

RIGHT OF WAY

REVISTA

La voz de la profesión del Derecho de Vía

LIDERANDO LA **CRUZADA**

La reforma reglamentaria gana terreno

ENERO/FEBRERO
2017

IRWA



MILES DE MILLONES

POR BUROCRACIA

El Proyecto de Túneles Ferroviarios Gateway tolera un proceso de obtención de permisos que no avanza —y es costoso—.

POR PHILIP K. HOWARD

Se deben construir dos nuevos túneles ferroviarios debajo del río Hudson para aliviar un embotellamiento ferroviario crítico y permitir la renovación de los túneles centenarios. El propósito de este informe es delinear los costos económicos y ambientales de los diferentes calendarios de obtención de permisos, y proponer mecanismos de aprobación que ahorrarán a los contribuyentes miles de millones y evitarán daños ambientales significativos.

El Apocalipsis del transporte

El Proyecto de Túneles Ferroviarios Gateway es un plan de infraestructura de \$24,000 millones de dólares para aliviar un embotellamiento crítico en la línea ferroviaria del Corredor Noreste (de Washington, DC a Boston). Creará dos nuevos túneles debajo del río Hudson entre Nueva Jersey y la estación Penn en la ciudad de New York, reconstruirá la capacidad en



los accesos de Nueva Jersey al Hudson y añadirá capacidad de plataforma y estación dentro de la estación Penn. Esta conexión es un enlace de transporte esencial en el Corredor Noreste, un área del país que representa el 20% del PBI nacional. La cantidad de pasajeros en la línea ferroviaria del Corredor Noreste incluye casi 100,000 viajes de tren individuales en cada trayecto entre Nueva Jersey y Nueva York cada día de trabajo. Los trenes funcionan con capacidad casi completa.

La conexión ferroviaria existente entre Nueva Jersey y la estación Penn consiste en un par de túneles de 105 años de antigüedad debajo del río Hudson, justo al sur del túnel Lincoln. Estos túneles ferroviarios, que son utilizados por trenes tanto de Amtrak como de NJ Transit, ya estaban en necesidad de reparación cuando fueron dañados en octubre de 2012 por millones de galones de agua marina del huracán Sandy, lo que causó un mayor deterioro del rendimiento del sistema. Durante una semana de julio de 2015, en

cuatro de los cinco días de la semana se produjo la interrupción total del servicio, sin absolutamente ningún tren que cruzaran el Hudson. Sin intervención, esos retrasos son una premonición aterradora de nuestro futuro", afirmó el senador de Nueva York Chuck Schumer en agosto de 2015 y añadió que temía que nos acercáramos al "Apocalipsis del transporte".

Una crisis regional

En el corazón del Proyecto Gateway, propuesto por primera vez por Amtrak en 2011, está la creación de dos nuevos túneles del río Hudson. Es inevitable que se produzcan más interrupciones en los túneles existentes, y cada uno de ellos debe ser cerrado en algún momento de la próxima década durante, al menos, un año para que se efectúen reparaciones. Cerrar uno sin crear vías adicionales reducirá la capacidad del sistema en un 75%. Los efectos económicos y

ambientales del cierre, sin la nueva capacidad de túnel para reemplazar los túneles existentes, serán perjudiciales para la economía regional y causarán un congestionamiento muy importante del tránsito durante gran parte del día. En mayo de 2015, durante un recorrido por los túneles actuales, el senador de Nueva Jersey Cory Booker comentó a los periodistas: "Quiero que las personas se centren en el hecho de que estamos en crisis".

La nueva capacidad ferroviaria debajo del Hudson ha sido estudiada desde, al menos, 1971. Se incorporó una propuesta para construir dos nuevos túneles al Proyecto ARC (Acceso al Centro de la Región) aprobado en 2009, después de seis años de revisión ambiental, con un presupuesto inicial de \$8,400 millones. En 2010, el costo declarado del proyecto había ascendido a \$11,000 millones, y el gobernador Chris Christie de Nueva Jersey retiró su parte estatal de la financiación. El proyecto se dio por finalizado después de haberse gastado 600 millones de dólares.

Plan para duplicar la capacidad

Los dos túneles propuestos en el Proyecto Gateway son similares a los del Proyecto ARC, pero tomarán un camino un poco más al norte debajo del río Hudson y terminarán en la estación Penn. (El túnel del ARC habría terminado debajo de Herald Square en Manhattan, sin una conexión directa a la estación Penn). El Proyecto Gateway también incluirá la adición de plataformas a la estación Penn y la rehabilitación de puentes y cruces en Nueva Jersey para mejorar la capacidad del sistema.

Con la adición de dos nuevos túneles y la rehabilitación de los dos actuales, Amtrak estima que el Proyecto Gateway duplicará en última instancia la capacidad ferroviaria de toda el área del proyecto. En 2015, Amtrak estimó que el Proyecto Gateway costaría \$20,000 millones —la mitad para los nuevos túneles y la otra mitad para expandir la capacidad en ambos lados—, incluidas las mejoras de los puentes y las nuevas plataformas para la estación Penn. A principios de 2016, Amtrak elevó los costos estimados a \$23,900 millones.

Los costos finales dependerán de cuándo se pueda comenzar el trabajo. La planificación del proyecto está sustancialmente completa, y, con los permisos correspondientes obtenidos, el trabajo podría comenzar a fines de 2017. Sin embargo, el Proyecto Gateway requiere una revisión ambiental y permisos de casi dos docenas de organismos federales, estatales y locales.

En la actualidad, no hay un camino claro en cuanto a la revisión y los permisos para el proyecto, a pesar de que el Proyecto ARC similar fue sometido a una revisión ambiental de seis años y obtuvo un permiso completo. Tampoco hay acuerdo sobre el alcance de la revisión que se requiere. Amtrak estima un proceso de tres años. Otros participantes han sugerido que tomará el doble de tiempo. Un proceso de revisión de cinco años significa que los nuevos túneles no se abrirán hasta 2028 como mínimo, después de que alguno de los túneles existentes probablemente sea cerrado por reparaciones.

El tiempo es dinero

En nuestro informe de 2015, “Two Years, Not Ten Years” (“Dos años, no diez”), Common Good determinó que un retraso de seis años en la revisión ambiental y la obtención de permisos aumenta más que

el doble el costo total de la infraestructura, incluida la ineficiencia de capacidad continua. El informe también determinó que una larga revisión ambiental produce a menudo daño ambiental al prolongar los embotellamientos. Según el informe, la principal falla en los procesos actuales de aprobación de la infraestructura es la ausencia de líneas claras de autoridad para hacer los juicios necesarios para asegurar que el proceso de revisión avance y no se atasque en asuntos y desacuerdos inmatereales.

Con un proyecto del tamaño de Gateway, el tiempo no es solo dinero, sino mucho dinero. Tal como se indica en la página 20, cuando se compara con un proceso de 18 meses para terminar la revisión y la obtención de permisos, un calendario de obtención de permisos de tres años podría aumentar el costo del proyecto para los contribuyentes por más de \$3,000 millones. Otro retraso de dos años aumentaría los costos por casi \$10,000 millones.

La importancia de Gateway es innegable. No hay argumentos serios en contra del proyecto. Tampoco hay alternativas serias, que ya han sido estudiadas como parte de la revisión del ARC. El retraso en el inicio del trabajo solo aumentará los costos, debilitará la economía regional y causará daños ambientales. Por el contrario, los beneficios ambientales de la construcción inmediata del

Proyecto Gateway son convincentes. Una mejor capacidad ferroviaria hace que los automóviles y los autobuses salgan de la carretera. Evitar el escalofriante escenario del cierre prematuro de un túnel existente es, en sí, una razón imperiosa para iniciar la construcción tan pronto como sea posible. Lo que se necesita para promover el interés público —hacer ahorrar a los contribuyentes miles de millones y evitar el potencial “Apocalipsis del transporte”— es un camino legal acelerado y cierto para la aprobación del Proyecto Gateway.

Desglose costo-beneficio

En función del trabajo de ingeniería, diseño y evaluación ya completado, entendemos que la construcción en los túneles del Proyecto Gateway podría comenzar a fines de 2017 o, aproximadamente, a los 18 meses de abril de 2016, y que los túneles podrían estar en funcionamiento siete años más tarde, a fines de 2024. Tal como se dijo anteriormente, retrasar los permisos otros 18 meses aumentará los costos por más de \$3,000 millones, con un aumento de los costos a un mayor ritmo con retrasos adicionales. Los principales costos y beneficios potenciales son los siguientes:

Beneficios ambientales de aumentar la capacidad ferroviaria más rápido. Los documentos de permisos para el Proyecto ARC proyectaron 80,000 viajes adicionales en tren por día sobre la línea de base actual, un aumento de casi un 50% en la cantidad de pasajeros, al terminar el proyecto. Gateway duplicaría la capacidad de ARC (añadiendo, en última instancia, alrededor de 160,000 viajes adicionales en tren). El aumento de la capacidad ferroviaria produce una disminución proporcional en el uso de automóviles. El análisis para el Proyecto ARC estimó que 80,000 viajes adicionales en tren se traducirían en una disminución del 4.9% en los viajes diarios en automóvil a lo largo del Hudson, unas 590,000 millas menos conducidas por día. Sobre la base de las mismas métricas, el Proyecto Gateway ahorraría más de 1.1 millones de millas por día, con lo que se reduciría el tránsito automovilístico en el Hudson casi un 10%.



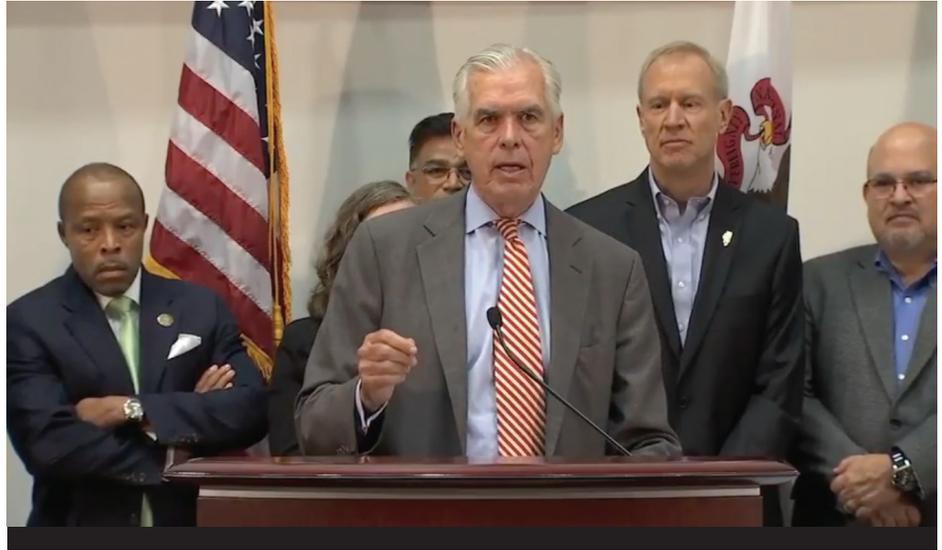
El Proyecto Gateway ampliará y renovará la línea ferroviaria del Corredor Noreste entre Newark, Nueva Jersey, y la ciudad de Nueva York. Los túneles y los puentes originales de la línea fueron construidos hace más de 100 años y sufrieron daños importantes durante el huracán Sandy.

Beneficios económicos del estímulo de la construcción. Los documentos de planificación del ARC concluyeron que el proyecto generaría cerca de 100,000 puestos de trabajo en la región durante la fase de construcción y, aproximadamente, \$9,000 millones en actividades comerciales durante ese mismo período. La declaración de impacto ambiental (EIS) del ARC también estimó que la fase de construcción del proyecto generaría alrededor de \$1,500 millones en ingresos fiscales federales, estatales y locales.

Beneficios económicos y de eficiencia del aumento de la capacidad ferroviaria. Un informe posterior del ARC realizado por la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno agrupó varios análisis económicos que concluyeron que el crecimiento económico que conllevaría una mejor infraestructura de transporte generaría entre 44,000 y 100,000 puestos de trabajo adicionales y conduciría a un aumento de hasta \$4,000 millones en ingresos personales durante los 10 años posteriores a la finalización del proyecto. El análisis también concluyó que el proyecto generaría \$120 millones por año en la actividad comercial a largo plazo y que los precios de las viviendas en las regiones afectadas por el proyecto aumentarían un 4.2% en promedio después de la finalización del proyecto, lo que resultaría en \$375 millones adicionales por año para los gobiernos locales a causa de mayores ingresos fiscales por bienes.

El Proyecto Gateway proporcionará el doble de la capacidad de ARC, al doble del costo. Sin embargo, de manera conservadora, no asumimos ningún beneficio económico mayor del Proyecto Gateway que los del Proyecto ARC. Debido a que no podemos determinar los beneficios netos de lo que el análisis del ARC denomina aumentos en la "actividad comercial", descontamos ese número en un 80%.

Aumento de los costos de construcción debido a los retrasos. Como regla general, los desarrolladores estiman un aumento en los costos de construcción de, al menos, un cinco por ciento por cada año de retraso en un proyecto. El dos por ciento se debe a la inflación en los costos duros, y el tres por ciento a la transferencia de gastos generales por cada año adicional. En 2003, se proyectó que el ARC costaba \$3,700 millones. Para 2010, debido a una serie de factores, incluido el retraso, la estimación de costos se había elevado a \$12,400 millones.



Como presidente de la coalición de reforma sin fines de lucro gubernamental Common Good, Philip Howard ha trabajado en estrecha colaboración con los líderes de los dos principales partidos políticos de los Estados Unidos.

Costos atribuibles a los cierres de los túneles existentes. Amtrak estima que una mayor degradación de los dos túneles ferroviarios existentes que cruzan el río Hudson resultará, más pronto que tarde, en una disminución del 75% de la capacidad cuando se debe cerrar un túnel por reparaciones o en una pérdida de más de 131,000 viajes en tren por día (65,500 en cada sentido). El cierre para reparaciones se estima que dura un año. Una vez que se completan las reparaciones de un túnel, se cierra el otro para efectuar reparaciones. Con la tasa utilizada en los documentos de permisos del Proyecto ARC, tal como se indicó anteriormente, el cierre de un túnel se traduce en casi un millón de millas adicionales conducidas en la región por día. Los tres cruces automovilísticos del río Hudson ya superan la capacidad durante las horas pico. Debido a que el tiempo de congestión aumenta en forma desproporcionada a medida que el tránsito excede la capacidad, el cierre de un túnel ferroviario resultará en el aumento dramático de retrasos.

Supuestos de cierre de los túneles

Ninguno de los participantes ha comentado públicamente cuánto tiempo más los túneles existentes pueden permanecer en funcionamiento antes de ser cerrados para que se realicen reparaciones. Tampoco sugieren cuántos cierres a corto plazo serán necesarios.

Para simplificar, asumimos un escenario relativamente optimista:

Para un proceso de obtención de permisos de tres años con aprobaciones, asumimos un 25% de probabilidades de que un túnel se cierre en siete años, y que el segundo túnel pueda permanecer abierto hasta que los nuevos túneles estén terminados;

Para los procesos de obtención de permisos que duren cinco o siete años, suponemos un 75% de posibilidades de cierre en diez años a partir de este momento, y que el segundo túnel debe cerrarse después de la primera reparación;

En caso de cierre en todos los escenarios, suponemos un aumento de 50,000 automóviles por día que ingresan a Manhattan, en función de la estimación de Amtrak de una pérdida de 65,500 viajes de ida y vuelta por día (131,000 viajes en total), y suponemos un desvío de pasajeros ferroviarios perdidos a automóviles a una tasa de 1.3 pasajeros por automóvil cuando se cierra un túnel.

Hasta la fecha, no se ha realizado ningún análisis exhaustivo y públicamente disponible de los efectos potenciales de un aumento del tránsito del tamaño que se produciría si uno de los túneles existentes se cerrara y muchos de esos pasajeros se desviarían a automóviles o dejarían de desplazarse.



El precio de los retrasos en la obtención de permisos

Utilizando un proceso de revisión y obtención de permisos de 18 meses como línea de base, con los permisos otorgados para fines de 2017, el costo de los retrasos adicionales en la obtención de permisos incluye beneficios de construcción retrasados, pérdida de actividad comercial y pérdida de ingresos fiscales por bienes (todos basados en proyecciones del Proyecto ARC). La duplicación del proceso de línea de base de revisión y obtención de permisos de 18 meses —por un total de tres años— aumenta el costo del proyecto por \$3,300 millones.

Con marzo de 2019 como fecha de obtención de los permisos, los cálculos son los siguientes:

Aumento de los costos de construcción por retraso de 18 meses: Prima anual del 5% del costo de construcción de \$24,000 millones x 1.5 años = **\$1,800 millones.**

Beneficios de construcción retrasados: \$4,000 millones en ingresos de construcción + \$1,800 millones en actividad comercial neta (\$9,000 millones en actividad comercial, menos el 80%) + 1,500 millones en ingresos fiscales por la actividad de construcción), con un descuento del 3% en el plazo de 1.5 años = **\$317 millones.**

Pérdida en la actividad comercial general: 120 millones de dólares en actividad comercial anual, con un descuento del 80% x 1.5 años = **\$36 millones.**

Pérdida de ingresos fiscales por bienes: \$375 millones en ingresos fiscales anuales x 1.5 años = **\$562.5 millones.**

Retraso en los beneficios ambientales: 401 millones de millas adicionales de vehículos por año generan 181,898 toneladas de emisiones de CO2 por año x 1.5 años = 601 millones de millas adicionales conducidas, **272,000 toneladas de CO2 liberadas.**

Costos adicionales por el cierre de un túnel durante un año (supone un 25% de probabilidad de cierre del túnel para la primavera de 2023).

Efectos ambientales: 736,000 toneladas adicionales de CO2 liberadas anualmente x 25% de probabilidad = **184,000 toneladas de CO2 liberadas.**

Pérdida de productividad debido a 50,000 automóviles adicionales que cruzan el Hudson hacia NYC a diario: \$2,300 millones por año x 25% de probabilidad = **\$575 millones.**

El costo monetario total de un retraso de 18 meses en la obtención de permisos es de \$3,300 millones. Utilizando estos mismos cálculos para retrasos más largos en la obtención de permisos, el costo de un retraso de 3.5 años asciende a un total de \$9,800 millones, y un retraso de 5.5 años asciende a \$13,400 millones.

Sin embargo, un análisis de NJ Transit concluyó que un pico de tránsito causado por una reducción similar en la capacidad ferroviaria crearía una congestión importante a una distancia de hasta 25 millas desde los accesos del túnel y el puente en el lado de Nueva Jersey. La EIS del Proyecto ARC también determinó que hasta 44 intersecciones dentro de Manhattan estarían plagadas de constantes paralizaciones del tránsito durante las horas pico si el tránsito automovilístico aumentara en un nivel similar (contando las nueve intersecciones que actualmente experimentan paralizaciones durante las horas pico).

El software de modelado de tráfico, utilizado aquí para derivar la pérdida económica, muestra además que la velocidad media de los vehículos, en toda la región afectada, podría caer hasta un 10% durante las horas pico. Nadie ha calculado los retrasos específicos causados en la entrada a los cruces del Hudson por 50,000 automóviles adicionales.

Cálculo del costo de los retrasos en la obtención de permisos

Los costos y los beneficios estimados de los retrasos son aproximados. Los números se extraen de los documentos de revisión del ARC, y los efectos de la congestión se basan en el modelo de tránsito del Analizador de Transporte Equilibrado generalmente aceptado.

Si bien los aumentos en los costos de construcción y ambientales son generalmente pérdidas de dólar por dólar, la reducción en la actividad comercial es una ecuación más compleja, y diferentes categorías pueden compensarse mutuamente en los márgenes. Tal como se ha indicado, en general, hemos aplicado supuestos conservadores, lo que incluye utilizar los beneficios económicos comparables al Proyecto ARC para el Proyecto Gateway, que tiene el doble del tamaño y del alcance, y utilizar escenarios optimistas para un posible cierre de los túneles existentes. Diferentes suposiciones realistas podrían aumentar los costos del retraso en la obtención de permisos otro 50% o 100%.

Neutralizar la inercia burocrática

Otros países, incluidos Alemania y Canadá, completan la revisión y la obtención de permisos para grandes proyectos en un año o dos. Lo logran sin sacrificar el aporte del público, la transparencia o la calidad al asignar líneas claras de autoridad para garantizar el cumplimiento de los plazos.

Para el Proyecto Gateway, gran parte de la revisión ha comenzado o ya se ha completado. Las principales cuestiones ambientales planteadas, tal como se ha indicado, han sido ampliamente estudiadas y publicadas en la revisión del Proyecto ARC. La finalización de la obtención de permisos en 18 meses se puede lograr siempre que haya mecanismos de autoridad implementados para evitar vías sin retorno o retrasos causados por la inercia burocrática.

Los mecanismos necesarios para lograr este calendario podrían incluir los siguientes:

Decreto del Poder Ejecutivo emitido por el Presidente. Mediante un decreto del Poder Ejecutivo, el Presidente puede declarar un calendario acelerado para que el Proyecto Gateway evite daños económicos y ambientales. El Presidente puede designar al Presidente del Consejo de Calidad Ambiental para que tome decisiones sobre el alcance y la adecuación de la revisión ambiental y asignar al jefe de la Oficina de Administración y Presupuesto el trabajo de resolver todas las otras cuestiones de la obtención de permisos. También puede requerir que los gobiernos estatales y locales cumplan con el calendario o arriesguen fondos federales.

Legislación. El Congreso podría sancionar una ley que exima al Proyecto Gateway de varios requisitos federales (incluidas las revisiones ambientales adicionales), disponga el retiro de los permisos estatales y locales si no cumplen con el calendario designado (similar al procedimiento establecido para la obtención de permisos para gasoductos interestatales) y acelere la revisión judicial.

Cumplimiento estatal y local de los plazos. Los gobernadores de Nueva Jersey y Nueva York podrían nombrar a un "zar" del proyecto y utilizar sus facultades para establecer y exigir el cumplimiento del calendario.

“... un retraso de seis años en la revisión ambiental y la obtención de permisos aumenta más que el doble el costo total de la infraestructura...”

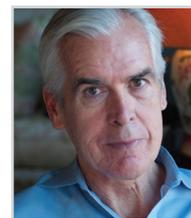
Una solución viable

Los proyectos de infraestructura vienen en muchas formas, tamaños y circunstancias. El mejor proceso dependerá, en parte, de la ponderación de las circunstancias, incluidos los costos y los beneficios de los retrasos y el debate. Por lo general, un proyecto opcional con costos ambientales significativos debe tener un proceso con tiempo para que se realice un debate razonable. El colapso de un puente o una autopista generalmente requerirá de reparación inmediata, tal como ocurrió cuando la autopista de Santa Mónica fue reconstruida en 66 días después del terremoto de Northridge de 1994 en Los Ángeles.

Las circunstancias del Proyecto de Túneles Ferroviarios Gateway requieren de un proceso que se complete cuando los contratistas puedan comenzar a trabajar por cuatro razones esenciales. En primer lugar, está el riesgo de cierre de los túneles existentes dañados. En segundo lugar, no hay una alternativa razonable a los nuevos túneles, y, tercero, el retraso agregará miles de millones a los costos y será perjudicial en términos ambientales. Por último, los costos y los beneficios ya han sido ampliamente estudiados y debatidos con el Proyecto ARC similar. Cumplir con este calendario requiere que varios organismos gubernamentales cumplan con los plazos, y que exista una autoridad primordial para resolver los desacuerdos que sean inevitables entre los organismos con diferentes mandatos públicos. El principal desafío para lograr este resultado es que las agencias no están acostumbradas a trabajar de esta manera. Ese es el motivo por el cual el

compromiso de los líderes políticos es fundamental. El apoyo público a un calendario disciplinado también es esencial. Los beneficios más que justifican un esfuerzo decidido para garantizar que esto suceda: Los contribuyentes ahorrarán miles de millones, la congestión del tránsito se reducirá, y las economías de Nueva Jersey y Nueva York obtendrán un impulso necesario, simplemente si se minimiza la burocracia. ☘

Este informe fue publicado originalmente por Common Good en mayo de 2016 y complementa su informe de 2015, "Two Years, Not Ten Years: Redesigning Infrastructure Approvals" ("Dos años, no diez: Rediseñar las aprobaciones de infraestructura").



Philip Howard es un famoso líder de gobierno y reforma legal en América. Es el Presidente de Common Good, una coalición no partidista y sin fines de lucro de la reforma gubernamental, y autor de varios best-sellers, incluidos "The Death of Common Sense" ("La muerte del sentido común") y "The Rule of Nobody" ("La norma de nadie"). Visite www.commongood.org.

“

... un buen gobierno puede volverse malo cuando crea una red confusa de organismos encargados de crear y hacer cumplir infinitas políticas...”

Reglamentación burocrática

"El cuidado de la vida humana y la felicidad, y no su destrucción, es el primer y único objeto de un buen gobierno", sostuvo Thomas Jefferson, autor principal de la Declaración de Independencia y tercer presidente de los EE. UU. Por lo tanto, parece bueno que los gobiernos utilicen reglamentaciones para dirigir la conducta comercial hacia el bien público. Hacerlo puede estimular resultados que probablemente no ocurrirían y puede evitar resultados que de otro modo podrían producirse. Dentro del gobierno, estos son creados por innumerables organismos y aplicados a la vida social y económica de sus ciudadanos.

Harold Hamm, Director Ejecutivo y Presidente de Continental Resources, quien ha sido un asesor informal del presidente Trump, me dijo: "Creo que es importante mirar el aspecto reglamentario de sus promesas de reforma. El hecho de que el gobierno se extralimite es tan malo como la corrupción, porque a menudo tiene los mismos resultados. Las reglamentaciones pueden poner a una compañía o a una industria entera fuera del comercio. No es ético elegir ganadores y perdedores, y reglamentar las actividades comerciales, incluso segmentos o sectores enteros de la industria, hasta la extinción". Además, afirmó: "Un gobierno grande puede imponer cosas malas al sector privado, caprichosamente, ya sean razonables o no. Esto puede obstaculizar o detener un proyecto del sector privado con fines puramente políticos".

Consecuencias no deseadas

Independientemente de la intención original, un buen gobierno puede volverse malo cuando crea una red confusa de organismos encargados de crear y hacer cumplir infinitas políticas, ignorando las implicancias a corto y largo plazo de hacerlo. Con demasiada frecuencia, parece que las cargas impuestas a las compañías son el resultado de fines políticos limitados o para justificar la existencia del organismo.

El presidente Trump ha criticado la extralimitación de las reglamentaciones gubernamentales, las cuales, insiste, están dañando la economía de los EE. UU. al establecer impedimentos costosos para las compañías. Ha prometido revocar la Ley Dodd-Frank, aunque requerirá de acción por parte del Congreso. Esta legislación reglamentaria masiva, que se convirtió en ley en 2010, fue cargada de "consecuencias no deseadas". Tal como afirmó el presidente Reagan una vez: "Los gobiernos tienden a no resolver los problemas, solo a reorganizarlos".

Impacto reglamentario en la economía

Como Director Ejecutivo de Valliance Bank en la ciudad de Oklahoma, Brad Swickey es un líder muy respetado en la industria. En un área dominada por la industria energética, resumió el problema con la Ley y la reglamentación gubernamental en general al afirmar: "Soy cauteloso al usar el término 'carga reglamentaria', porque la reglamentación para garantizar un sistema bancario o, en forma más amplia, un entorno comercial sano y salvo es importante y necesaria. Sin embargo, como en todo, demasiado de algo bueno se vuelve pesado, y, claramente, cruzamos esa línea con Dodd-Frank. En la actualidad, demasiados recursos humanos y financieros están comprometidos a

cumplir con las normas y las reglamentaciones gubernamentales, en lugar de servir a la comunidad con préstamos para pequeñas compañías y consumidores.

En el caso de la industria energética, los reglamentadores han pedido a los bancos domiciliados en condados que dependen del comercio relacionado con el petróleo y el gas que informen trimestralmente su exposición directa e indirecta a la industria energética. Una vez más, este tipo de informes reglamentarios cuesta tiempo y dinero, pero aún más desconcertante es el escalofrío que produjo en la industria bancaria respecto de los préstamos a compañías relacionadas con la energía justo cuando necesitaba la ayuda. Desafortunadamente, la reglamentación excesiva es a menudo anticíclica y desalienta los préstamos a un segmento determinado del mercado, justo cuando ese segmento del mercado necesita el apoyo, lo que crea una presión hacia abajo sobre la economía local o incluso nacional".

La reforma ética es muy necesaria en el gobierno. Y, aunque estamos agradecidos por el arduo trabajo y el compromiso de la gran mayoría de los funcionarios públicos conscientes de sus deberes, creo que IRWA apoya los esfuerzos del gobierno para mejorar la conducta ética en los niveles federal, estatal y local. Nuestra Asociación también aplaude los esfuerzos para eliminar reglamentaciones costosas e innecesarias que paralizan la creación y la expansión de pequeñas compañías, y, a menudo, paralizan el progreso de los proyectos de infraestructura esenciales que nuestra nación necesita para crecer y prosperar. ✪



Brad Yarbrough es el Propietario y Director Ejecutivo (CEO) de Pilgrim Land Services, una compañía que brinda servicios de derecho de vía en la ciudad de Oklahoma. Con más de 35 años de experiencia en la industria del petróleo y del gas, tiene clientes en todo el país y una extensa red de agentes de tierra y otros agentes.

El mundo de la infraestructura subterránea

IRWA e IKT se unen para ofrecer un nuevo certificado internacional

DEIDRE ALVES, M.ED.

Al unirse orgullosamente con IKT, el Instituto de Infraestructura Subterránea de Alemania, IRWA lanzó su primer programa de Certificado Internacional de Infraestructura Subterránea en diciembre.

Este programa de alto impacto brinda información única y altamente pertinente sobre la administración de nuestro atestado entorno subterráneo. El programa es impartido por un equipo de expertos en el campo del desarrollo y la administración de infraestructuras subterráneas internacionales. IKT cuenta con estos instructores-investigadores como parte de su trabajo en el estudio de la ciencia y la ingeniería complejas detrás de la infraestructura subterránea, y ofrece una investigación y soluciones de vanguardia para mitigar los complejos desafíos involucrados en este trabajo esencial.

El contenido se presenta en seis módulos, tres de ellos centrados en la vegetación y la infraestructura. Otros módulos incluyen fundamentos de infraestructura subterránea, bases de la infraestructura subterránea, con un enfoque específicamente en servicios públicos, y un módulo final sobre proyectos realizados y coordinación de proyectos. Los estudiantes también reciben un documento de investigación en constante desarrollo, "Best Practices in Vegetation and

Infrastructure: Reducing Conflicts in the Underground", ("Mejores prácticas en vegetación e infraestructura: Reducción de conflictos en el entorno subterráneo"), producido por IKT.

Como instituto independiente sin fines de lucro, IKT trabaja en la resolución de problemas prácticos y operacionales



El vicepresidente de Educación Profesional de IRWA, Deidre Alves, M.Ed. y el Dr. Sissis Kamarianakis, gerente sénior de Investigación de IKT, encabezan el programa.

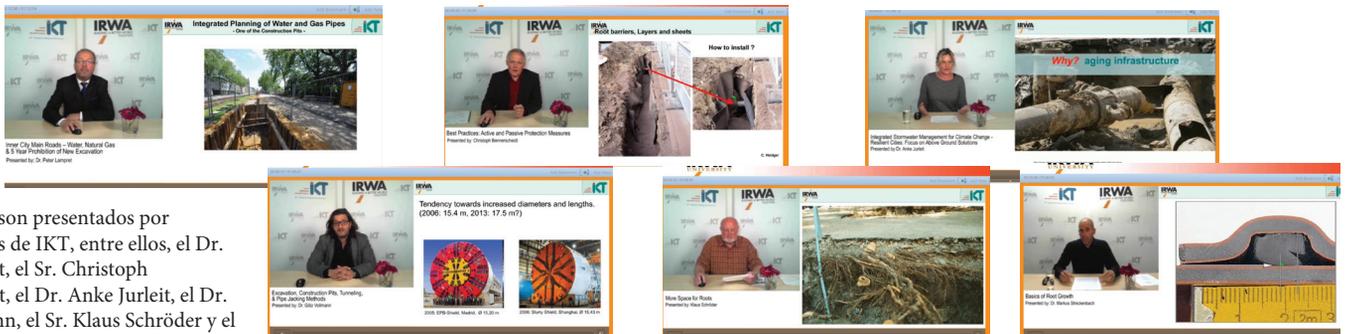
relacionados con alcantarillas, tuberías y otros conductos de ingeniería subterráneos. El instituto realiza investigaciones sobre la construcción, la operación y la renovación de infraestructuras subterráneas. Los miembros de IRWA se han beneficiado de sus descubrimientos, ya que los investigadores de IKT han compartido sus hallazgos y sus mejores prácticas en las

sesiones anuales de IRWA y en artículos publicados en la revista Right of Way.

Una característica única de este programa es que los estudiantes pueden optar por tomar solo la parte del "Panorama de Infraestructura Subterránea" como educación continua para obtener 25 créditos, en lugar de obtener el certificado completo. Los participantes pueden seleccionar la opción que mejor se adapte a sus metas de desarrollo profesional.

Para calificar para el programa, los estudiantes deben tener un título de grado en Ingeniería, emitido por una institución acreditada, y tener un mínimo de dos años de experiencia en infraestructura subterránea, directamente relacionada con un proyecto de infraestructura. El certificado tiene un valor de 41 créditos y consiste en la finalización exitosa del Curso 213 de IRWA: Manejo de Conflictos, del Curso 304 de IRWA: Enfrentamiento de los Organismos Públicos, y el nuevo Panorama de Infraestructura Subterránea.

¡Los invito personalmente a echarle un vistazo! Ofrece una comprensión insuperable de nuestro atestado entorno subterráneo y ofrece esperanza y entusiasmo en el cumplimiento de la finalidad de IRWA de mejorar la calidad de vida de las personas a través del desarrollo de infraestructura y la educación de IRWA. ⚡



Los módulos son presentados por investigadores de IKT, entre ellos, el Dr. Peter Lampret, el Sr. Christoph Bennerscheidt, el Dr. Anke Jurleit, el Dr. Götz Vollmann, el Sr. Klaus Schröder y el Dr. Markus Streckenbach.