

Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo



Presidente Biden firma la ley de Inversión en Infraestructura y Empleo
Kenny Holston/Getty Images

El 15 de noviembre del 2021 el presidente de los Estados Unidos, Joe Biden, firmó el proyecto de ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (IIJA, por sus siglas en inglés), también conocido como la Ley Bipartidista de Infraestructura (BIL), convirtiéndolo en el proyecto de mayor inversión para la modernización de la infraestructura de toda la nación. BIL, ayudará a hacer crecer la economía, mejorar la competitividad de los Estados Unidos, crear empleos y construir un seguro, resiliente y equitativo sistema de transporte. El proyecto de ley se enfoca en la creación de nuevos programas y fondos para la mejora de todos los sistemas, incluyendo, carreteras, puentes, mejoras al sistema ferroviario, tránsito, puertos, aeropuertos, la red eléctrica, sistemas de agua y ancho de banda.

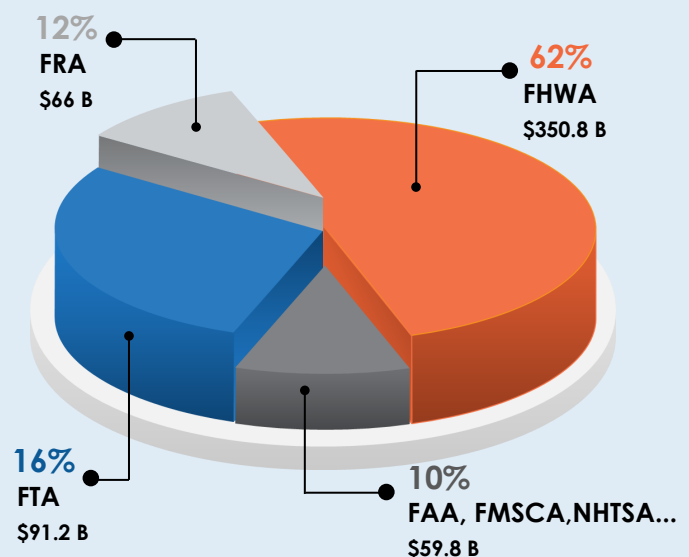
El proyecto de \$1.2 trillones, considerado uno de los proyectos de infraestructura más grandes y completos aprobado en la historia de EE. UU., destinará \$567.1 billones de dólares en nuevos fondos federales durante los próximos cinco años fiscales (FY22-26) para infraestructura en sistemas de transporte. Nuevos programas, como lo son el programa Nacional de Carga de Vehículos Eléctricos, el de Reducción de Carbono y el de Inversión en Puentes han sido incluidos en el proyecto para fomentar un mejor ambiente y preservación de nuestros activos en el sistema vial.

Asignación de fondos federales bajo la nueva ley BIL

Como parte de la nueva ley, el total de fondos asignados a las departamentos aumentarán significativamente a través de diferentes mecanismos. El Departamento de Transportación (DOT), recibirá una asignación de \$567.1 millones de dólares, lo cual representa un 47% de los fondos totales, siendo este el departamento de mayor impacto. Estos fondos, a su vez, se dividirán entre las agencias federales bajo el DOT como lo son la Administración Federal de Carreteras (FHWA), Administración Federal de Aviación (FAA), Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) y la Administración Federal de Transporte (FTA), entre otros.

La FHWA aseguró \$350.8 billones de dólares, para un 62% de los fondos del DOT, para los años fiscales 2022-2026. Por otro lado, la FTA recibirá una asignación de \$91.2 millones de dólares, representando un 16% de los fondos y la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), \$66 billones de dólares, para un 12%. Los restantes fondos se dividirán entre las otras agencias del DOT como lo son la Federal Motor Carrier Safety (FMSCA), FAA y NHTSA, por mencionar algunas.

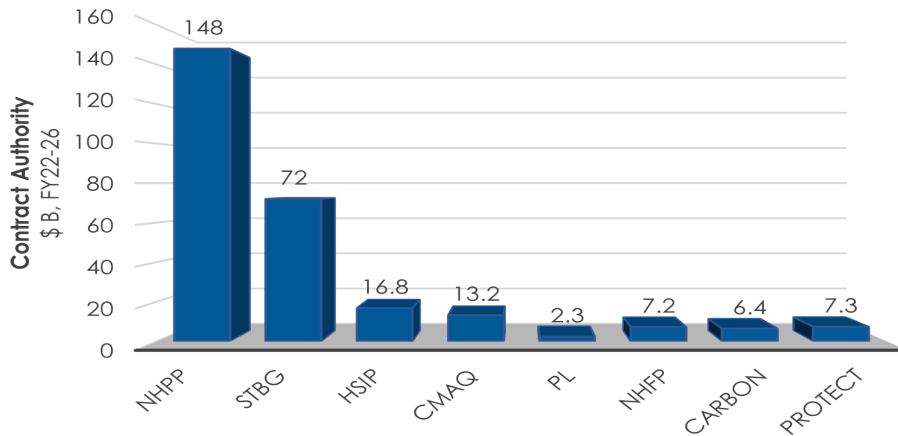
Distribución de fondos DOT



Provisiones de la Administración Federal de Carreteras en BIL

La Administración Federal de Carreteras (FHWA) será la agencia con mayor cantidad de fondos asignados con \$350.8 billones de dólares por cinco años, \$303.5 billones en "Contract Authority" (CA) del fondo Fiduciario de Carreteras (HTF) y \$47.3 billones del Fondo General (GF) para los Programas de Infraestructura de Carreteras (HIP). Los fondos otorgados bajo CA, son mayormente (90%) asignados por fórmulas a los estados. Estos fondos se dividirán entre 8 programas, 6 programas existentes del FAST Act y 2 programas nuevos introducidos bajo BIL. Entre estos programas se encuentra el Programa Nacional de Desempeño de Carreteras (NHPP), el Programa de Subvenciones para Bloques de Transporte de Superficie (STBG), el Programa de Mejoras en la Seguridad Vial (HSIP), por mencionar algunos, y el nuevo Programa de Reducción de Carbono y "PROTECT". Es importante mencionar que algunos de estos programas no sólo vieron cambios en su asignación de fondos, pero también vieron cambios en los criterios de elegibilidad, entre ellos el HSIP.

Distribución de fondos de programas bajo CA



Por otro lado, los fondos que se asignarán del Fondo General, la gran mayoría serán distribuidos por fórmula (72%) y el restante (28%) a través de discretionales o competitivos. Existirán 9 categorías del HIP bajo BIL, entre estos el Programa de Fórmula de Puente (BFP), el Programa Nacional de Fórmulas para Vehículos Eléctricos, el Programa de Inversión de Puentes, el Programa INFRA (competitivo) y el Programa Piloto Reconectando Comunidades (competitivo). De los programas anteriormente mencionados, Puerto Rico está incluido en muchos de estos como por ejemplo el Programa de Fórmula de Puente y el Programa Nacional de Fórmulas para Vehículos Eléctricos, por mencionar algunos. En adición, la ley hace a Puerto Rico elegible para aplicar a múltiples programas discretionales o competitivos. Para más información de estos programas y actualizaciones sobre las provisiones de BIL en FHWA, pueden visitar [Bipartisan Infrastructure Law - Overview | Federal Highway Administration](#).

Programa de Carreteras de Puerto Rico

La ley federal traerá cambios a todos los programas y fondos bajo la Administración Federal de Carreteras y Puerto Rico no será la excepción. La ley de infraestructura continuará con todas las elegibilidades establecidas por el FAST Act para el territorio con la diferencia de que recibirá un aumento de 10% en los fondos asignados, de \$158 millones de dólares del FY21 a \$173 millones para el FY22. En general, a través de los próximos cinco años, Puerto Rico recibirá sobre un 14 % más en comparación con la cantidad de fondos autorizados en el FAST Act (FY16-20). De estos fondos al menos un 50 por ciento estará disponible solamente para propósitos de elegibilidad bajo el NHPP, otro 25 solamente para propósitos bajo el HSIP y el sobrante de fondos se podrá usar en cualquier actividad elegible bajo el capítulo 1 del título 23, Código de los Estados Unidos (U.S.C.) y mantenimiento preventivo en el Sistema Nacional de Carreteras. [§11126 (2); 23 USC 165(b)(2)(C)(iii)].

Programa de Mejoras en la Seguridad Vial (HSIP)

Cambios a los criterios de elegibilidad

El Programa de Mejoras en la Seguridad Vial (HSIP) es un programa vial de ayuda federal enfocado en lograr una reducción significativa de muertes y heridos graves en todas las carreteras públicas. Dado a su papel fundamental en lograr la misión y propósito de la Administración Federal de Carreteras de cero muertes en la carreteras, la ley BIL aumentó sustancialmente los fondos asignados al programa. Los proyectos que utilizan los fondos bajo el programa HSIP deben cumplir con las provisiones de elegibilidad previamente establecidas bajo el Título 23 del Código de Regulaciones Federales de los Estados Unidos. Sin embargo, la nueva ley añade algunas consideraciones adicionales bajo las cuales un proyecto podrá cualificar para utilizar los fondos, entre estos los proyectos de seguridad especificados y sistemas automatizados de aplicaciones de tránsito.

Proyectos específicos de seguridad vial

El HSIP está dirigido principalmente a soluciones de infraestructura. Bajo la nueva ley, se le permite a los estados utilizar hasta el 10% de su asignación de cada año fiscal en proyectos de seguridad vial específicos que avancen la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SHSP). (23 USC 148(e)(3)). Este límite del 10% no aplica a los proyectos de mejora de la seguridad vial de no infraestructura y que se enumeran específicamente en 23 U.S.C. 148(a)(4)(B), tales como recopilación, análisis y mejora de datos

de seguridad. Según el 23 U.S.C. 148(a)(11), los proyectos de seguridad especificado son aquellos que:

- promueven la concientización pública e informa al público asuntos de seguridad vial (incluida la seguridad para motociclistas, ciclistas, peatones, personas con discapacidades y otros usuarios de la vía)
- facilitan la aplicación de las leyes de seguridad vial
- proporcionan infraestructura y equipos relacionados con la infraestructura para apoyar los servicios de emergencia
- llevan a cabo investigaciones relacionadas con la seguridad para evaluar contramedidas o equipos experimentales de seguridad
- apoyan las rutas seguras a las actividades no relacionadas con la infraestructura de escuelas

Sistemas automatizados de aplicación al tránsito

Los sistemas de control del tránsito automatizados (o sistemas de cámaras de seguridad) son una estrategia clave para avanzar en la implementación del enfoque del *Safe System*. La FHWA identificó las cámaras de seguridad de velocidad como una contramedida de seguridad comprobada en su actualización de 2021. La ley BIL no continúa con la disposición del FAST Act que prohibía el uso de fondos HSIP para comprar, operar o mantener un sistema de control de tránsito automatizado. Por ende, los sistemas de cámaras de seguridad pueden ser elegibles para fondos del HSIP según 23 U.S.C. 148(a)(11)(B)(ii) u otro financiamiento de carreteras de ayuda federal, sujeto a los criterios de elegibilidad del programa individual. **(Continúa en la próxima página)**

Cabe recalcar que todos los proyectos especificados, incluyendo los sistemas automatizados, deben cumplir con los requisitos descritos en 23 U.S.C. 148 que se aplica a los proyectos de mejora de la seguridad vial. (23 USC 148(e)(3)(C)(i)). Esto incluye el requisito 23 CFR 924.9(c) de que los proyectos se identifiquen en el Programa de Mejora del Sistema de Transporte Estatal (STIP) y sean consistentes con el Plan de Transportación Estatal a Largo Plazo y el Plan de Transportación Metropolitano (MTP), además al SHSP estatal.

Guía de reglas especiales

La ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (IIJA), entre otras cosas, estableció una nueva regla especial bajo el HSIP para la seguridad de los usuarios vulnerables (VRU) y continuó con los dos programas especiales existentes: la regla especial para Carreteras Rurales de Alto Riesgo (HRRR), y Conductores y Peatones Mayores. La regla especial VRU es parte de un enfoque más amplio en la seguridad de los usuarios no motorizados, como los son los ciclistas y peatones, que incluye un nuevo requisito para que los estados completen las evaluaciones de seguridad de los VRU.

La nueva regla especial VRU en 23 U.S.C. 148(g)(3) establece: "Si el total anual de muertes de los usuarios vulnerables de la carretera en un estado representan no menos del 15 por ciento del total de choques fatales anuales en el estado, ese estado estará requerido a obligar no menos del 15 por ciento de los fondos asignados al estado bajo la sección 104(b)(3) para el siguiente año fiscal para proyectos de mejora de la seguridad vial para atender la seguridad de los usuarios vulnerables". Para poder entender bien esta regla y su aplicación, es necesario conocer cómo se define a un usuario

vulnerable y como FHWA determinará si es aplicable o no.

La definición de usuarios vulnerables es provista en 23 U.S.C. 148(a)(15) como "un no motorizado—

"(A) con un código de atributo de persona del sistema de informe de análisis de fatalidad que se incluye en la definición del término 'número de fatalidades no motorizadas' en la sección 490.205 del título 23, Código de Reglamentos Federales (o reglamentos sucesores)"

"(B) descrito en el término 'número de lesiones graves no motorizadas' en esa sección."

Pese a que la definición legal de "usuario vulnerables" incluye tanto "número de muertes no motorizadas" como "número de lesiones graves", la regla especial VRU sólo considera muertes no motorizadas, según 23 U.S.C. 148(g)(3).

En cuanto a la determinación, la FHWA recopilará el número anual de muertes de no motorizados y el número total de muertes de las *Fatality Analysis Reporting System* (FARS). El número de muertes de no motorizados se dividirá entonces por el total muertes y será multiplicado por 100 para obtener un porcentaje, según se muestra a continuación:

$$\frac{\text{Fatalidades de usuarios vulnerables}}{\text{Total de fatalidades}} \times 100$$

La regla especial VRU se aplica si el valor calculado es 15% o mayor. De aplicarse, el estado estará requerido a obligar en el próximo año fiscal no menos del 15% de las cantidades asignadas según lo establece la ley. Si un Estado no obliga los fondos de la regla especial de VRU en el primer año fiscal, deberá explicar por qué no puede obligar los fondos y deberá devolver los fondos no utilizados para la redistribución de agosto.