



De publicación inmediata: 07/02/2019

GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO

**PIDE EL GOBERNADOR CUOMO A LA LEGISLATURA PROMULGAR TARIFAS DE CONGESTIÓN PARA DETENER EL MASIVO 30% DE AUMENTOS TARIFARIOS DE LA MTA O EL CONTINUO DETERIORO DEL SISTEMA**

*El Gobernador también propone medidas para que la Legislatura finalmente establezca la rendición de cuentas, reforme la burocracia y arregle un sistema que está roto*

*Además de las tarifas de congestión, las medidas necesarias incluyen Diseño-Construcción para proyectos, detener la evasión de tarifas, una reorganización interna de la MTA, llevar a cabo auditorías para determinar el costo de un plan de capital real, la reorganización del directorio de la MTA y la creación de una caja fuerte de ingresos por tarifas de congestión para proyectos de capital de la MTA*

*Los datos muestran que solo una fracción de los neoyorquinos viajan en automóvil al distrito comercial del centro y que 25% de los viajeros diarios que pagarían una tarifa de congestión vienen de fuera del Estado*

El gobernador Andrew M. Cuomo pidió hoy a la Legislatura del Estado que promulgue un plan de tarifas de congestión para financiar el programa de capital de la MTA, para poder prevenir un aumento tarifario en la MTA de casi el 30% o el continuo deterioro del sistema de tránsito. Durante un discurso en la Association for a Better New York (Asociación para un Mejor Nueva York), el Gobernador dijo que la única opción lógica y realista para proporcionar un flujo continuo y dedicado de ingresos para la MTA es a través de tarifas de congestión, las cuales incluyó el Gobernador en su propuesta de Presupuesto ejecutivo para el año fiscal 2020. De otra forma, la Legislatura corre el riesgo de cargar a los neoyorquinos con incrementos significativos en cuotas y tarifas por parte de la MTA.

Además de las tarifas de congestión, el Gobernador también estableció un conjunto de medidas propuestas para que la Legislatura establezca la rendición de cuentas y arregle un sistema que ha estado roto por décadas. Las propuestas incluyen mejorar procesos para el diseño y culminación de proyectos importantes, atendiendo las crecientes deficiencias presupuestales y operativas, determinar el costo de un plan real de capital, y reformar la arcaica estructura de la MTA.

“La MTA ha estado plagada por la disfunción organizacional y la falta de inversión durante décadas, y necesitamos una mejor gestión y más dinero para lograr un cambio”, **dijo el gobernador Cuomo**. “Las tarifas de congestión son la única opción lógica y realista para financiar las necesidades de capital de la MTA y una persona debe tener la autoridad para tomar decisiones, contratar y despedir personal, y para reorganizar. Permitan que la Legislatura vote por la decisión real: tarifas de congestión

o un 30% de aumento en tarifas y cuotas. Es elegir A o B, porque no hay C. Si el público entiende la decisión crucial que sus funcionarios electos están tomando, prevalecerán las tarifas de congestión”.

La MTA necesita desesperadamente un flujo de ingresos confiable para apoyar su transformación y garantizar los presupuestos anuales. Debido a la falta de alternativas viables, la única opción real son las tarifas de congestión. Las tarifas de congestión cobrarían una cuota a aquellos que entren al distrito comercial del centro de Manhattan abajo de la Calle 60 y recaudarían aproximadamente \$15.000 millones para el siguiente plan de capital de la MTA. El Panel Fix NYC tiene un conjunto de tarifas variables que servirían de incentivo para que los conductores circularan durante horas de no congestión, reduciendo las tarifas en ciertos momentos y se implementaría mediante tarifas electrónicas. Los fondos se colocarían en una caja fuerte para proyectos de capital de la MTA.

En su mensaje, el Gobernador subrayó que las tarifas de congestión tendrían un impacto mínimo en los viajeros diarios de los municipios externos. Citó datos que muestran que solo una fracción de los neoyorquinos viajan en automóvil al distrito comercial del centro y que 25% de los viajeros diarios que pagarían una tarifa de congestión vienen de fuera del Estado.

**Porcentaje de residentes que viajan diariamente a Manhattan en automóvil** (de acuerdo con la Oficina de Censos estadounidense, U.S. Census Bureau, Encuesta a la comunidad estadounidense 2012-2016, cálculos a 5 años)

Brooklyn - 1,3%  
Queens - 2,2%  
Bronx - 1,9%  
Staten Island - 2,3%  
Westchester - 2,2%  
Nassau - 1,8%  
Suffolk - 0,8%

**El Gobernador propuso las siguientes medidas para la Legislatura:**

1. **Promulgar las tarifas de congestión:** La MTA necesita desesperadamente un flujo de ingresos confiable para apoyar su transformación. Debido a la falta de alternativas viables, la única opción real está entre las tarifas de congestión o un aumento de casi el 30% en tarifas y cuotas y un mayor deterioro. El gobernador Cuomo apoya firmemente las tarifas de congestión, las cuales deben ser promulgadas por la Legislatura del Estado. Las tarifas de congestión cobrarían una cuota a aquellos que entren al distrito comercial del centro de Manhattan abajo de la Calle 60 y recaudarían aproximadamente \$15.000 millones para el siguiente plan de capital de la MTA. En última instancia, la decisión la tiene la Legislatura, y el Gobernador está exhortando a los legisladores para que tomen la decisión entre las tarifas de congestión o imponer aumento significativo en cuotas y tarifas, o bien, permitir un mayor deterioro del sistema que tiene más de un siglo de antigüedad.

2. **Implementar el Diseño-Construcción para todos los proyectos:** El gobernador Cuomo promulgó la primera Ley de Diseño-Construcción de Nueva York en 2011. El Diseño-Construcción, que combina los servicios de diseño y de construcción en contratos individuales, reduce la burocracia y los costos de proyectos de infraestructura importantes, y pasa la responsabilidad al sector privado. El estado de Nueva York usa el diseño-construcción para todos los proyectos importantes, los cuales incluyen el Puente Governor Mario M. Cuomo, uno de los recientes proyectos de infraestructura pública más grandes en la nación, y el nuevo Puente Kosciuszko, el cual quedará completado en 2020, cuatro años completos antes de tiempo. Los proyectos de construcción de la MTA rara vez están a tiempo y no usan el diseño-construcción, el cual es sin lugar a duda el método de construcción más eficiente. El Estado no realiza un proyecto importante que no use el diseño-construcción.
3. **Detener el auge en la evasión de tarifas:** La Autoridad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York ha visto un reciente auge en la evasión de tarifas en el metro. En años recientes, el número de evasores de tarifas se ha duplicado, costando a la MTA un total de \$215 millones al año, un aumento de \$110 millones en 2015.
4. **Reorganizar internamente a la MTA:** Cada subdivisión de la MTA, incluyendo la NYCTA, MTA Bridges and Tunnels, LIRR y Metro-North, tiene sus propias operaciones administrativas, entre las cuales están de personal, publicidad, ingeniería, jurídicas, de contabilidad y está conformada por miles de empleados. El Gobernador cree que esta redundancia es un tremendo desperdicio, que es altamente ineficiente, y está pidiendo una optimización y una mejor coordinación.
5. **Auditar el plan de capital de la MTA:** De acuerdo con el grupo de trabajo, el plan de capital a 5 años de la MTA calcula un rango de entre \$40.000 millones y \$80.000 millones. El Gobernador está pidiendo una auditoría forense para determinar el costo verdadero de un plan de capital.
6. **Reorganizar el directorio de la MTA y el veto unilateral:** El directorio de la MTA está compuesto por 23 miembros; no obstante, no da a ninguna persona una clara mayoría de nominados. El Gobernador selecciona al Presidente y a otros cinco miembros, lo cual no proporciona una mayoría. De entre los miembros restantes, el Alcalde selecciona a cuatro y los Ejecutivos de Condado regionales fuera de la ciudad de Nueva York seleccionan a siete. Además, el directorio mismo de la MTA no controla el Plan de capital de la agencia. Incluso después de la aprobación del directorio, el Gobernador, el líder del Senado y el portavoz de la Asamblea son cada uno capaces de vetar la totalidad o parte del plan para la MTA según su criterio, y el Alcalde tiene facultad de vetar todas las porciones del plan para la MTA, afectando a la ciudad a su discreción. Una burocracia optimizada y una singular rendición de cuentas llevarían a alcanzar reformas cruciales. Con la autoridad claramente designada y los fondos garantizados, la MTA será capaz de funcionar como un modelo eficiente y efectivo para el mundo que Nueva York merece.

7. **Caja fuerte de tarifas de congestión:** Crear una caja fuerte de ingresos por tarifas de congestión dedicados solo a capital de la MTA.

###

Más noticias en [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
Estado de Nueva York | Cámara Ejecutiva | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418

[CANCELAR SUSCRIPCIÓN](#)