

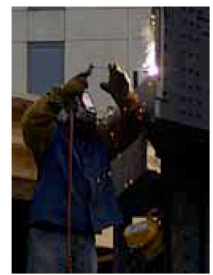


Smart Growth America
Making Neighborhoods Great Together

Lecciones recientes del plan de estímulo:

Financiación del transporte y creación de empleo

Febrero 2011



Agradecimientos

El análisis de los gastos de los estados es el eje central de este informe realizado por un equipo de Charlier Associates, Inc. dirigido por Terri Musser, y Mark Stout.

Este informe también ha utilizado información del Center for Neighborhood Technology.

Smart Growth America asume la responsabilidad por cualquier error o interpretación. Para cualquier pregunta sobre este informe diríjase a William Schroeer, Policy and Research Director, Smart Growth America: wschroeer@smartgrowthamerica.org.

++ 1 (612) 928-0788.



Smart Growth America
Making Neighborhoods Great Together

This report is a product of Smart Growth America, the only national organization dedicated to researching, advocating for and leading coalitions to bring smart growth practices to more communities nationwide. From providing more sidewalks so people can walk to their town center to ensuring that more homes are built near public transit or productive farms remain a part of our communities, smart growth helps make sure that people across the nation can live in great neighborhoods.

As part of that mission, Smart Growth America and its partners have been working with states and cities to shape how they spend stimulus funds. Other Smart Growth America studies on how the stimulus has been used, and its effects, are available at www.smartgrowthamerica.org/stimulus.

Photo credits

Cover Left to right, top to bottom:

1. BikePortland.org, www.flickr.com/photos/bikeportland/3466048902/in/set-72157617163639684/
2. brutalsf, <http://www.flickr.com/photos/brutalworks/45474605/>
3. Smart Growth America
4. (nz)dave, www.flickr.com/photos/nzdave/2106802469/

Page 13 Left to right:

5. WSDOT, www.flickr.com/photos/wsdot/3798538197/in/pool-recoverydotgov
6. Chris Devers, www.flickr.com/photos/cdevers/4340315452/in/pool-recoverydotgov

Experiencias recientes del plan de estímulo: Financiación del Transporte y creación de empleo

“Utilizaremos el presupuesto de financiación de transporte que estipula la ley para crear empleo y restablecer la economía de nuestro país. Priorizaremos la inversión sostenible y centraremos nuestras políticas en las personas, empresas y comunidades que utilizan los sistemas de transporte. Concentraremos nuestros esfuerzos en la calidad medioambiental. Reconstruiremos las bases de nuestro sistema de transporte para volver a alcanzar el sueño americano.”

- Ray LaHood, Secretaria de Transporte

Introducción

La Ley Americana para la Recuperación y la Reinversión (ARRA) destinó a las administraciones estatales y los órganos de planificación metropolitana (MPOs) \$26.6 mil millones en fondos para el transporte que podían invertirse en casi cualquier necesidad de transporte por vía de superficie. Aunque estos fondos perseguían diversos objetivos a nivel nacional, la necesidad más urgente era crear y preservar el empleo.

La pregunta que responde Smart Growth America en este informe es si los estados invirtieron su fondo flexible de transporte en proyectos que crearon el máximo número de puestos de trabajo.

Desafortunadamente la respuesta inmediata a esa pregunta es no.

Muchos estados no invirtieron los fondos de transporte ARRA en proyectos que podrían haber generado un mayor número de puestos de trabajo, a corto y largo plazo.

El presente informe analiza como invirtieron los estados sus fondos de transporte y el número de empleos resultante creados por cada dólar invertido y ofrece una serie de recomendaciones sobre cómo los estados podrían haber invertido mejor sus fondos para crear más empleo.



el 91% del electorado

cree que mantener y reparar las
carreteras y puentes existentes debe ser
una de las máximas prioridades de los
gobiernos estatales.

Como podían (y deberían) los estados haber invertido los fondos

Según una reciente encuesta nacional realizada por Smart Growth America, el 91% del electorado considera que mantener y reparar las carreteras y puentes debería constituir una de las máximas prioridades en los gastos de transporte de cada estado, y el 68% considera que expandir y mejorar los servicios de autobús, tren, furgoneta o de bicicletas/peatones, y otras opciones de transporte debería constituir una de las máximas prioridades.

Esto se debe a que el electorado considera que el gobierno tiene la obligación para con los ciudadanos de crear empleo e implantar políticas que fortalezcan nuestra economía. En lo que respecta a gastos de transporte, no consideran que haga falta construir más carreteras o autopistas, sino más bien reparar las existentes. Además creen que el transporte público ofrece a los ciudadanos opciones económicas para acceder al trabajo cuando lo necesiten, especialmente en las difíciles circunstancias actuales.

No solo es la opinión pública la que considera que el mantenimiento de carreteras y puentes, y la expansión del transporte público son las áreas en las que deben centrarse los estados. Los datos demuestran que esa es la opción correcta.

En 2009, el Centro de Investigaciones de la Universidad de Utah revisó la literatura y los datos sobre el impacto en la economía y en el empleo de los gastos del transporte y presentó cinco importantes conclusiones para la selección de proyectos de estímulo al transporte.

Las conclusiones clave del informe son:

1. **El transporte público y el mantenimiento de carreteras y puentes crean más empleo.** Las inversiones en transporte público generan un 31% más de empleo por dólar invertido que la construcción de nuevas carreteras y puentes. La reparación de los puentes y carreteras existentes genera un 16% más de empleo por dólar invertido que las nuevas construcciones.
2. **Los proyectos de reparación y mantenimiento generan una circulación más acelerada del capital y crean empleo más rápidamente que las nuevas construcciones.** Los proyectos de reparación y mantenimiento están abiertos a más perfiles profesionales, tienen un menor nivel de gasto y consumen menos y tiempo en planificación y permisos. Los proyectos de ampliación de carreteras y puentes también requieren más dinero para la expropiación y compra de terrenos, lo que representa escaso o ningún valor de estímulo o reinversión. Los datos muestran claramente el valor de estímulo de los proyectos de mantenimiento de carreteras y del parque de transporte público.
3. **La reparación de la infraestructura existente genera un mayor retorno de la inversión que la construcción de nuevas carreteras porque:**
 - evita la necesidad de nuevas construcciones, lo que representa un coste entre 4 y 14 veces mayor;

- representan un ahorro de dinero al reducir el daño de baches y vibraciones;
- mantienen vivas las comunidades. Al ignorar las comunidades existentes cuando se construyen nuevas infraestructuras, se paraliza el crecimiento en las mismas y eso significa que los ciudadanos duplican sus gastos.

4. **Una mejor inversión en transporte mejora las conexiones y accesos a diferentes modalidades de transporte hacia centros regionales.** El retorno de estas inversiones supera por un amplio margen el de otras inversiones.
5. **Invertir en áreas con grandes necesidades de puestos de trabajo mejora el empleo más rápidamente que cualquier otra inversión.** La creación o el mantenimiento del transporte público en comunidades con altos índices de desempleo, genera hasta 2,5 veces más empleo que el transporte público en áreas con bajo índice de desempleo.

Al comienzo del programa de estímulo se sabía que:

Transporte público > nuevas carreteras y puentes
31% más empleos por dólar invertido

Reparación y mantenimiento de carreteras >
Nuevas carreteras y puentes **16% más empleos por dólar invertido**

¿Por qué la reparación y el mantenimiento generan más empleo?

- Emplean más fuerza de trabajo. Cualquier proyecto de reparación genera menos gasto en adquisición de terrenos que un nuevo proyecto. El dinero empleado en compras de propiedades no genera empleo.
- Aportan dinero a la economía mucho más rápido. Casi todos los proyectos de reparación pueden acabarse en una temporada de trabajo. Por el contrario la Administración Federal de Carreteras (FHWA) ha informado que la mayoría de los nuevos proyectos se rentabilizan a los siete años con solo un 27% de los fondos invertidos en el primer año. Esto significa que la reparación y el mantenimiento generan una inversión por lo menos tres veces mayor en el primer año que los proyectos capitales.

Los proyectos de reparación/mantenimiento de carreteras y de transporte público **crean más empleo** por su alta capacidad de mano de obra y su rápida recirculación del capital a la economía.

Había una clara intención de invertir el dinero del ARRA en proyectos que generasen mayor retorno de la inversión en términos de creación de empleo y crecimiento. ¿Siguieron los estados esta tendencia?

¿Qué estados eligieron correctamente?

¿Qué estados desaprovecharon la oportunidad?

En general los estados invirtieron sus fondos flexibles de transporte ARRA de la manera siguiente² (Ver Tabla 1, página 11 para consultar la distribución por estado).

Importe		Asignado a:
\$15,7 mil millones	(58.9%)	Proyectos de mantenimiento de carreteras
\$8,9 mil millones	(33.5%)	Proyectos de ampliación de la capacidad de carreteras
\$1.042,5 millones	(3.9%)	Proyectos no motorizados (peatones, ciclistas, remodelación de calles)
\$462,8 millones	(1.7%)	Proyectos de transporte público
\$529,0 millones	(2.0%)	Otros, incluyen • Transporte de mercancías por ferrocarril • Marítimo • Aviación

Con un gasto de solo un 1,7% de sus fondos en transporte público, (la categoría que genera más empleo) e invertir un tercio de sus fondos en las actividades menos productivas (nuevas construcciones) los estados no optimizaron las posibilidades de creación de empleo de los fondos ARRA. La conclusión es clara: si los estados hubiesen invertido más sus fondos flexible de transporte en transporte público, en reparación/mantenimiento y menos en construcción de nuevas carreteras se habría creado más empleo. Ver la clasificación de estados en la tabla 2. En las siguientes tablas y en la tabla 2 los estados con la misma clasificación aparecen listados alfabéticamente.

Estados líderes:

reparación / mantenimiento

Estado	% del total de gastos de carreteras asignado a: ³		% de carreteras en estado deficiente
	Sistema de Mantenimiento	Ampliación de capacidad	
Connecticut	100%	0%	66
D. of Columbia	100%	0%	99
Maine	100%	0%	46
New Jersey	100%	0%	90
North Dakota	100%	0%	43
Rhode Island	100%	0%	82%
South Dakota	100%	0%	49%
Vermont	100%	0%	55%

transporte público

Porcentaje de la financiación a proyectos de transporte público y no motorizado	
D. of Columbia	30.2%
Oregon	24.0%
Massachusetts	23.3%
New York	21.2%
Delaware	10.2%

Cinco últimos estados:

reparación/mantenimiento

Estado	% del total de gastos de carreteras asignado a: ⁴		% de carreteras en estado deficiente
	Sistema de Mantenimiento	Ampliación de capacidad	
Texas	27%	63%	59%
Kentucky	26%	74%	45%
Florida*	23%	77%	24%
Arkansas	19%	81%	62%
Kansas*	19%	81%	25%

transporte público

Porcentaje de la financiación a proyectos de transporte público y no motorizado	
Nebraska	1.5%
Louisiana	1.4%
Wyoming	1.1%
Nevada	0.4%
Arkansas	0.0%

* Estas tablas clasifican los estados por el nivel de gasto de los fondos ARRA en la red mantenimiento de carreteras. Tres de los últimos cinco estados en gastos de mantenimiento también presentaban un porcentaje bajo de su red en buen estado. Las redes de Florida y Kansas representan las mejores del país, por lo que tienen que invertir menos en mantenimiento. La misma observación se aplica a la tabla de la página siguiente que muestra el porcentaje de inversión en reparaciones y el número de puentes con deficiencias estructurales.

Estados líderes: mantenimiento y transporte público

En 10 estados más del 95% de los fondos fueron destinados a la reparación de carreteras. 16 estados invirtieron 90% o más en reparaciones.

Cinco estados han gastado más del 10 % de sus fondos para publicitar y ampliar las opciones de transporte (Transporte público, ciclistas y peatones). De ellos los estados que destacan en ambas categorías aparecen en la tabla de la derecha.

Estado	% de reparación (del fondo invertido en carreteras)	% invertido en transporte público, bicicletas / peatones
D.C.	100%	30.2%
New York	94%	21.2%
Massachusetts	90%	13.3%

Estados con un gasto inferior a la media en reparación

A diferencia de los anteriores, 11 estados invirtieron menos de la media de fondos ARRA en proyectos de reparación.

Por ejemplo, el 62% de la extensión total de carriles en Arkansas no estaba en “condición óptima”. Sin embargo, dada la flexibilidad de los fondos Arkansas empleó la inmensa mayoría de los mismos en nuevas carreteras en lugar de reparar el deteriorado sistema de carreteras que tiene actualmente.

Otros estados que emplearon menos de la media de sus fondos para carreteras en reparaciones aparecen en la tabla de la derecha.

Si un estado no puede costear el mantenimiento de sus carreteras ya existentes ¿cómo puede permitirse la construcción de nuevas carreteras?

Estado	% de fondos de carreteras para reparación	% de carreteras en estado “no óptimo”	n° de puentes con deficiencias estructurales
Arizona	48%	32%	65
Tennessee	46%	29%	300
Virginia	46%	54%	1,054
Hawaii	45%	90%	51
N. Mexico	45%	36%	243
Louisiana	40%	62%	675
Texas	27%	59%	421
Kentucky	26%	45%	573
Florida	23%	24%	60
Arkansas	19%	62%	285
Kansas	19%	25%	71

El informe sobre empleos vinculados al ARRA demuestra que las inversiones en transporte público generaron mucho más empleo

Es importante señalar que al analizar los estudios sobre creación de empleo dentro del programa ARRA demostraron que como media la reparación de carreteras creó un 16% más de empleo por dólar invertido que la construcción de nuevas carreteras y que el transporte público produjo un 31% más de empleo que las nuevas construcciones. Los datos reales sobre creación de empleo del ARRA confirman que el transporte público y los proyectos de mantenimiento crearon más empleo que las adquisiciones y nuevas construcciones.

Transporte público: SGA analizó los datos recogidos por el Comité de Transporte e Infraestructuras del Congreso de EE.UU. en los 50 estados. Los datos demuestran que:

- Por cada mil millones de dólares dedicados a proyectos de carretera en el programa ARRA se generaron 2,4 millones de horas de trabajo.
- Por cada mil millones de dólares dedicados a proyectos de transporte público se generaron 4,2 millones de horas de trabajo.⁶

Mantenimiento y reparación: SGA realizó un estudio en profundidad de la inversiones ARRA en transporte público en tres estados: Massachusetts, California, y Georgia. Cada uno de estos estados invirtió una cantidad sustancial de sus fondos en transporte público lo que generó una amplia cantidad de datos. SGA detectó que los proyectos de mantenimiento preventivo presentaban con diferencia los más altos resultados directos de inversión-empleo, seguidos de la compra y rehabilitación de vagones de ferrocarril, la asistencia operativa, la inversión en infraestructura y la compra y rehabilitación de autobuses. Al tratarse de un análisis de solo tres estados, estos resultados se han considerado preliminares pero coinciden con los de estudios anteriores que muestran una mayor creación de empleo en proyectos de mantenimiento.

Un dólar de ARRA invertido en transporte público está generando un **70% más de horas de trabajo** que un dólar ARRA invertido en carreteras.

Recomendaciones: ¿Cómo puede el transporte sostenible crear más empleo?

A pesar de que la gran oportunidad de los fondos ARRA ya ha pasado, no es demasiado tarde para que el gobierno federal y los gobiernos estatales tomen decisiones acertadas para crear empleo y generar crecimiento económico. El análisis anterior demuestra la necesidad de reformas políticas que resulten en mejores opciones de inversión de los fondos federales de transporte.

Estados: Los estados en todo el país se enfrentan a las consecuencias de la recesión con serias restricciones presupuestarias. Una reparación continuada de las carreteras afectaría mucho más esos presupuestos. Muchos estados desperdiciaron la oportunidad de gestionar sus necesidades de reparación y reducir costes futuros. También perdieron la oportunidad de crear más empleo.

Los estados pueden y deben utilizar lo que han aprendido del programa de estímulo: que los fondos de transporte se pueden gestionar mejor para optimizar la creación de empleo y ofrecer trabajo a los americanos. Pueden invertir más en reparación y mantenimiento y cambiar la manera en que evalúan sus inversiones creando una nueva capacidad para asegurar que estas aseguran la creación de empleo a largo plazo, el desarrollo económico y la rentabilidad.

Congreso: El Congreso distribuyó los fondos de transporte ARRA con poca supervisión y mucha flexibilidad en un momento en el que existen necesidades bien documentadas que no se gestionan en muchos estados. Los resultados de este estudio corroboran algunas de las deficiencias del actual proceso.

La Sociedad Americana de Ingenieros Civiles concluye que se están acumulando necesidades de mantenimiento y reparación mucho más rápido que se gestionan, lo que ha rebajado la calificación de las carreteras de deficientes en 2005 a muy deficientes actualmente.

Esta bajada de calificación es un claro indicador de que el actual balance entre reparación y expansión es deficiente, con un coste significativo para el gobierno y los ciudadanos.

La Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras Estatales y Transporte estima que el estado deficiente de nuestras carreteras tiene un coste medio para los ciudadanos de \$355 al año. Esto también tiene un elevado coste en empleo.

Concentrar los fondos ARRA en las necesidades críticas habría ayudado a matar dos pájaros de un tiro: el Congreso debería haber aprovechado la oportunidad de dedicar una parte sustancial de los fondos a la reparación y rehabilitación de nuestras maltrechas y a menudo inseguras carreteras y puentes; y a la vez crear empleo.

Existe una visión muy extendida de que las inversiones en infraestructuras deben orientarse hacia un sistema responsable y transparente basado en la eficiencia. El Congreso debe actuar para que se apruebe una ley de transportes que ayude a crear un sistema de transporte y una economía del siglo XXI.

Departamento de Transporte de EE.UU.: Se puede actuar en base a muchas de las lecciones del Plan de Estímulo sin esperar una nueva autorización sobre todo en cuanto a:

1. Desarrollar y reforzar el asesoramiento a los estados, órganos de planificación metropolitana y operadores de transporte sobre la amplia flexibilidad de los fondos de transporte.
2. Esclarecer a esos mismos órganos que la creación de empleo es el resultado de la asignación de fondos federales.
3. Hacer que estas estimaciones sobre creación de empleo se conviertan en un elemento permanente el programa nacional de transporte por vía de superficie, en consonancia con el compromiso de la administración y de la secretaría de transporte de realizar inversiones basadas en la eficiencia.
4. Avanzar y hacer que la autoridad nacional de transporte y las administraciones modales soliciten evidencias de que las agencias aprovechan la flexibilidad del programa de manera que:
(a) se racionalicen los proyectos para emplear más fuerza de trabajo (b) se gestionen de manera que se cree el máximo empleo posible.

Los fondos ARRA podían haberse utilizado para crear más empleo. La inversión de 2.000 millones de dólares en proyectos de transporte público habría creado **4.300 nuevos empleos** más rápidamente.

Conclusión: Prioridad al transporte sostenible = Más empleo

La recuperación económica de la crisis más severa desde la Gran Depresión de 1929 ocurre de manera gradual, sin embargo los estados pueden sufrir sus consecuencias durante años. Dado que el transporte ha sido y seguirá siendo un elemento central del desarrollo económico (y presupuestario) en cada estado, las opciones de transporte pueden tener implicaciones para el empleo que se proyectarán en el futuro.

Existe una noción generalizada en el público en general, los funcionarios de transporte y los políticos electos de que nuestra infraestructura de transporte está en condiciones deplorables y requiere de mantenimiento e inversiones. El crecimiento de la economía del país requerirá de la ampliación de las carreteras; algunos creen que toda la infraestructura debe ser actualizada antes de cualquier ampliación.

Metodología

En la realización de esta investigación Smart Growth America utilizó informes estatales sobre ARRA publicados por el Comité del Congreso para el Transporte y la Infraestructura el 2 de marzo de 2010, la fecha límite para que los estados presentasen sus informes sobre la financiación ARRA.

Se han examinado los proyectos de transporte incluidos en los datos del Comité del Congreso para el Transporte y la Infraestructura y se han clasificado en una de las 5 categorías siguientes:

- Sistema de mantenimiento de carreteras
- Nuevas capacidades (Ampliación de carreteras)
- Transporte no motorizado y afines
- Transporte público y afines
- Proyectos que no están incluidos en las otras cuatro categorías

Sistema de mantenimiento de carreteras incluye todos los proyectos de carreteras y puentes no clasificados como ampliación de capacidad. Este tipo de proyectos incluyen: repavimentación, rehabilitación y reconstrucción de carreteras; rehabilitación y sustitución de puentes; mantenimiento de puentes y carreteras; proyectos de seguridad vial; Sistemas de Transporte Sostenible; señalización, semáforos, mejora de las intersecciones; gestión de la demanda de transporte, por ejemplo: *park-and-ride* y *ride-sharing*).

Ampliaciones de capacidad de carreteras se refiere a proyectos que aumentan la extensión de las carreteras y autopistas y puentes estatales.

Incluyen la construcción de nuevas carreteras; ampliaciones como la construcción de nuevos carriles e intercambiadores de ruta; construcción de nuevos puentes cuando el proyecto tenga el objetivo de ampliar la capacidad en un corredor; carriles continuos y cambios de sentido.

Las opciones en cuanto a la prioridad de las inversiones consisten en determinar el equilibrio adecuado entre mantenimiento y expansión. Muchos de los motivos para aumentar la inversión en las carreteras y puentes existentes se han articulado en otros países, como los costes a corto y largo plazo de no reparar las carreteras, lo que incrementa sustancialmente los costes. La situación con la inversión en transporte público es similar. El problema radica en un equilibrio correcto entre las modalidades en una era de crecientes demandas y presupuestos reducidos.

Los resultados de este informe representan un motive más para aumentar las inversiones en mantenimiento y en transporte público: este tipo de inversiones crea más empleo.

No motorizados y afines incluye todos los proyectos dirigidos a promover el transporte “activo” o movido por la fuerza humana que no esté basado en coches, autobuses, trenes o camiones. Los proyectos clasificados en esta categoría incluyen: proyectos basados en el uso de la bicicleta, proyectos peatonales, caminos y remodelación de calles.

Transporte público y afines incluye todos los proyectos financiados de transporte de superficie dirigidos a aumentar la capacidad, mejorar la seguridad, preservar, facilitar o conectar redes de transporte público.

“Otros” proyectos de transporte incluye: transporte de mercancías por ferrocarril; transporte marítimo; aviación; mejoras en el transporte clasificado como no motorizado. Esta categoría incluye la conservación de entornos históricos, control de vallas publicitarias, proyectos de remodelación paisajística que no forman parte de la remodelación de calles; sistemas informatizados de administración; estudios de planificación; presupuestos de contingencia.

Tabla 1: Gastos del programa ARRA de transporte por vía de superficie (por estado)

Estado	Total (todo en millones de \$)	Sist. mantenimiento de carreteras	%	Ampliación de capacidad carreteras	%	No Motorizado + afines	%	Transporte público + afines	%	Otros	%
AL	\$512.0	\$315.1	61.5	\$178.8	34.9	\$16.0	3.1	\$0.9	0.2	\$1.3	0.3
AK	183.5	157.8	86.0	13.2	7.2	3.7	2.0	0.0	0.0	8.8	4.8
AZ	528.2	236.2	44.7	252.1	47.7	29.9	5.7	1.3	0.3	8.6	1.6
AR	344.5	62.1	18.0	271.8	78.9	0.0	0.0	0.0	0.0	10.5	3.1
CA	2,593.7	1387.2	53.5	996.5	38.4	98.6	3.8	58.0	2.2	53.4	2.1
CO	23.1	229.9	54.3	154.7	36.6	18.1	4.3	18.6	4.4	1.8	0.4
CT	298.5	271.2	90.9	0.0	0.0	26.6	8.9	0.7	0.2	0.0	0.0
DE	121.7	57.6	47.3	46.8	38.4	12.4	10.2	0.0	0.0	4.9	4.1
DC	130.6	89.4	68.5	0.0	0.0	39.4	30.2	0.0	0.0	1.8	1.3
FL	1331.8	297.0	22.3	967.5	72.6	53.9	4.0	4.9	0.4	8.6	0.6
GA	925.0	447.1	48.3	390.8	42.2	54.0	5.8	25.0	2.7	8.1	0.9
HI	125.7	53.1	42.2	65.8	52.3	6.5	5.2	0.0	0.0	0.3	0.2
ID	182.5	95.2	52.2	75.6	41.4	6.7	3.7	3.1	1.7	1.8	1.0
IL	931.9	779.2	83.6	70.9	7.6	55.8	6.0	0.0	0.0	25.9	2.8
IN	642.8	487.8	75.9	107.6	16.7	41.4	6.4	0.0	0.0	6.0	0.9
IA	358.2	317.1	88.5	23.8	6.7	11.7	3.3	0.5	0.2	5.0	1.4
KS	348.2	64.8	18.6	270.6	77.7	7.6	2.2	0.0	0.0	5.2	1.5
KY	420.8	102.4	24.3	288.1	68.5	27.5	6.5	1.8	0.4	1.0	0.2
LA	430.5	167.1	38.8	253.9	59.0	6.2	1.4	0.0	0.0	3.3	0.8
ME	131.0	126.9	96.9	0.0	0.0	2.2	1.7	0.0	0.0	1.9	1.5
MD	440.2	400.4	91.0	4.5	1.0	7.8	1.8	17.1	3.9	10.4	2.4
MA	437.1	300.2	68.7	35.0	8.0	39.1	8.9	62.8	14.4	0.0	0.0
MI	847.8	658.7	77.7	157.7	18.6	20.7	2.4	1.5	0.2	9.2	1.1
MN	507.4	410.2	80.8	65.1	12.8	21.5	4.2	2.8	0.6	7.8	1.5
MS	356.4	250.0	70.1	91.7	25.7	5.4	1.5	0.0	0.0	9.3	2.6
MO	637.7	311.4	48.8	284.8	44.7	28.0	4.4	0.3	0.0	13.1	2.1
MT	245.6	181.0	73.7	46.1	18.8	8.9	3.6	0.0	0.0	9.7	3.9

Tabla 1: Gastos del programa ARRA de transporte por vía de superficie (por estado)

Estado	Total (en millones de \$)	Sistema de Mantenimiento de carreteras	%	Ampliación de capacidad carreteras	%	No Motorizado + afines	%	Transporte público + Afines	%	Otros	%
NE	\$229.8	\$182.2	79.3	\$43.0	18.7	\$3.5	1.5	\$0.0	0.	\$1.2	0.5
NV	216.7	172.7	79.7	32.1	14.8	0.7	0.3	0.3	0.	10.9	5.0
NH	129.7	83.2	64.1	42.6	32.8	3.7	2.9	0.0	0.	0.2	0.2
NJ	651.8	619.9	95.1	0.0	0.0	23.6	3.6	0.4	0.	7.9	1.2
NM	264.1	111.5	42.2	134.5	50.9	15.5	5.9	0.1	0.	2.6	1.0
NY	1,119.4	805.9	72.0	48.1	4.3	55.5	5.0	181.8	16.	28.1	2.5
NC	737.6	352.7	47.8	332.5	45.1	30.1	4.1	6.5	0.	15.8	2.1
ND	177.7	170.7	96.0	0.3	0.2	2.8	1.6	1.6	0.	2.3	1.3
OH	912.1	489.1	53.6	312.0	34.2	19.9	2.2	8.0	0.	83.2	9.1
OK	482.8	382.2	79.2	65.9	13.6	19.0	3.9	0.0	0.	15.8	3.3
OR	326.3	198.6	60.8	20.7	6.3	23.3	7.2	54.7	16.	29.0	8.9
PA	1,028.6	966.6	94.0	45.3	4.4	16.4	1.6	0.0	0.	0.3	0.0
RI	137.4	122.4	89.1	0.0	0.0	10.1	7.4	0.3	0.	4.6	3.3
SC	464.9	357.2	76.8	84.1	18.1	23.3	5.0	0.0	0.	0.3	0.1
SD	196.4	186.3	94.9	0.0	0.0	9.7	4.9	0.0	0.	0.4	0.2
TN	599.7	259.7	43.3	306.4	51.1	22.9	3.8	0.5	0.	10.1	1.7
TX	2,212.1	556.8	25.2	1538.4	69.5	42.9	1.9	4.0	0.	70.0	3.2
UT	220.1	137.9	62.7	73.9	33.6	8.0	3.6	0.0	0.	0.4	0.2
VT	125.9	123.7	98.3	0.0	0.0	2.2	1.7	0.0	0.	0.0	0.0
VA	695.2	303.3	43.6	353.6	51.0	20.1	2.9	3.8	0.	14.5	2.1
WA	497.2	253.1	50.9	220.6	44.4	14.9	3.0	1.5	0.	7.2	1.5
WV	211.0	143.1	67.8	61.5	29.2	6.3	3.0	0.0	0.	0.0	0.0
WI	527.1	387.4	73.5	121.0	23.0	16.6	3.1	0.0	0.	2.1	0.4
WY	170.9	142.9	83.6	21.7	12.7	1.9	1.1	0.0	0.	4.4	2.6
Totales	\$26,770.9	\$15,765.2		\$8,971.6		\$1,042.5		\$462.8		\$529.	
% Total			58.9		33.5		33.5		1.7		2.0

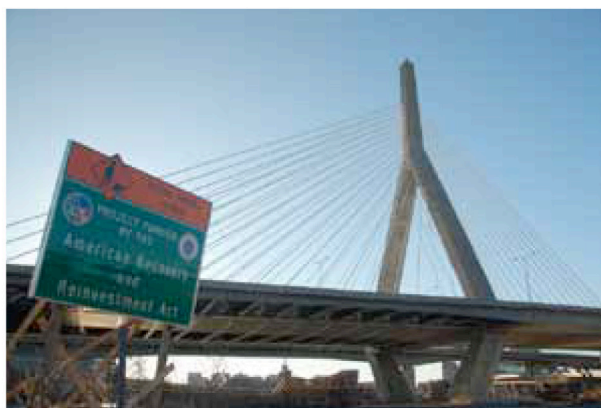
Fuente: Análisis de los informes al Comité del Congreso sobre Transportes e Infraestructuras realizado por Charlier Associates, Inc. and Mark Stout.

Tabla 2: Clasificación de estados

Lugar	Estado	% del gasto total de carreteras asignado a: ³		% de carreteras en estado “no óptimo”	% de la financiación del transporte público		
		Sistema de mantenimiento	Ampliación de capacidad		Categoría + proyectos no motorizados		
1	Connecticut	100%	0%	66%	1	D. of Columbia	30.2%
	D. of Columbia	100%	0%	99%	2	Oregon	24.0%
	Maine	100%	0%	46%	3	Massachusetts	23.3%
	New Jersey	100%	0%	90%	4	New York	21.2%
	North Dakota	100%	0%	43%	5	Delaware	10.2%
	Rhode Island	100%	0%	82%	6	Connecticut	9.1%
	South Dakota	100%	0%	49%	7	Colorado	8.7%
	Vermont	100%	0%	55%	8	Georgia	8.5%
9	Maryland	99%	1%	58%	9	Rhode Island	7.6%
10	Pennsylvania	96%	4%	67%	10	Kentucky	6.9%
11	New York	94%	6%	65%	11	Indiana	6.4%
12	Iowa	93%	7%	59%	12	Arizona	6.0%
13	Alaska	92%	8%	72%		California	6.0%
	Illinois	92%	8%	54%		Illinois	6.0%
15	Oregon	91%	9%	38%	15	New Mexico	5.9%
16	Massachusetts	90%	10%	53%	16	Maryland	5.7%
17	Wyoming	87%	13%	45%	17	Idaho	5.4%
18	Minnesota	86%	14%	53%	18	Hawaii	5.2%
19	Oklahoma	85%	15%	60%	19	North Carolina	5.0%
20	Nevada	84%	16%	19%		South Carolina	5.0%
21	Indiana	82%	18%	44%	21	South Dakota	4.9%
22	Michigan	81%	19%	49%	22	Minnesota	4.8%
	Nebraska	81%	19%	38%	23	Florida	4.4%
	South Carolina	81%	19%	49%		Missouri	4.4%
25	Montana	80%	20%	24%	25	Oklahoma	3.9%
26	Wisconsin	76%	24%	47%		Tennessee	3.9%
27	Mississippi	73%	27%	58%	27	New Jersey	3.7%
28	West Virginia	70%	30%	58%	28	Massachusetts	3.6%

Tabla 2: Clasificación de estados

Lugar	Estado	% del gasto total de carreteras asignado a: ³		% de carreteras en estado “no óptimo”	% de la financiación del transporte público Categoría + proyectos no motorizados		
		Sistema de mantenimiento	Ampliación de capacidad				
29	New Hampshire	66%	34%	40%	29	Utah	3.6%
30	Utah	65%	35%	49%	30	Iowa	3.5%
31	Alabama	64%	36%	27%	31	Virginia	3.4%
32	Ohio	61%	39%	41%	32	Alabama	3.3%
33	Colorado	60%	40%	56%		Washington	3.3%
34	California	58%	42%	82%	34	Ohio	3.1%
35	Idaho	56%	44%	43%		Wisconsin	3.1%
36	Delaware	55%	45%	56%	36	West Virginia	3.0%
37	Georgia	53%	47%	8%	37	New Hampshire	2.9%
	Washington	53%	47%	47%	38	Michigan	2.6%
39	Missouri	52%	48%	61%	39	North Dakota	2.5%
40	North Carolina	51%	49%	51%	40	Kansas	2.2%
41	Arizona	48%	52%	32%	41	Texas	2.1%
42	Tennessee	46%	54%	29%	42	Alaska	2.0%
	Virginia	46%	54%	54%	43	Maine	1.7%
44	Hawaii	45%	55%	90%		Vermont	1.7%
	New Mexico	45%	55%	36%	45	Pennsylvania	1.6%
46	Louisiana	40%	60%	62%	46	Mississippi	1.5%
47	Texas	27%	63%	59%		Nebraska	1.5%
48	Kentucky	26%	74%	45%	48	Louisiana	1.4%
49	Florida	23%	77%	24%	49	Wyoming	1.1%
50	Arkansas	19%	81%	62%	50	Nevada	0.4%
	Kansas	19%	81%	25%	51	Alabama	0.3%



Fuentes:

1. Arthur C. Nelson *et al.*, *The Best Stimulus for the Money: Briefing Papers on the Economics of Transportation Spending*, University of Utah's Metropolitan Research Center and Smart Growth America, April 2009. <http://stimulus.smartgrowthamerica.org/484>.
2. Los fondos ARRA incluían \$8.4 mil millones dedicados a inversiones en transporte público. Como el objetivo de este informe era preguntar a los estados y MPO como habían invertido sus fondos flexibles, SGA solo incluye en este análisis proyectos financiados con los fondos flexibles ARRA.
3. Comenzando por datos de la Tabla 1: Porcentaje de fondos destinados a carreteras en cada estado dedicados a:

$$\text{Mantenimiento del sistema} = \$ \text{ mantenimiento del sistema} / (\$ \text{ mantenimiento} + \$ \text{ ampliación de capacidades})$$

$$\text{Nueva capacidad} = \$ \text{ para ampliación de carreteras} / (\$ \text{ para mantenimiento del sistema} + \$ \text{ para ampliaciones})$$
4. Comenzando por los datos de la Tabla 1: Porcentaje de los fondos de carreteras asignados a:

$$\text{Mantenimiento del sistema} = \$ \text{ para mantenimiento del sistema} / (\$ \text{ para mantenimiento} + \$ \text{ para ampliación de carreteras})$$

$$\text{Nueva capacidad} = \$ \text{ para ampliaciones} / (\$ \text{ para mantenimiento} + \$ \text{ para ampliación de carreteras})$$
5. Los datos extraídos de "Recovery Act Funds by State and Program as of May 31, 2010" hoja de cálculo publicada en el sitio web Del Comité del Congreso para el Transporte y la Infraestructura: <http://transportation.house.gov/News/PRArticle.aspx?NewsID=852>. Una hora de trabajo (empleo) es simplemente una hora trabajada. Es una medida más adecuada de la creación de empleo que el número de puestos de trabajo, que no ofrece información sobre la duración del empleo.
6. Comenzando por la cifras de la Tabla 1: porcentaje de fondos de carreteras asignados a:

$$\text{Sistema de Mantenimiento} = \$ \text{ para sistemas de mantenimiento} / (\$ \text{ sistemas de mantenimiento} + \$ \text{ para ampliación de carreteras})$$

$$\text{Nueva capacidad} = \$ \text{ para ampliación de capacidades} / (\$ \text{ para sistemas de mantenimiento} + \$ \text{ para nuevas capacidades})$$



Smart Growth America es partidaria de las personas que desean vivir y trabajar en comunidades bien gestionadas. Creemos que las soluciones de crecimiento sostenible ofrecen mayores opciones y hacen que sea posible vivir cerca del trabajo y del entorno comunitario. Nuestra coalición colabora con las comunidades en la lucha contra el crecimiento urbano descontrolado y por el ahorro de los recursos. Hacemos que los barrios de América mejoren juntos.

Smart Growth America es la única organización nacional que investiga, apoya y dirige alianzas para llevar prácticas de crecimiento sostenible a más comunidades en todo el país. Visite nuestro sitio web www.smartgrowthamerica.org.

1707 L St. NW Suite 1050, Washington, DC 20036

202-207-3355

www.smartgrowthamerica.org