



Para su **GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO**
publicación inmediata: 23/05/2017

EL GOBERNADOR CUOMO ANUNCIA UN PLAN AGRESIVO PARA COMBATIR LA CRISIS A LARGO PLAZO EN PENN STATION

Se Creará un Grupo de Trabajo que Trate los Desafíos a Corto y Largo Plazo en Penn Station

Alienta a la Administración de Transporte Metropolitano (MTA, por sus siglas en inglés) a Modernizar el Sistema de Tren Subterráneo y a Expandir la Cantidad de Trenes en los Periodos Pico y Demanda Estrategias Innovadoras con “MTA Transit Genius Challenge”

El gobernador Andrew M. Cuomo anunció hoy un plan de acción agresivo que aborde los desafíos de transporte en Nueva York que comenzarán con la crisis inminente en Penn Station y el efecto dominó que tendrá en todo el sistema de tránsito. Considerando los descarrilamientos y cancelaciones en Penn Station que generan atrasos costosos para millones de viajeros, el plan del Gobernador brinda soluciones a corto y largo plazo para enfrentar las fallas crónicas de la estación que constituyen el meollo de la infraestructura de tránsito de la región. Cada día laboral, más de 600.000 personas pasan por Penn Station, que es propiedad de Amtrak y el gobierno federal, más del triple de la capacidad que soporta la infraestructura. Amtrak propone reparaciones que reducirían la cantidad de trenes en Penn Station en alrededor del 20 por ciento durante las horas pico y, como consecuencia, los viajeros diarios que buscan métodos de transporte alternativos sobrepasarán la capacidad de un sistema de tren subterráneo ya abrumado y atascarán las carreteras y puentes.

El gobernador Cuomo está concentrado en tres aspectos:

- desarrollar un plan inmediato para superar la crisis en Penn Station durante el verano;
- recomendar una solución viable de administración a largo plazo para Penn Station y convertirla en un centro de tránsito del siglo XXI con Farley Train Hall y el Gateway Tunnel;
- alentar a la Administración de Transporte Metropolitano a modernizar el sistema de tren subterráneo de la ciudad de Nueva York y aumentar la cantidad de trenes en las horas pico para reducir las aglomeraciones y retrasos.

Solucionar los problemas en Penn Station de una manera integral es el primer paso para resolver los desafíos de transporte en Nueva York. Especialmente porque los problemas en Penn Station con los cortes de servicio de Amtrak empeorarán las condiciones de saturación ya presentes en los trenes subterráneos de la ciudad de Nueva York. El Gobernador está definiendo un grupo de trabajo compuesto por expertos líderes en transporte e interesados para que desarrollen una solución de tránsito a corto plazo y cambios sistemáticos a largo plazo. Asimismo, el gobernador

Cuomo propone “The MTA Genius Transit Challenge” (El reto del Genio del Tránsito de la MTA), una competencia para reinventar las soluciones a los desafíos sistemáticos en el sistema de tren subterráneo.

“El estado de deterioro inaceptable en Penn Station y su efecto dominó de atrasos y deficiencias a lo largo del sistema de tren subterráneo han alcanzado un punto crítico y debemos ejecutar este plan de acción integral ahora a fin de encontrar soluciones a corto y largo plazo para estos desafíos en crecimiento, modernizar la infraestructura obsoleta y satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y futuras de neoyorquinos”, **dijo el gobernador Cuomo**. “Este esfuerzo de varios frentes enfrentará las fallas crónicas del sistema y realizará reformas esenciales pendientes desde hace mucho tiempo para garantizar que nuestro sistema sea del más alto calibre. Después de décadas de abandono, es hora de aprovechar la oportunidad para realizar cambios reales en nuestro sistema de transporte”.

[Aquí](#) podrá visualizar la presentación del Gobernador.

Grupo de trabajo de Penn Station

Los miembros del Grupo de Trabajo que aconsejaron sobre Penn Station son los siguientes:

- El comisionado del Departamento de Transporte del Estado de Nueva York, Matthew J. Driscoll.
- El congresista Peter King
- Kevin Law, presidente, Long Island Association
- Richard LeFrak, director ejecutivo, LeFrak
- Joe Lhota, vicepresidente sénior, vicedecano y jefe de personal, New York University (NYU, por sus siglas en inglés) Langone Medical Center
- El congresista Jerrold Nadler
- El ex congresista Charles Rangel
- Steve Roth, presidente y director ejecutivo, Vornado Realty Trust
- John Samuelsen, presidente del Sindicato de Transporte Industrial (TWU, por sus siglas en inglés) Local 100
- Tom Wright, presidente, Regional Plan Association
- Carl Weisbrod, asesor sénior, HR&A
- Candidato de la ciudad de New York
- Candidato de Nassau
- Candidato de Suffolk

Desarrollar un plan inmediato para superar la crisis en Penn Station durante el verano

El grupo de trabajo se concentrará en dos áreas: Primero, desarrollar soluciones de transporte alternativo para enfrentar los cortes del servicio de Amtrak durante el verano. Lo cual incluye:

- Operaciones de estacionamiento y acceso
- Restricciones modificadas a los carriles para vehículos de uso colectivo (HOV, por sus siglas en inglés) de Long Island Expressway (LIE, por sus siglas en inglés)
- Ferris de alta velocidad desde Long Island
- Servicio de autobuses rápidos de propiedad privada

Recomendar una solución viable de administración a largo plazo para Penn Station y convertirla en un centro de tránsito del siglo XXI con Farley Train Hall y Gateway Tunnel

El Grupo de Trabajo también evaluará la viabilidad de cualquier solución de administración a largo plazo para Penn Station. Esta es una oportunidad para establecer una solución estratégica a largo plazo para los problemas sistemáticos que afectan las operaciones de tránsito y de planta física de Penn Station.

El gobernador Cuomo propone que el Grupo de Trabajo considere las siguientes tres opciones:

1. El Estado de Nueva York Se Encargará de Penn Station: El Estado usará el proyecto de diseño y construcción con una sociedad público-privada para desarrollar las reparaciones de emergencia y operar Penn Station a largo plazo. Como parte de este esfuerzo, el Estado combinará Penn con Farley Train Hall, la nueva Explanada del Ferrocarril de Long Island (LIRR, por sus siglas en inglés), junto con Gateway Tunnel para crear un centro de tránsito unificado y renovado.
2. La Autoridad Portuaria tomará el control de Penn Station: La Autoridad Portuaria creará una sociedad público-privada para gestionar las reparaciones urgentes y también asumir la operación a largo plazo de Penn Station. Como parte de este esfuerzo, la Autoridad Portuaria combinará Penn con Farley Train Hall, la nueva Explanada del LIRR, junto con Gateway Tunnel para crear un centro de tránsito unificado y renovado.
3. Uso de contratistas privados por parte de Amtrak: La mayoría de las terminales de Amtrak en el país no son operadas actualmente por Amtrak, sino por operadores cualificados. Este modelo podría adoptarse en Penn Station.

Alentar a la MTA a modernizar el sistema de tren subterráneo de la ciudad de Nueva York

El sistema de tren subterráneo de la MTA tiene 113 años y cuenta con casi 6 millones de usuarios diarios. Opera con una capacidad excesiva y ha carecido de suficiente financiación por los últimos 50 años. Aunque la MTA cuenta con un plan de capital de \$29.500 millones, incluyendo \$8.300 millones provenientes del estado, el sistema de tren subterráneo está seriamente deteriorado. La semana pasada, el Gobernador alentó a la MTA a acelerar la implementación del plan de capital de \$29.600 millones. Además, el Gobernador dio instrucciones a la MTA para implementar un Plan de 6 Puntos diseñado para resolver los problemas inmediatos relacionados con la estructura de administración, los atrasos y la saturación de pasajeros.

Sin embargo, la implementación de las soluciones básicas están llevando mucho tiempo y no resuelven todas las cuestiones que afectan al sistema. El estado actual del sistema de tren subterráneo de la ciudad de Nueva York necesita ideas originales y soluciones innovadoras. El gobernador Cuomo propone “The MTA Genius Transit Challenge”, una competencia para recrear soluciones a los problemas del sistema del metro, todas dirigidas hacia la ampliación del número de trenes por hora en horas pico para aliviar la saturación de pasajeros y para permitir un servicio más confiable con menos demoras. En junio, una competencia internacional convocará a participantes de los sectores de tecnología, ingeniería y comercio para resolver los tres desafíos más apremiantes del metro relacionados con la tecnología y el diseño.

- Arreglar el envejecido sistema de señales en una forma más eficiente a fin de permitir que la MTA amplíe la cantidad de trenes por hora durante las horas pico;
- atender el problema de los vagones envejecidos en el sistema de tren subterráneo. Las estrategias pueden incluir la renovación de los vagones actuales del tren subterráneo, actualizar los sistemas existentes, mejorar programas/protocolos de mantenimiento y una entrega más rápida de vagones nuevos; y
- diseñar una tecnología de comunicaciones para la conectividad de teléfonos celulares y wifi que se pueda instalar en todo el sistema de tren subterráneo, incluyendo los túneles.

El estado proporcionará un reconocimiento “Genius” de \$1 millón por las mejores ideas en las tres categorías y la MTA probablemente contratará para dichos sistemas.

Los panelistas del “MTA Genius Transit Challenge” incluirán a:

- Sarah Feinberg, ex-administradora, Administración Federal Ferroviaria
- Daniel Huttenlocher, decano y vicerrector, Cornell Tech
- Charles Phillips, director ejecutivo, Infor
- Kristina Johnson, rectora electa, State University of New York System (SUNY, por sus siglas en inglés)
- Greg Brown, presidente y director ejecutivo, Motorola Solutions
- Nick Grossman, gerente general, Union Square Ventures
- Eliot Horowitz, co-fundador y director de Tecnología, MongoDB
- Balaji Prabhakar, profesor de ingeniería eléctrica y ciencias computacionales, Universidad de Stanford

El sistema de tren subterráneo de la ciudad de Nueva York opera 665 millas de vías, 24 líneas y funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana y los 365 días del año. La demanda por el servicio ha llegado a niveles históricos con 6 millones de usuarios al día. El sistema de transporte de la ciudad de Nueva York debe innovar para satisfacer a una creciente demanda y para seguir siendo el motor económico de la ciudad, el estado y la región.

Mejorar el sistema de señales del tren subterráneo de la ciudad de Nueva York

El sistema de señales de serie fija existente fue diseñado hace más de un siglo y ahora necesita de reparaciones constantes, además de que cada vez es menos confiable.

La mayor parte de la inversión capital en las señales de los trenes subterráneos se ha centrado en un “buen estado de conservación” y no en la expansión de la capacidad del sistema. El Plan de Capital de la MTA actual de \$29.500 millones incluye más de \$2.750 millones para señales, con más de \$1.000 millones para la instalación de un Control de Trenes Basado en Comunicaciones. Otras inversiones de señalización incluyen alrededor de \$850 millones para modernizar seis entrelazados de señales y \$250 millones para mejorar las señales convencionales.

Esta competencia busca acelerar la implementación de soluciones para traer más rápidamente al sistema un servicio de señales mejor y más confiable.

Incorporar mejores vagones de tren subterráneo al sistema

La flota de vagones del tren subterráneo no se diseñó de la manera más eficiente para el embarque de los usuarios. Las puertas de los vagones del tren subterráneo se abren y cierran alrededor de 7 millones de veces al día, y las puertas son la principal causa de demoras relacionadas con los vagones. El menor tiempo en el que se puede construir un vagón nuevo es de tres años. La MTA está acelerando la entrega de 300 nuevos vagones R179 de tren subterráneo para que lleguen los primeros en el otoño de 2017 y se termine la entrega para septiembre de 2018. Además, el Departamento de Tránsito de la ciudad de Nueva York acelerará la entrega de 450 vagones R211 nuevos.

El recientemente anunciado plan de seis puntos de la MTA contempla los problemas frecuentes que causan la interrupción del servicio e incomodidad a los pasajeros, los cuales incluyen problemas por puertas trabadas, de sistemas de controlador maestro, además de inconvenientes de calefacción y aire acondicionado. El sistema de transporte necesita un enfoque más integral impulsado por datos de diagnóstico que permita un mantenimiento preventivo en vez de uno correctivo.

Incrementar la Conectividad de las Comunicaciones en los Túneles del Tren Subterráneo

La MTA tuvo éxito al brindar conectividad para teléfonos celulares y wifi en cada estación del sistema para finales del año pasado. Sin embargo, la conectividad en los túneles del tren subterráneo sigue sin estar disponible. Los túneles del tren subterráneo son angostos, lo cual presenta retos al colocar los cables y otros equipos de wifi necesarios. Las estrategias estándares de la industria requerirían que se apagara completamente el servicio de trenes para instalar wifi en los túneles.

El desarrollo de un plan alternativo es una preocupación clave de este reto. Para obtener información acerca de cómo participar, visite www.ny.gov/MTAGeniusTransitChallenge.

El congresista Jerrold Nadler expresó: “El principal problema de Amtrak ha sido la falta de fondos, y el gobierno federal tiene la responsabilidad y obligación de financiar

esta red de transporte vital, que es importante no solo para el Estado de Nueva York, sino para todo el corredor noreste. Estoy complacido de servir en el grupo de trabajo y de trabajar con el gobernador Cuomo a fin de resolver estas cuestiones vitales relacionadas con el transporte. Necesitamos examinar en detalles todas las diferentes propuestas, incluyendo las posibles consecuencias que tendrán en la red de transporte y en los usuarios. Esto es especialmente relevante en términos de privatización, ya que tengo verdaderas preocupaciones acerca de su posible efectividad”.

El congresista Peter King sostuvo: “La situación desastrosa en Penn Station afecta a toda la región sur del estado, especialmente a cientos de miles de viajeros diarios del LIRR. Agradezco al Gobernador por designarme para el Grupo de Trabajo de Penn Station y espero con ansias trabajar con los demás miembros para lograr soluciones a corto y largo plazo”.

El líder de la mayoría en el Senado John J. Flanagan expresó: “Los residentes de Long Island, Hudson Valley y la ciudad de Nueva York se merecen un sistema de transporte colectivo confiable del siglo XXI que los lleve al trabajo y de regreso a casa a la noche para que pasen tiempo con sus familias y sus seres queridos. En este momento, no se están cubriendo las necesidades y los neoyorquinos están cansados de las demoras, cancelaciones y la falta de empatía, y quieren que se haga algo. Me complace anunciar estas medidas en el día de hoy junto con el Gobernador y demás miembros, incluyendo a mi colega en el Senado, Elaine Phillips, la presidenta de la Comisión de Infraestructura e Inversión de Capital del Senado y una defensora de los viajeros diarios de Long Island. Esta no es una cuestión partidaria, sino de calidad de vida, y es esencial que trabajemos juntos para obtener resultados tan pronto como sea posible. Agradezco al Gobernador por su liderazgo y estoy emocionado por las soluciones que están al alcance de la mano”.

El vocero de la asamblea, Carl Heastie, comentó: “Todos los días, cientos de miles de neoyorquinos confían en Penn Station como parte de su viaje diario, pero, infortunadamente, las condiciones actuales han creado caos y demoras. Este mes, la Asamblea, liderada por el presidente del Comité de Corporaciones, Autoridades y Comisiones, Jeffrey Dinowitz, sostuvo una audiencia pública acerca del Programa de Renovación de la Infraestructura de Penn Station de Amtrak para analizar su impacto en las operaciones de todo el sistema de la Autoridad de Transporte Metropolitano y Ferrocarril de Long Island. Aunque Amtrak anunció que harán reparaciones urgentes en este verano, las obras requerirán que se suspenda el 20% del servicio, empeorando más las condiciones ya insoportables. Hoy me uno al gobernador Cuomo y a la Delegación del Congreso de Nueva York para exhortar al gobierno federal a que asuma su responsabilidad de proveer financiamiento inmediato para resolver los problemas en curso y realizar las reparaciones tan necesarias en Penn Station”.

Steve Bellone, ejecutivo del condado de Suffolk, expresó: “La infraestructura antigua de Nueva York ha sido un problema en aumento durante años, pero hemos alcanzado un punto crítico en Long Island y debemos tomar medidas decisivas para encontrar soluciones a estos desafíos y garantizar que nuestra red de transporte puede cubrir las necesidades de las generaciones presentes y futuras. El gobernador Cuomo ha demostrado que nuestro gobierno tiene la capacidad no solo de hablar de proyectos principales de infraestructura, sino de llevarlos a cabo. Bajo su liderazgo, estamos

construyendo por un futuro mejor y estoy orgulloso de trabajar con él en este plan agresivo”.

El ejecutivo del condado de Nassau, Edward P. Mangano, sostuvo: “El Ferrocarril de Long Island es la red ferroviaria colectiva de mayor actividad en América del Norte y es esencial para la economía del condado de Nassau. Agradezco al gobernador Cuomo por su liderazgo para buscar resolver la deficiencia en Penn Station y ayudar a los viajeros diarios de Ferrocarril de Long Island”.

Scott Stringer, contralor de la ciudad de Nueva York, afirmó: “Después de años de inversiones insuficientes, las deficiencias en Penn Station se han vuelto insostenibles, sin satisfacer nuestras necesidades ni cumpliendo nuestros estándares como neoyorquinos. Con este plan de varios frentes, el gobernador Cuomo está tomando medidas para prevenir esos desafíos y construir un mejor sistema para el futuro. Espero con ansias trabajar con el gobernador Cuomo para abordar las necesidades de nuestros ciudadanos y crear un sistema del cual todos los neoyorquinos estén orgullosos”.

La presidenta del Concejo de la ciudad de New York Melissa Mark Viverito indicó: “Nueva York es la ciudad líder a nivel mundial y un transporte público confiable y adecuado es la arteria que mantiene funcionando a nuestra ciudad y negocios. Felicito al gobernador Cuomo por pensar en grande y por tomar una importante medida para reducir la tensión en el tránsito público para los residentes de la ciudad de Nueva York y Long Island y espero continuar trabajando con mis colegas en todos los niveles de gobierno para fortalecer nuestra inversión en la infraestructura de transporte esencial”.

John Samuelsen, presidente del TWU Local 100, manifestó: “Bajo el liderazgo del gobernador Cuomo, Nueva York está construyendo para el futuro. Desde el nuevo aeropuerto LaGuardia hasta el nuevo puente Tappan Zee, el Gobernador tiene un registro sin precedente en la resolución de los desafíos de infraestructura más complejos de nuestro tiempo. Ampliar nuestra red de infraestructura de transporte crea y sostiene empleos y una vía a la seguridad económica para los trabajadores de Nueva York. Con este nuevo plan agresivo e integral para combatir los problemas sistémicos de nuestra red de transporte, una vez más, el gobernador Cuomo toma medidas para mejorar las vidas de todos los neoyorquinos”.

Joe Lhota, vicepresidente sénior, vicedecano y jefe de personal del centro médico NYU Langone Medical Center, expresó: “Los viajeros diarios y turistas que transitan por el Corredor Noreste están cansados del desastre que es Penn Station y las demoras que afectan a todo el sistema de tránsito en Nueva York. El Gobernador ha presentado un plan de acción inteligente que enfrentará los problemas sistémicos que han persistido por décadas y garantizará que nuestros sistemas de transporte cubran las necesidades de las generaciones presentes y futuras de neoyorquinos. Felicito al Gobernador por su liderazgo y espero con ansias trabajar de forma conjunta para construir la infraestructura de transporte de clase mundial que se merecen los neoyorquinos”.

###

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