar el proyecto
- El uso de equipos de diseño que no estaban calificados para un proyecto de tal magnitud
- Fórmulas de financiamiento regional rígidas, que forzaron a que el proyecto se divida en seis fases, aumentando su duración, complejidad y costo
- Falta de supervisión que llevó a no mantener el proyecto dentro de cronograma y presupuesto
- Responsabilidad limitada

La revisión originó dos categorías de reformas: una para la administración del proyecto y una para la reforma de todo el organismo dentro del Departamento de Transporte.

Con respecto a la administración del proyecto, las medidas que ha tomado el DOT incluyen:

- Reuniones mensuales para revisar problemas y coordinar las comunicaciones, incluyendo con las empresas de servicios públicos, para asegurar que los proyectos se mantengan dentro del cronograma.
- El uso de consultores expertos para analizar los diseños de un proyecto antes de comenzar.
- El establecimiento de un Comité de entrega del programa capital (CPDC, por sus siglas en inglés), compuesto por empleados del DOT, que examinará de cerca la complejidad y tamaño de cada proyecto para asegurar que se utilice a los mejores diseñadores y gerentes de proyecto.
- La aceptación o rechazo de solicitudes de órdenes de cambio dentro de un periodo de dos semanas - un proceso que anteriormente había tomado hasta un año - para ahorrar tiempo cuando surgen problemas inesperados en un emplazamiento del proyecto.

Con respecto a los cambios en todo el organismo, las medidas que ha tomado el DOT incluyen:

- Reuniones mensuales para revisar los proyectos y su desempeño.
- Ningún proyecto grande debe ser aprobado hasta que el CPDC revise y apruebe el presupuesto y el diseño.
- Un re-diseño del proceso de financiamiento para dirigir mejor el dinero a proyectos importantes.
- El DOT considerará a todas las regiones cuando dote de personal los proyectos y hará un mejor trabajo al compartir recursos. Esto le permitirá a las regiones del DOT, compartir personal con experiencia específica con otras regiones, reduciendo los costos y garantizando que el proyecto se encuentre en las mejores manos posibles.
- La implementación de un proceso de revisión de desempeño corregido garantizará que todas las iniciativas y proyectos del DOT cumplan los estándares más altos.

El DOT ha tenido excesos en este proyecto constantemente, en el orden del 7% al 11%, resultando en \$530 millones en excesos totales en los últimos cinco años. Los DOT mejores en su clase del estado han obtenido costos por excesos menores al 5% de su programa capital. Además de los excesos, casi la mitad de los proyectos del DOT están retrasados, con un promedio de retrasos de más de seis meses. Durante los últimos siete años, los proyectos de más

de \$25 millones han tenido un promedio de 306 días de retraso. Los DOT mejores en su clase del estado entregan entre un 80% y un 90% de sus proyectos a tiempo.

Con este nuevo enfoque para las operaciones de proyectos, organismos y administración, el DOT ha emitido nuevas metas del programa, incluyendo 90% de proyectos entregados a tiempo y no más de 5% en excesos para todos los proyectos. Como resultado del enfoque modernizado para la construcción estatal, el proyecto I-287 será finalizado sustancialmente en diciembre del 2012, en vez de en agosto del 2013.

Joan McDonald, comisionada del Departamento de Transporte del Estado de Nueva York dijo, “desde que asumió el cargo, el Gobernador Cuomo ha hecho su prioridad lograr que el gobierno trabaje en forma más eficiente para los contribuyentes y el día de hoy se da otro paso en esa dirección. Como resultado de estas recomendaciones, el DOT está transformando la forma en que maneja proyectos de construcción en todo el estado, mientras también hace cambios importantes dentro del organismo. A medida que reforzamos la infraestructura de Nueva York y construimos nuevas carreteras y caminos en todo nuestro estado, debemos continuar haciendo todo lo que podamos para asegurar que los proyectos sean manejados en forma eficiente y se terminen a tiempo”.

Peter Lehrer dijo, “si bien nuestro estado y nuestro país sigue buscando formas para financiar proyectos de infraestructura tan necesarios, no podemos olvidar la importancia de gastar el dinero limitado que tenemos, en forma eficiente. Aunque el trabajo de la I-287 ha creado una mejor carretera para los residentes de Westchester, nuestro dinero de infraestructura podría haberse gastado en forma más prudente. Me complace que el Gobernador Cuomo me haya dado la tarea de realizar una revisión integral de este proyecto y considero que nuestros hallazgos y recomendaciones ayudarán a transformar al DOT en una organización más sólida y más eficiente que le ahorrará dinero al contribuyente mientras construye y refuerza la infraestructura de Nueva York”.

###