

De publicación inmediata: 13/01/2019

GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO

DECLARACIÓN DEL DIRECTOR DEL PRESUPUESTO ROBERT MUJICA SOBRE LA ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE METROPOLITANO

“Ahora que comenzamos este nuevo año, quisiera hacer una sugerencia: volvamos al análisis basado en los hechos. El diálogo político en Washington D.C. se ha degradado a mensajes por Twitter. Nueva York debería dar un mejor ejemplo. Tengamos debates con sustancia, comenzando por la Administración de Transporte Metropolitano (MTA , por sus siglas en inglés). Y que sea un debate franco y veraz. La situación reciente con el túnel del tren L es un oportuno punto de partida.

El último informe que redactó el ‘Grupo de trabajo asesor sobre sustentabilidad en el transporte metropolitano’, presidido por Kathy Wylde e integrado por todas las ramas gubernamentales estatales y emitido el 18 de diciembre de 2018, esencialmente, afirma lo mismo que han sostenido los informes de los 30 años anteriores. La cantidad de informes de la MTA ya no entra en ninguna estantería. Clara señal de que es momento de actuar.

El informe destaca dos puntos principales. En primer lugar, que la MTA necesita una fuente específica de ingresos. El informe tiene razón en lo que respecta a la necesidad de contar con fondos confiables. También es cierto que necesitamos reducir la congestión en el distrito comercial del centro de Manhattan. La única opción viable, según concluye el informe, es implementar las tarifas de congestión. Los políticos que sugieren otras opciones solo están haciendo política.

Si esta sesión legislativa no aprueba las tarifas de congestión, continuará el deterioro que el sistema ha sufrido en las últimas décadas. La Asamblea Legislativa debería actuar con responsabilidad y aprobarlas.

El Gobernador propone las tarifas de congestión y que la ciudad y el estado de Nueva York dividan 50/50 el déficit de fondos. Como lo indicó el Daily News hoy, la ciudad es propietaria del patrimonio de tránsito y ‘es responsable por todos los gastos de capital’. Una división por partes iguales es más que generosa. Además, es lo que la Asamblea Legislativa aprobó el año pasado para financiar el Plan de acción del Metro.

El segundo punto, un punto al que cada informe emitido sobre el tema también ha llegado como conclusión, es que la MTA es disfuncional y debe reorganizarse. La MTA se constituyó en los años 1960, esencialmente como una corporación tenedora para cuatro subdivisiones: la Metro North, el Ferrocarril de Long Island (LIRR, por sus siglas en inglés), la Autoridad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York (NYCTA, por sus siglas en inglés) y la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough (TBTA, por sus siglas en

inglés). Cada subdivisión constituye su propio feudo con oficinas independientes para las divisiones legal, compras, recursos humanos e ingeniería. La disfunción es generalizada y la responsabilidad, escasa. Básicamente, en última instancia, nadie está 'a cargo'. El 'Directorio' electo no es una entidad con responsabilidad política. Cada problema parece generar un ejercicio en señalar culpables.

¿Quién debería asumir la responsabilidad por no haber comprobado cada posible alternativa en el túnel del tren L? ¿Cada miembro del Directorio; Andy Byford, el profesional técnico director de la NYCTA; el alcalde de Blasio, quien aprobó el plan en el presupuesto de la Capital y cuyo comisionado del Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) y miembro del Directorio de la MTA estaba gestionando el plan de cierre; el gobernador Cuomo, que nombró al presidente y a otros 5 miembros del Directorio? ¿El presidente de la Asamblea, Carl Heastie, que aprobó el Plan de la Capital? ¿El senador Flanagan, que aprobó el Plan de la Capital? La respuesta es 'todos'. Pero cuando la respuesta es 'todos', en realidad, se convierte en 'ninguno'. La regla básica de gestión del gobernador Cuomo es que debe haber una persona a cargo.

El tema del control de la MTA se ha desgastado hasta el aburrimiento; no obstante, a pesar de todos los informes presentados, todavía no se comprenden los hechos. Los debates políticos parecen tener poca tolerancia para los datos de las políticas. Por lo tanto, antes de que nos embarquemos en una nueva sesión legislativa, de una vez por todas, lleguemos primero a un acuerdo sobre los hechos y dejemos que luego cada uno tenga su propia 'opinión', para parafrasear al difunto gran senador Moynihan.

El Directorio de la MTA está integrado por 17 miembros: el Gobernador elige a seis miembros, de los cuales uno es el presidente. El presidente tiene solo un voto. El alcalde elige cuatro miembros y los ejecutivos de condado eligen a siete miembros que tienen un total de cuatro votos.

La principal dirección rectora y de política de la MTA se define, en general, mediante la aprobación del presupuesto de capital. La mayoría de las 'fuentes informadas' creen que el Directorio de la MTA aprueba el presupuesto. Técnicamente esto no es cierto. El Directorio aprueba un presupuesto de capital que luego está sujeto a un veto unilateral inaudito de al menos cuatro personas. El Gobernador puede vetar el presupuesto del Metro, el presidente Carl Heastie puede vetarlo, el líder del Senado puede vetarlo y el alcalde de la ciudad de Nueva York puede vetarlo. Este esquema no existe en ninguna otra entidad gubernamental. El veto puede tener cualquier motivo. No se exige un fundamento, puede ser meramente político. Quien piense que la 'producción de salchichas' en Albany es un proceso desagradable, debería seguir el proceso del presupuesto de la MTA si realmente quiere impresionarse.

Además, esta falta de responsabilidad y lo hiper político del proceso se empeora por la excesiva dependencia de un pequeño número de contratistas que mantiene incestuosas relaciones de larga data con la MTA. El Gobernador denominó a este circuito cerrado de contratistas y proveedores de la MTA el 'complejo industrial del transporte'. La competencia y la innovación son casi nulas. El lema de la burocracia de 'siempre lo hicimos así' está vivo y coleando en la MTA.

A nivel operativo, se duplican las tareas en las subdivisiones de la MTA y las funciones administrativas. Numerosos departamentos de policía y bomberos ejercen jurisdicción sobre el 'manejo de incidentes'. Esto les permite controlar cuándo se detienen u operan los trenes por sobre los funcionarios de la MTA. El efecto en el servicio es nefasto. La situación se repite con la Policía de la MTA, una fuerza policial plena que tiene jurisdicción general concurrente. Son 32 los sindicatos que representan a los empleados de la MTA y ejercen un importante poder político sobre los funcionarios electos que designan al directorio de 17 miembros y sobre los 4 políticos que ostentan el veto unilateral. Si uno de los sindicatos se opone a una medida, la aprobación se vuelve muy difícil a nivel del Directorio y es poco probable que sobreviva el proceso del veto. Esta estrafalaria organización también se complica porque todos los empleados del metro se contratan a través del Sistema de la Administración Pública de la ciudad de Nueva York y la misma ciudad de Nueva York es la propietaria de todos los trenes y las estaciones del metro.

¿Cómo puede ser? La MTA se designó específicamente para eximir de responsabilidad y transparencia a un único funcionario político. La principal motivación fue proteger a los funcionarios políticos de asumir la responsabilidad de los aumentos tarifarios y la incompetencia operativa. Esta intrincada e híbrida estructura lo ha logrado...en perjuicio de los usuarios.

Como lo manifestó el Gobernador, y ha repetido esta sesión legislativa, si la Asamblea Legislativa le otorga autoridad al Gobernador, él aceptaría la responsabilidad. Pero solo asumiría la responsabilidad con autoridad. La autoridad ejecutiva básica abarcaría poder designar a la mayoría de los miembros del Directorio; privar a otros funcionarios electos del poder de veto independiente unilateral y ejercer autoridad para las contrataciones, los despidos y la organización. Nada podría ser más razonable y ningún ejecutivo digno de crédito exigiría menos.

Ningún otro Gobernador ni alcalde ha estado antes dispuesto a asumir responsabilidad. La historia nos muestra que la mayoría se esfuerza por rechazar cualquier vínculo con la MTA. El Gobernador da un paso al frente, aunque políticamente no sea lo mejor para él.

Sin embargo, el Gobernador no dirá a las personas de este Estado que es responsable por la MTA cuando no lo es.

La verdadera pregunta es, ¿por qué la Asamblea Legislativa no le otorga autoridad al Gobernador si, según quieren hacer creer los políticos, ya la tiene? Esta es la pregunta que revela la hipocresía de esta situación.

En el transcurso de sus ocho años, es innegable el récord de logros del gobernador Cuomo. Jamás se ha negado a asumir responsabilidades, más bien lo opuesto. Su estilo de gobierno ha sido dar un paso al frente para resolver problemas que han sido exasperantes durante años. Nunca ha objetado a poner su firma.

Asumió la responsabilidad de la saga de 20 años de la Estación de Trenes Moynihan. Asumió la responsabilidad por todo lo que hace la Autoridad Portuaria en Nueva York aun cuando el Directorio está dividido por partes iguales entre dos estados y ha sido una pesadilla operativa. Asimismo, asumió la responsabilidad por el aeropuerto LaGuardia, el puente Tappan Zee, el puente Kosciuszko, el peaje electrónico, el intento de 30 años de construir la segunda y tercera vía del Ferrocarril de Long Island, la reconstrucción de los aeropuertos de la región norte, la reconstrucción del túnel de Queens Midtown y del túnel Brooklyn Battery y la reconstrucción después de cada catástrofe natural. Además, asumió la responsabilidad por proyectos específicos de la MTA en los que se le otorgó el control, como el metro de la Second Avenue, que también fue una debacle que duró dos décadas y en el que trabajó diariamente durante dos años para poder corregirlo. En estos proyectos concretos, tuvo la capacidad de controlar el proceso porque, honestamente, ningún otro funcionario electo quería tener alguna relación con ellos.

En pocas palabras, la Asamblea Legislativa debería aprobar las tarifas de congestión y exigir que la Ciudad y el Estado dividan el déficit de fondos, además de otorgar al Gobernador la responsabilidad operativa.

En el ínterin, el gobernador Cuomo pondrá todo su empeño para aprobar las tarifas de congestión y para elaborar un plan de reorganización de la MTA. Hará lo mejor que pueda con la autoridad que ejerce y está listo para ofrecer su ayuda en cualquier proyecto específico de la MTA que requiere la intervención para la que se le ha otorgado autoridad. No obstante, no se logrará una auténtica reforma hasta que se establezca un flujo específico de fondos y se armonicen la estructura de gobernanza y la responsabilidad de la gestión”.

###

Más noticias en www.governor.ny.gov
Estado de Nueva York | Cámara Ejecutiva | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

[UNSUBSCRIBE](#)