



De la designación a la ejecución: una vía de financiamiento federal para futuras autopistas interestatales

Restablecer la inversión nacional

Crear oportunidades para desarrollar futuras autopistas interestatales



Hitos de la I-27

- Se concluyeron los estudios iniciales de factibilidad.
- Cuenta con autorización vigente en dos estados como futura autopista interestatal.
- Continúan los trabajos para ampliar la designación y realizar estudios adicionales de factibilidad a fin de extenderla hasta Canadá.
- La I-27 se suma a otros 12 corredores interestatales futuros multiestatales autorizados por el Congreso.
- Siguiendo paso: FINANCIAMIENTO.



Historia de la inversión federal en las autopistas interestatales

- El programa interestatal original incluyó una garantía federal del 90% de los costos.
- El Sistema Interestatal original se creó cuando el comercio de Estados Unidos se orientaba principalmente de este a oeste.
- En 1944, el Congreso autorizó un Sistema Interestatal de 40,000 millas. Desde entonces, su crecimiento ha sido moderado.
 - Década de 1990: aproximadamente 42,700 millas
 - Década de 2000: 46,747 millas
 - Década de 2020: poco más de 48,000 millas

Necesidad de ampliar las autopistas interestatales

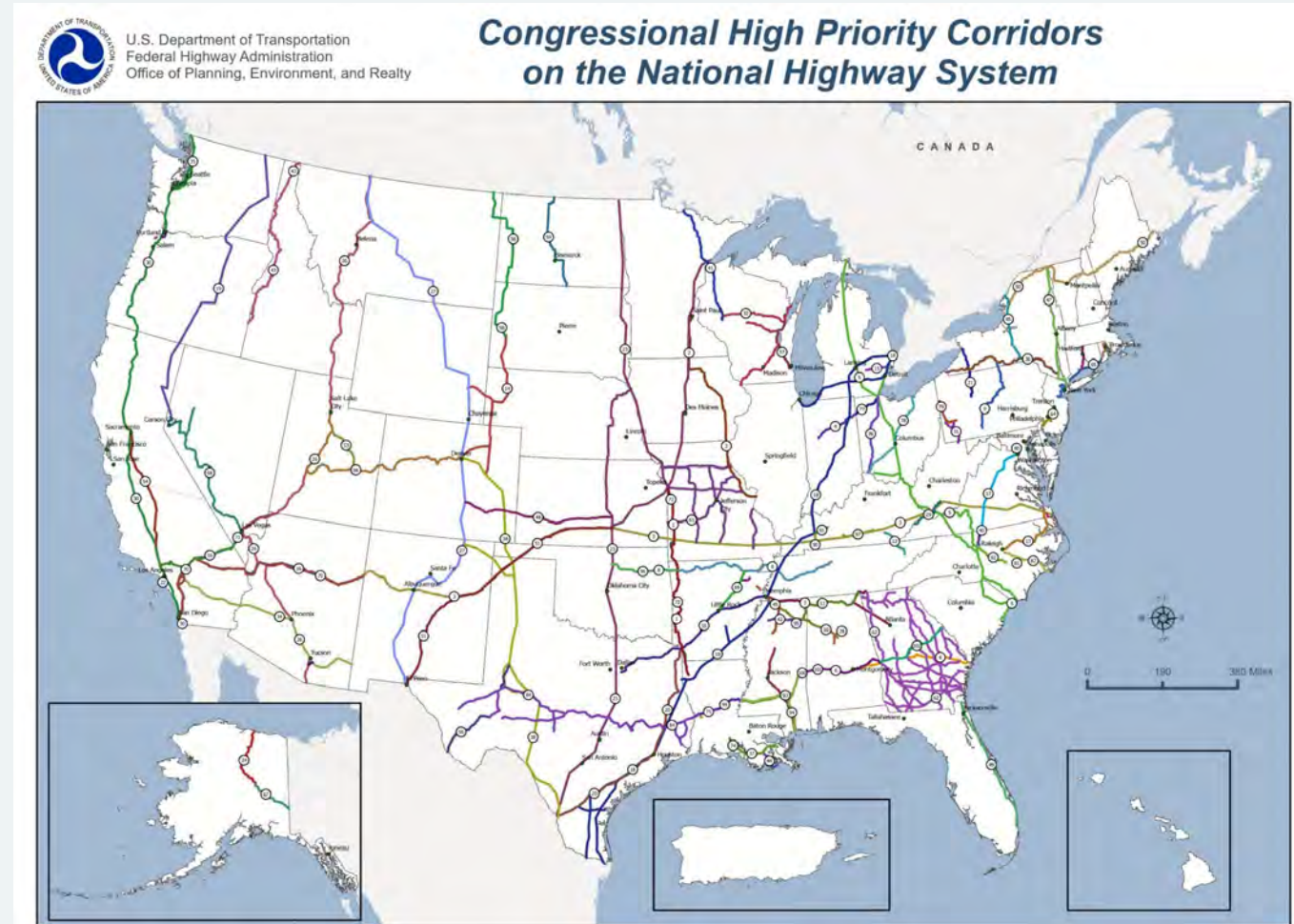
- De 1944 a la fecha, la población de Estados Unidos aumentó a más del doble.
- El comercio creció 14,700% y la economía se expandió 60 veces.
- El Sistema Interestatal no ha avanzado al mismo ritmo, especialmente en los corredores comerciales multiestatales de norte a sur que son fundamentales para la economía nacional actual.

Origen de los corredores de alta prioridad

- El programa de autopistas interestatales se concluyó a principios de la década de 1990.
- A partir de 1991, el Congreso reconoció la necesidad de continuar desarrollando infraestructura carretera y comenzó a designar Corredores de Alta Prioridad.
- La designación buscó impulsar la siguiente generación de autopistas interestatales y atender la brecha norte-sur.
- Existen más de 100 Corredores de Alta Prioridad, pero no cuentan con financiamiento específico ni con una estrategia nacional.
- Ninguna ley de reautorización desde 1991 ha atendido adecuadamente la necesidad de una nueva generación del Sistema Interestatal.

Corredores nacionales de alta prioridad

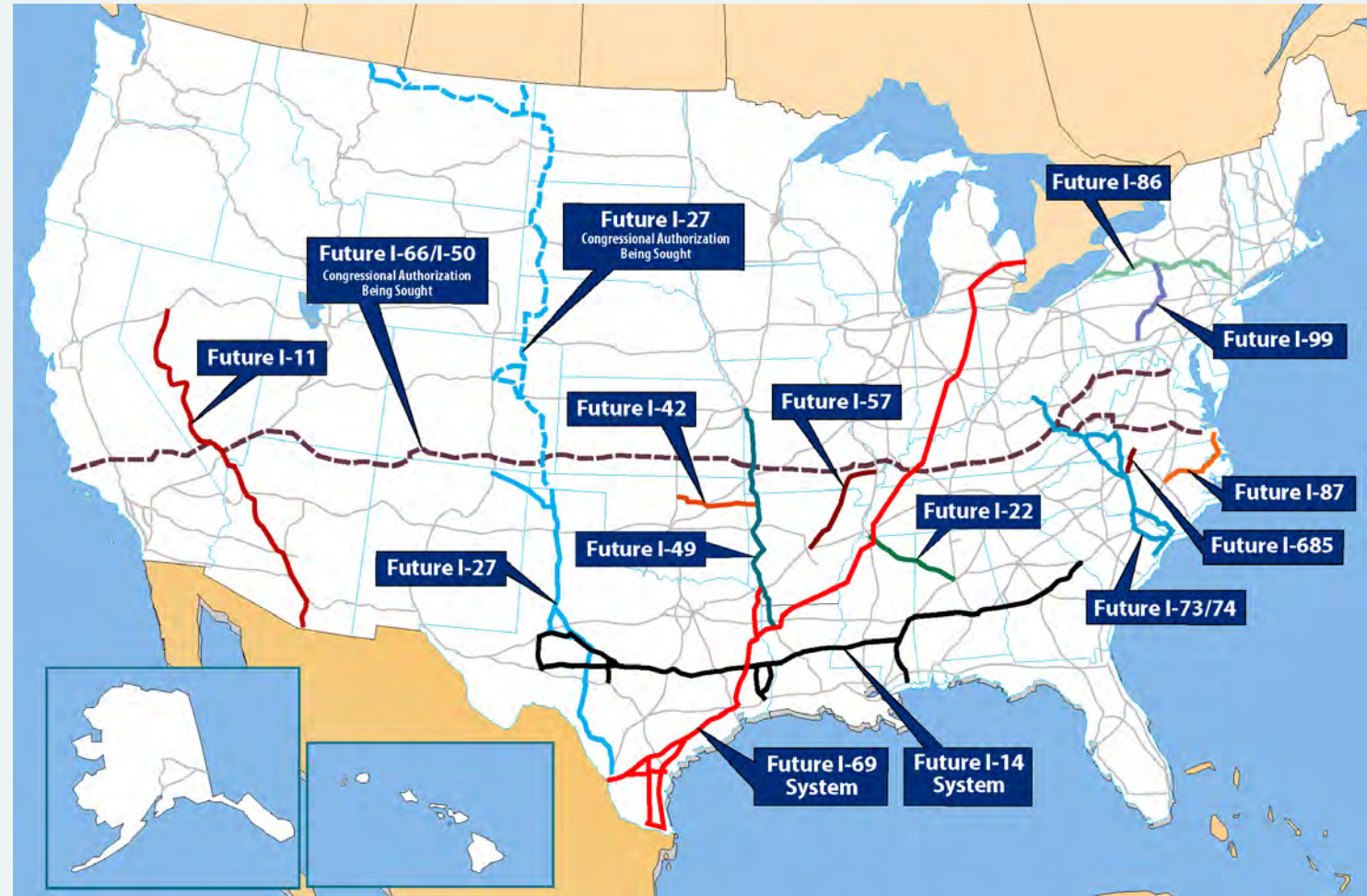
Corredores
nacionales de
alta prioridad



Corredores autorizados por el Congreso como futuras autopistas interestatales

Futuras autopistas interestatales multiestatales

13 corredores en 22 estados

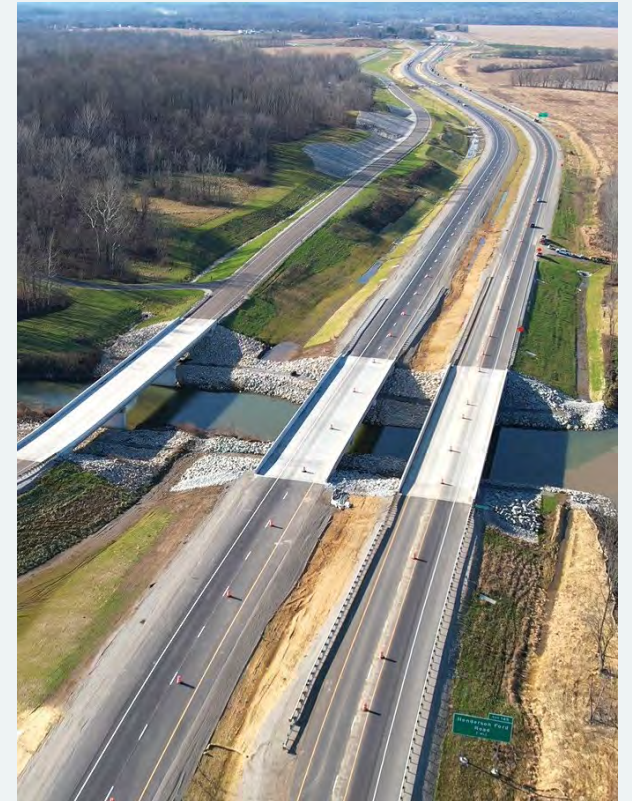


Futuras autopistas interestatales multiestatales

- Actualmente no existe una estrategia federal ni financiamiento federal específico para planear y construir futuras autopistas interestatales.
- Se requiere renovar el compromiso federal de ampliar y modernizar el Sistema Interestatal para responder a los retos de transporte, economía, seguridad vial y seguridad nacional del siglo XXI.
- Reconocimiento de la necesidad: el informe *Renewing the National Commitment to the Interstate Highway System: A Foundation for the Future* (2019) identificó la necesidad de ampliar el Sistema Interestatal.

Futuras autopistas interestatales multiestatales: por qué son importantes

- Impulsan el crecimiento económico: conectan regiones rurales y urbanas con los mercados.
- Congestión y seguridad vial: reducen la congestión, aumentan la seguridad y hacen más eficientes los viajes.
- Apoyan el comercio: conectan eficientemente puertos de entrada, puertos marítimos y centros de carga en toda Norteamérica.
- Modernizan instalaciones y aumentan la resiliencia: actualizan carreteras obsoletas conforme a normas interestatales modernas.
- Apoyan la defensa nacional: fortalecen la Red Estratégica de Carreteras (STRAHNET).
- Incorporan nuevas tecnologías.



El impacto económico de las autopistas interestatales ha sido extraordinario

- Desde 1970, el Sistema Interestatal de Carreteras ha generado entre 3 y 5 billones de dólares adicionales acumulados en el PIB nacional.
- Los costos de transporte de carga por tonelada-milla disminuyeron 55% gracias a las mejoras de eficiencia.
- Los condados rurales con acceso a una autopista interestatal registran un ingreso per cápita 19% mayor que aquellos sin acceso.
- Los futuros corredores interestatales reproducirán este sólido retorno sobre la inversión.



Conceptos clave de la propuesta de financiamiento de CAFI

- Financiamiento específico y predecible mediante fórmula, en vez de subvenciones competitivas.
- Financiamiento adicional a las asignaciones existentes.
- Cada estado determina la prioridad de sus proyectos.
- Invertir en el sistema nacional de carreteras es una responsabilidad federal fundamental.



Restablecer financiamiento específico y predecible para el desarrollo interestatal

- La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA) aumentó considerablemente los fondos de subvenciones.
- A nivel nacional, sólo alrededor del 4% de las subvenciones relacionadas con carreteras se otorgó a los departamentos estatales de transporte.
- AASHTO apoya reducir las subvenciones federales y distribuir los recursos mediante fórmulas.
- El financiamiento mediante fórmula es predecible y eficiente.



Gestiones de la Coalición CAFI

- Acciones de la Coalición CAFI para respaldar el financiamiento en la próxima ley:
 - Movilización de apoyo ciudadano ante el Congreso y la Administración federal.
 - Solicitudes del Congreso y de partes interesadas en los portales de la Cámara de Representantes y el Senado para la reautorización.
 - Diálogo continuo con los comités clave encargados de autorizar la legislación.
 - Enmienda a la Ley BUILD America 250.
 - Aprovechamiento de la carta del secretario Duffy a los líderes del Congreso.

Situación de la ley de reautorización

- La Ley BUILD America 250 fue aprobada en comisión de la Cámara de Representantes con amplio respaldo bipartidista (61 a 2).
- El Senado no ha tomado ninguna medida oficial.
- 151 integrantes del Congreso representan zonas ubicadas a lo largo de corredores interestatales futuros autorizados.
 - 32 de esos integrantes corresponden al futuro corredor I-27.

Apoyo al financiamiento de CAFI en la Ley BUILD America 250

- Sección 1105 - Proyectos multimodales de carga y carreteras de importancia nacional: 6 mil millones de dólares en cinco años (1.2 mil millones anuales) del Fondo General para proyectos competitivos nacionales de carga y carreteras.
- Sección 1122 - Programa Nacional de Carga Carretera y Corredores de Alta Prioridad: 8.25 mil millones de dólares en cinco años (1.65 mil millones anuales) del Fondo Fiduciario de Carreteras.
- Sección 1124 - Programa de Subvenciones para Acelerar el Transporte Terrestre (STAG): 12 mil millones de dólares en cinco años (2.4 mil millones anuales) del Fondo Fiduciario de Carreteras para llevar grandes proyectos de transporte de la planeación a la construcción.

Perspectivas de la ley de reautorización

- El plazo se amplió mediante una resolución de continuidad (CR).
- Las prórrogas son comunes.
- De las últimas cinco leyes, cuatro fueron prorrogadas antes de que se promulgara una sustitución de largo plazo.
- El panorama político cambiará después de las elecciones.



Crece el apoyo para restablecer financiamiento específico y predecible para el desarrollo interestatal

- CAFE busca aprovechar el reconocimiento nacional de la necesidad de invertir en infraestructura carretera.
- Durante el 70.º aniversario del Sistema Interestatal, el subsecretario de Transporte de Estados Unidos, Steven Bradbury, señaló que la meta de la Administración Trump es construir una red carretera a la altura de la grandeza, la ambición y el espíritu perdurable del pueblo estadounidense.

Carta del secretario Duffy a los líderes del Senado

Ampliación y modernización de la infraestructura: El Congreso debe autorizar un nuevo programa de subvenciones competitivas, dirigido a acelerar la terminación y ampliación del Sistema Interestatal, reducir de manera considerable los costos de transporte de mercancías en los intercambios carreteros y desplegar infraestructura digital y tecnología de transporte de importancia crítica a gran escala. La Administración tiene como objetivo poner en marcha la terminación del Sistema Interestatal, incluidas las autopistas cuya construcción futura ha sido autorizada por el Congreso. Esto es fundamental para garantizar que Estados Unidos conserve su liderazgo económico durante el próximo siglo, como lo hicieron las carreteras de hoy cuando se construyeron. La Guerra Fría, sin duda, no fue la última amenaza contra nuestra inversión en las décadas siguientes.

Traducción al español del fragmento destacado

Sólido apoyo nacional al programa de financiamiento de CAFI

Acadiana Planning Commission, LA
Alliance for I-69 Texas, TX
Amarillo MPO, TX
Area Development Foundation of Val Verde County, TX
Big Spring Area Chamber of Commerce, TX
Big Spring Economic Development Corp.
Bowman County
Box Butte County
Box Butte Development Corporation
Cameron County, TX
Cameron County Regional Mobility Authority, TX
Cameron Economic Development Corp., TX
Chattahoochee Valley Infrastructure Coalition, GA, AL
City of Alliance
City of Belfield, ND
City of Belle Fourche, SD
City of Big Spring, TX
City of Bowman, ND
City of Chadron, NE
City of Clayton, NM
City of Del Rio, TX
City of Dumas, TX
City of Gering, NE
City of Hale Center, TX
City of Kimball, NE
City of Lamar, CO
City of Lamesa, TX+
City of Midland, TX
City of Odessa, TX
City of O'Donnell, TX
City of Raton, NM
City of San Angelo, TX

City of Scottsbluff, NE
City of Watford City, ND
City of Williston, ND
Ciudad Acuña, Coahula
Communities Strong LLC, CO
Dawes County Travel Board, NE
Dawes County, NE
Del Rio Chamber of Commerce, TX
Ector County, TX
Heartland Expressway Association, NE
Horry County, SC
Howard County, TX
I-14 Gulf Coast Strategic Highway Coalition,
TX, LA, MS, AL, GA
I-27 Ports-to-Plains Alliance
TX, NM, OK, CO, NE, WY, SD, ND, MT
Keep Big Spring Beautiful, TX
Kimball County, NE
Kiowa County, CO
Lamesa Chamber of Commerce, TX
Lamesa Economic Development Corp, TX
Laredo Economic Development Corp., TX
Leonardite Products LLC, ND
Lincoln County EDC, CO
Lincoln County, CO
Lubbock Economic Development Alliance, TX
Lynn County, TX
Marion County, SC
Market Lubbock EDC, TX
Marshall Economic Development Corp., TX
McKenzie County Job Development Authority, ND
McKenzie County, ND

Midland County, TX
Monticello Economic Development Commission, AR
Moore County, TX
MOTRAN - Midland-Odessa Transportation Alliance, TX
New Orleans Regional Planning Commission, LA
North East Texas Regional Mobility Authority
Northwest Louisiana Council of Governments, LA
Northwest Nebraska Development Corporation, NE
Panhandle Regional Planning Commission
Permian Basin Regional Planning Commission, TX
Port of Corpus Christi Authority, TX
Rapides Area Planning Commission, LA
Ryan International, Inc., TX
Saint Clair County EDA, MI
Scotts Bluff County, NE
Shiawassee Economic Development Partnership, MI
Conora EDC, TX
South Central Planning & Development Commission, LA
Stark Development Corporation, ND
Sutton County, TX
Theodore Roosevelt Expressway Association, ND
Tom Green County, TX
Town of Hugo, CO
Town of Limon, CO
Twin Cities Development, NE
Union County, NM
Val Verde County, TX
Vision West, ND
Western Region Economic Development, ND
Williams County, ND
Williston Area Chamber of Commerce, ND

Las entidades firmantes se conservan en su denominación oficial.

Actúe ahora para apoyar el financiamiento federal de los corredores CAFI

- CAFI busca generar cartas de apoyo dirigidas al secretario Duffy en relación con su reciente carta a los líderes del Senado.
- Acercamiento con comités clave:
 - Senado: comités de Medio Ambiente y Obras Públicas (EPW), Comercio y Banca.
 - Cámara de Representantes: Transporte e Infraestructura (T&I), y Medios y Arbitrios.
- Siga nuestra página en LinkedIn: Congressionally Authorized Future Interstate Coalition (CAFI). El código QR aparece en la siguiente diapositiva.
- Identifique oportunidades para destacar la importancia del financiamiento de CAFI en boletines, medios y otros canales, y comparta la información para ampliar su difusión.

Información adicional

Lauren Garduño

Presidenta y directora ejecutiva

Ports-to-Plains Alliance (I-27)

lauren.garduno@portstoplains.com

(325) 514-4114

Jennifer Shepard

Directora general

Hance Scarborough LLP

jshepard@hslawmail.com

(202) 223-8881

David Pore

Socio

Hance Scarborough LLP

dpore@hslawmail.com

(202) 223-8881



Contacto con el secretario Duffy



LinkedIn