

Estudio sobre Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit
Temas de preguntas más frecuentes (FAQ, siglas en inglés)
Por área temática
Diciembre de 2008

Preguntas básicas de contexto

- P1: ¿Por qué hicieron el estudio?**
P2: ¿Cómo comenzó el estudio sobre el Cruce Internacional del río Detroit (DRIC)?
P3: ¿Quiénes apoyan el estudio DRIC?
P4: ¿En qué área se ha concentrado?
P5: ¿Cuándo se tendrá un dictamen final sobre un nuevo cruce?
P6: ¿Quiénes dictaminan en última instancia el itinerario del cruce fronterizo?
P7: ¿Cuándo se inauguraría el nuevo puente si el proceso del estudio DRIC continuase según su programa actual?

Preguntas relacionadas con la necesidad de un nuevo cruce

- P8: ¿Cómo se estableció la necesidad de un nuevo cruce del río entre Detroit y Windsor?**
P9: ¿Qué nivel de prioridad tiene el nuevo cruce dentro del contexto de otras prioridades de transporte en Michigan y Ontario?
P10: ¿Fue concebido el Proyecto Gateway con la finalidad de hermanar el puente Ambassador?

Preguntas relacionadas con el puente Ambassador y su proyecto propuesto.

- P11: ¿Por qué como resultado del estudio DRIC se abandonó la idea de un segundo tramo del puente Ambassador?**
P12: ¿Qué significa esto en relación con la reciente propuesta de los propietarios del puente Ambassador de seguir adelante con los planes para un segundo tramo de su puente y un área de servicio mayor?
P13: Si la construcción de un segundo tramo del puente Ambassador resultara exitosa ¿cambiaría este hecho las suposiciones del DRIC acerca de la necesidad de un nuevo cruce?
P14: Si el DRIC se suspendiese, ¿significaría ello que la propuesta del puente Ambassador seguiría adelante?
P15: ¿Qué implicaciones tendría la suspensión del estudio DRIC y que no se construyera otro cruce?

Preguntas relacionadas con el costo del estudio y los costos de un nuevo puente

- P16: ¿Cuánto se ha gastado hasta ahora en EE.UU. en este estudio? ¿Cuánto se gastaría aún?**
P17: ¿Cuál es el costo de estudios comparables?
P18: Se ha sugerido que la construcción del tramo de reemplazo propuesto para el puente Ambassador será más barata que la del puente propuesto por el DRIC. ¿Es cierto esto?
P19: ¿Cuál es el costo previsto de EE.UU. en la construcción del cruce fronterizo propuesto por el DRIC?
P20: ¿Cómo se financiará el puente del DRIC?

Preguntas relacionadas con la propiedad y la operación

- P21: ¿El nuevo cruce fronterizo será de propiedad pública o privada?**
P22: Se ha dicho que el nuevo cruce debería construirlo el sector privado para ahorrarles el gasto a los contribuyentes de Michigan. ¿Cuál es su posición al respecto?

- P23: ¿Por qué querrían ustedes construir un nuevo puente a expensas de los contribuyentes cuando el propietario del puente Ambassador lo construiría de gratis?
- P24: ¿Por qué debe el gobierno desempeñar un papel en el nuevo cruce fronterizo?
- P25: ¿En qué consiste una Asociación Pública- Privada?
- P26: ¿Qué beneficios aporta una APP?
- P27: ¿Una APP es lo mismo que la privatización?
- P28: ¿Qué papel desempeña el sector privado en una Asociación Pública/Privada?
- P29: ¿Se ha considerado la formación de una asociación pública-privada en el caso del nuevo cruce del río entre Detroit y Windsor?
- P30: ¿Ha considerado el MDOT otras opciones en vez de una APP?
- P31: ¿Por qué no consideraron ustedes otra forma de desarrollar el cruce, por ejemplo, una autoridad bipartita de naciones?
- P32: ¿Cuál sería la diferencia entre una APP y el acuerdo que hoy existe con el propietario que opera el puente Ambassador?

Preguntas relacionadas con los pozos de extracción de salmuera y las perforaciones

- P33: ¿Qué son los pozos de extracción de salmuera y por qué constituyen una preocupación?
- P34: ¿Cuál es la condición actual del programa de perforaciones?
- P35: ¿Cuánto costó el programa de perforaciones?
- P36: ¿Cuáles son los resultados del programa de perforaciones?

Preguntas relacionadas con los impactos ambientales y a la comunidad

- P37: ¿Cuál es la posición de la comunidad de EE.UU. radicada en el lugar en que estará el nuevo cruce de frontera?
- P38: ¿Ocasionará el nuevo puente un mayor tráfico el cual, en última instancia, afectará la infraestructura de las comunidades vecinas y de los alrededores?
- P39: ¿Qué argumentos les ofrecen a las personas de Delray que se sienten amenazadas por esta decisión?
- P40: ¿Qué harán para proteger las comunidades y edificaciones históricas una vez que se haya identificado el cruce preferido?
- P41: ¿Qué lugares de culto serán posiblemente afectados por la propuesta de un nuevo cruce fronterizo?
- P42: ¿Fue seleccionada el área de Delray porque sus habitantes son pobres y minoritarios?
- P43: ¿Qué oportunidades tenemos de impugnar las posibles ubicaciones de itinerarios? ¿Cómo podemos ser escuchados?
- P44: El análisis de calidad del aire propuesto no incluye una evaluación de riesgo para la salud. ¿De qué modo podrían cambiarse las directrices federales que rigen los estudios de impacto a la salud?
- P45: ¿Cuáles son los factores que se tuvieron en cuenta para llevar a cabo el análisis?
- P46: ¿Por qué elegirían ustedes construir un nuevo cruce de frontera por un área que ya está realmente abrumada por una ruta de acceso a la frontera que genera ruido y contaminación del aire?
- P47: ¿Está el MDOT tomando las decisiones respecto al uso de la tierra en la ciudad de Detroit?
- P48: ¿Está la preocupación basada más en el costo que en la comunidad?

Preguntas relacionadas con la reubicación y el dominio eminente (expropiación)

- P49: ¿Existirá compensación para aquellas personas cuya propiedad fuese afectada?
- P50: ¿Debería invertir en mi propiedad si la misma va a ser adquirida por el proyecto? ¿Qué pasa si quiero vender mi propiedad ahora?

P51: ¿Cuál será la base de compensación para la propiedad que pueda ser adquirida?

Preguntas relacionadas con el proceso de participación pública

P52: ¿Qué han hecho ustedes para informar a los residentes y a los propietarios de negocios del área acerca de la posibilidad de que sus propiedades quizá sean adquiridas?

P53: ¿De qué otras formas ha participado la comunidad en el estudio DRIC?

P54: ¿Cómo atraen a la comunidad para que tome conciencia del proceso de participación pública?

Preguntas relacionadas con el tráfico y sus pronósticos

P55: ¿Existe alguna necesidad relacionada con el tráfico que justifique un nuevo cruce de frontera?

P56: ¿Qué metodología se usó para determinar la necesidad?

P57: ¿Es cierto que el tráfico actual sobre el puente Ambassador ha decrecido en relación con el que había antes del 9/11?

P58: Dada esta disminución del tráfico en general, ¿tiene sentido proseguir con los planes para un nuevo cruce?

Otras preguntas

P59: ¿Qué opinan los dignatarios federales acerca de este proyecto?

P60: ¿En qué medida la “Ley de Puentes y Túneles Internacionales” de Canadá afecta el puente propuesto por el DRIC y/o el segundo tramo del Puente Ambassador?

P61: ¿En qué paso está el estudio DRIC en este momento (diciembre de 2008)?

P62: ¿Cuál es el primer paso de implementación del proyecto?

P63: ¿Seguirá el público teniendo acceso a la información sobre el proyecto?

Preguntas básicas de contexto

P1: ¿Por qué hicieron el estudio?

El estudio fue indispensable para identificar soluciones que apoyen las economías locales, regionales y nacionales a la vez que respondan a las necesidades de seguridad nacional y de defensa nacional y civil del corredor comercial más transitado de América del Norte. (Para más detalles, consultar la sección “Preguntas relacionadas con la necesidad de un nuevo cruce”)

P2: ¿Cómo comenzó el estudio sobre el Cruce Internacional del río Detroit (DRIC)?

En el año 2000, las dos agencias gubernamentales federales de transporte, la Administración Federal de Autopistas de EE.UU. (FHWA) y Transport Canada, así como el Departamento de Transporte de Michigan (MDOT) más el Ministerio de Transporte de Ontario, integraron una asociación con este fin. La asociación se formó luego de un Estudio de Sistema de Transporte de Carga realizado en 1998 por el Ministerio de Transporte de Ontario que analizaba la actividad de transporte de mercancías (flete) en el cruce de frontera. El objetivo de la asociación es garantizar el movimiento seguro, eficiente y protegido de personas y mercancías a través de la frontera entre EE.UU. y Canadá en el área del río Detroit a fin de sustentar las economías de Michigan, Ontario, Canadá y Estados Unidos.

P3: ¿Quiénes apoyan el estudio DRIC?

Los siguientes son nuestros patrocinadores más firmes:

- El presidente de Estados Unidos
- Brooks Patterson, Dirigente del Condado de Oakland
- La Asociación Nacional de Industriales dirigida por el ex gobernador de Michigan John Engler
- Numerosos legisladores de Michigan
- La Cámara de Comercio Regional de Detroit
- La Comisión de Planificación Física de la ciudad de Detroit
- El Consejo Comunitario de Delray
- La Comunidad Sudoeste de Detroit y su actual representante del estado, Steve Tobocman
- La Alianza de Fabricantes de Automóviles
- La Cámara Americana de Comercio en Canadá
- La Asociación de Fabricantes de Piezas Automotrices
- Asociación Canadiense de Importadores y Exportadores
- Junta de la Asociación Automotriz de Canadá
- Fabricantes y Exportadores Canadienses
- Asociación Canadiense de Fabricantes de Vehículos
- Alianza Canadiense/Americana de Comercio Fronterizo
- Colaboración de Fomento a las Comunidades de Paso
- La Asociación de Industriales de Michigan
- La Cámara de Comercio de Ontario
- La Asociación de Transporte por Camión de Ontario

P4: ¿En qué área se ha concentrado?

Casi a finales de 2005, el grupo que lleva a cabo el estudio DRIC identificó un “área de análisis constante” localizada entre Zug Island y el puente Ambassador en EE.UU. Esa área identifica una ubicación para el cruce del río que satisfará las demandas de transporte de la región; hace posible un corredor que permitirá la separación del tráfico internacional y local; es más consecuente con el uso existente y propuesto de la tierra; no destruye el ambiente natural ni sus atractivos recreativos y tiene por objeto atender las preocupaciones de la comunidad. Pero, se reconoce que, dada la índole y alcance de los usos de la tierra y la urbanización a lo largo del río Detroit, no será posible evitar impactos a las comunidades locales. El cometido de la Asociación es evitar, reducir al mínimo o remediar los impactos en la mayor medida factible. (Para más detalles, consultar la sección “Preguntas relacionadas con los impactos ambientales y a la comunidad”)

P5: ¿Cuándo se tendrá un dictamen final sobre un nuevo cruce?

El dictamen final sobre la ubicación del nuevo cruce se aprobó a finales de la primavera de 2008. La Declaración Final de Impacto Ambiental fue firmada por la Administración Federal de Autopistas el 21 de noviembre de 2008.

P6: ¿Quiénes dictaminan en última instancia el itinerario del cruce fronterizo?

En Estados Unidos, el informe de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) fue elaborado de conformidad con los requisitos que se establecen en la Ley de Política Nacional de Protección Ambiental (NEPA) y exige la aprobación de la FHWA (Administración Federal de Autopistas). En Canadá, los estudios se llevan a cabo de conformidad con los requisitos establecidos por la Ley sobre Evaluación Ambiental de Ontario (EA) y la Ley Canadiense sobre Evaluación Ambiental. El Informe EA exige la aprobación del Ministerio de Medio Ambiente de Ontario. Esta aprobación se producirá en coordinación con el proceso federal.

P7: ¿Cuándo se inauguraría el nuevo puente si el proceso del estudio DRIC continuase según su programa actual?

Un nuevo cruce del río resultante del proceso DRIC probablemente comenzaría a construirse en el 2010 y se inauguraría al tráfico en el 2015.

Preguntas relacionadas con la necesidad de un nuevo cruce

P8: ¿Cómo se estableció la necesidad de un nuevo cruce del río entre Detroit y Windsor?

En el período entre los años 2000 y 2004 se llevó a cabo el Estudio de Planificación/Necesidad y Viabilidad para identificar si era necesaria, dada una falta de capacidad, una nueva conexión entre Detroit y Windsor y, de ser así, para cuándo. Ese estudio demostró una necesidad de capacidad complementaria en los próximos 20 años.

Además, los hechos del 11 de septiembre de 2001 y sus secuelas centraron la atención en las instalaciones y establecimientos con valor representativo, importancia militar o que desempeñan un papel decisivo en el bienestar económico de la nación. El cruce fronterizo entre Michigan y Canadá cumple todos esos criterios. En términos de instalaciones de transporte, las edificaciones con valor representativo están mejor protegidas al mejorar la seguridad dentro y alrededor de la instalación en cuestión. Las instalaciones de transporte que responden a necesidades militares y

económicas están mejor protegidas al mejorar la flexibilidad y redundancia de las redes básicas de transporte.

Cuando se inició oficialmente el estudio DRIC en el 2004, sus objetivos estaban dirigidos a satisfacer cuatro necesidades específicas:

- Ofrecer nuevas capacidades de cruces fronterizos para satisfacer la creciente demanda a largo plazo;

- Mejorar la conectividad del sistema para optimizar el flujo uniforme de personas y mercancías;

- Mejorar la capacidad para operaciones y procesamiento; y

- Ofrecer opciones de cruce razonables y seguras en el caso de incidentes, mantenimiento, congestión u otras interrupciones

P9: ¿Qué nivel de prioridad tiene el nuevo cruce dentro del contexto de otras prioridades de transporte en Michigan y Ontario?

Tiene máxima prioridad para el estado de Michigan, el MDOT y la Administración Federal de Autopistas. La Junta de Gobernadores del Sudeste de Michigan (SEMCOG) ya incluyó este proyecto en su Plan a Largo Plazo. Las mejoras de infraestructura en el área de Detroit-Windsor, entre ellas un nuevo cruce del río Detroit, también se han identificado como de alta prioridad en Canadá y Ontario.

P10: ¿Fue concebido el Proyecto Gateway con la finalidad de hermanar el puente Ambassador?

El Proyecto Gateway recibió aprobación para mejorar el área de servicio y tener un enlace directo desde allí con el sistema de autopistas. Ahora, el área de servicio queda empatada con el sistema de vías locales. La aprobación del Proyecto Gateway no abarcó la aprobación del segundo tramo del puente Ambassador ya que no se incluyó ningún análisis del segundo tramo en la documentación ambiental.

Preguntas relacionadas con el puente Ambassador y su proyecto propuesto.

P11: ¿Por qué como resultado del estudio DRIC se abandonó la idea de un segundo tramo del puente Ambassador?

Cuando se evaluó la posibilidad de un puente hermano del Ambassador como parte del estudio DRIC, el Comité de Dirección del DRIC, integrado por representantes de los cuatro gobiernos cooperantes, concluyó que los impactos económicos y sociales de la ampliación de la vía de acceso del lado canadiense de la frontera eran inaceptables, y que el hecho de seguir concentrando todo el tráfico de la frontera en un solo corredor con una serie de áreas de servicio no logra la redundancia necesaria para atender las preocupaciones de seguridad y garantía económicas.

P12: ¿Qué significa esto en relación con la reciente propuesta de los propietarios del puente Ambassador de seguir adelante con los planes para un segundo tramo de su puente y un área de servicio mayor?

El DRIC y el “Proyecto de Mejora” propuesto para el puente Ambassador están totalmente divorciados y son independientes. Ambos proyectos están siendo sometidos al mismo análisis a

ambos lados de la frontera. Dichos procesos permitirán que se tome una decisión acerca de cuál de los proyectos deberá proseguir o, tal vez, de que ambos proyectos prosigan.

P13: Si la construcción de un segundo tramo del puente Ambassador resultara exitosa ¿cambiaría este hecho las suposiciones del DRIC acerca de la necesidad de un nuevo cruce?

Al inicio del proceso se definió que se necesitarían como mínimo seis carriles de más (y posiblemente hasta 10) entre Detroit y Windsor para asimilar el tráfico futuro que se espera. La actual propuesta de la Compañía del puente Ambassador es sustituir su puente de cuatro carriles por uno de seis carriles. Esta propuesta todavía deja una necesidad de por lo menos cuatro carriles de más para asimilar el tráfico futuro que se espera. El DRIC y los proyectos del puente Ambassador se complementan entre sí.

P14: Si el DRIC se suspendiese, ¿significaría ello que la propuesta del puente Ambassador seguiría adelante?

El proceso del DRIC y el proceso para proseguir con el “Proyecto de Mejora” propuesto para el puente Ambassador están divorciados y son procesos independientes. Las actividades (o su ausencia) de un proceso no afectan al otro proceso. Como parte del proceso de estudio, ya el Comité de Dirección del DRIC rechazó una propuesta de un puente hermano del puente Ambassador. Aunque la actual propuesta de la Compañía del puente Ambassador es diferente a la opción estudiada por el grupo del proyecto DRIC, ésta sigue manteniendo la oposición tanto de la ciudad de Windsor como de los residentes del área adyacente al puente existente y su área de servicio. Dicha oposición se debe a los posibles impactos previstos de nueva propuesta pudiera en el área.

P15: ¿Qué implicaciones tendría la suspensión del estudio DRIC y que no se construyera otro cruce?

Las consecuencias económicas para Michigan y Ontario serían considerables: se perderían hasta 42,000 empleos en los próximos 30 años (26,000 en Michigan y 16,000 en Ontario). Si el estudio se suspendiese y no se construyera el nuevo puente, el panorama sería peor aún para EE.UU. y Canadá: la pérdida total de casi 100,000 empleos en el 2035. (Ver Estudio de Impacto Económico del DRIC)

Preguntas relacionadas con el costo del estudio y los costos de un nuevo puente

P16: ¿Cuánto se ha gastado hasta ahora en EE.UU. en este estudio? ¿Cuánto se gastaría aún?

Hasta el 15 de diciembre de 2008, en EE.UU. se han gastado \$29.9 millones en este estudio. El presupuesto aprobado en EE.UU. para el estudio es de \$33.1 millones. (Para más detalles, consultar la sección “[Preguntas relacionadas con los pozos de extracción de salmuera y las perforaciones](#)”).

P17: ¿Cuál es el costo de estudios comparables?

El estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) del puente Louisville costó \$21 millones, sin que este necesitara de los considerables trabajos de terreno y de perforación del estudio DRIC.

P18: Se ha sugerido que la construcción del tramo de reemplazo propuesto para el puente Ambassador será más barata que la del puente propuesto por el DRIC. ¿Es cierto esto?

Los costos del proyecto DRIC y el proyecto del puente Ambassador son similares. Si bien no contamos con información precisa en cuanto a los costos para el segundo tramo propuesto del puente Ambassador, basándonos en las cifras presentadas en el borrador del documento ambiental y en los costos estimados publicados por la prensa, el costo calculado para el segundo tramo propuesto del lado de la frontera de EE.UU./Michigan del puente Ambassador oscila entre \$1,140 y \$1,350 millones. El costo calculado del lado de la frontera en EE.UU./Michigan del nuevo proyecto DRIC propuesto es de aproximadamente \$1,850 millones. Dicho costo comprende la adquisición de la servidumbre de paso, el área de servicio y la conexión con la I-75, la mitad del costo del puente correspondiente a EE.UU./Michigan y la inflación hasta tanto se finalice la construcción en el año 2015. Cada uno de los componentes del proyecto será financiado por una combinación de inversiones públicas y privadas.

P19: ¿Cuál es el costo previsto de la construcción del cruce fronterizo propuesto por el DRIC en EE.UU.?

La Declaración Final de Impacto Ambiental refleja un costo de \$1,850 millones de dólares expresados en “Año Gasto” (year of expenditure). Este costo incluye la adquisición de la servidumbre de tránsito, el área de servicio, la conexión con la I-75, el costo de la mitad del puente correspondiente a EE.UU./Michigan y la inflación hasta el final de la construcción en el 2015, año en que se programa inaugurar el cruce al tráfico.

P20: ¿Cómo se financiará el puente del DRIC?

El puente del DRIC se financiará en gran medida de la misma forma que los demás puentes y túneles internacionales. La instalación consta de tres componentes principales: el puente, el área de servicios y el enlace con la autopista sin peaje, cada uno de los cuales con un financiamiento diferente.

El financiamiento de la construcción del puente está garantizado por los futuros ingresos por concepto de peaje. En esencia, los usuarios del puente pagarán a través del peaje la construcción del puente, el interés sobre el financiamiento de la construcción, así como las operaciones y el mantenimiento diarios del puente. Este es el mismo mecanismo que usa la Compañía del Puente Internacional de Detroit (DIBC), la propietaria del puente Ambassador.

El costo del área de servicio, donde se prestan los diferentes servicios de protección de frontera, lo resarcirá la Administración de Servicios Generales (GSA), agencia propietaria y administradora de los bienes del gobierno federal. En función de la situación, la GSA ostentará la propiedad de los bienes y edificaciones del área de servicio empleados por las diferentes agencias de inspección fronteriza (como en el caso del puente internacional Sault Ste. Marie) o arrendará dichas instalaciones al propietario/operador del puente (como en el caso del puente Blue Water y el puente Ambassador de propiedad privada).

El tercer componente, el enlace con la autopista sin peaje, se financia como un proyecto normal de autopista, con un 80% del costo proveniente de los fondos federales de transporte y el 20% de los fondos estatales y locales. Este es el mecanismo por el que se paga el Proyecto Gateway del puente Ambassador.

Preguntas relacionadas con la propiedad y la operación

P21: ¿El nuevo cruce fronterizo será de propiedad pública o privada?

La Asociación está consagrada a que el nuevo cruce sea de propiedad pública. La prioridad es asegurar que el cruce fronterizo del río Detroit esté protegido, bien administrado y que sea seguro y eficiente. Aún los asociados están por resolver los pormenores del modelo de propiedad definitivo. La tarea de analizar la posible gobernabilidad y los modelos de propiedad del nuevo cruce fronterizo está en curso a ambos lados de la frontera. Las opciones contempladas incluyen la posibilidad de que el puente sea propiedad del gobierno, diferentes formas de colaboración con el sector privado y/o la creación de una autoridad para ello.

Continuamos trabajando con el objeto de lograr un acuerdo sobre la mejor opción para administrar el nuevo cruce fronterizo.

P22: Se ha dicho que el nuevo cruce debería construirlo el sector privado para ahorrarles el gasto a los contribuyentes de Michigan. ¿Cuál es su posición al respecto?

Ante todo, el sector privado puede muy bien construir el nuevo cruce, tanto si se trata del tramo de reemplazo sugerido por la Compañía del Puente Internacional de Detroit (DIBC) como el nuevo tramo propuesto por el grupo que lleva a cabo el estudio DRIC. Aunque en el caso del tramo propuesto por el DRIC, el sector privado no será el propietario. En cualquier caso, propiedad pública o privada, serían los usuarios del nuevo puente los que pagarían la instalación con el pago del peaje del cruce de frontera y no los contribuyentes.

P23: ¿Por qué querrían ustedes construir un nuevo puente a expensas de los contribuyentes cuando el propietario del puente Ambassador lo construiría de gratis?

El argumento de que el proyecto DIBC es gratis es incorrecto. El peaje es el mecanismo de financiamiento. Dicho peaje lo pagan los usuarios del puente, no los contribuyentes.

P24: ¿Por qué debe el gobierno desempeñar un papel en el nuevo cruce fronterizo?

Los cruces de frontera entre Michigan y Canadá son primordiales para el bienestar económico de Michigan y Ontario, al igual que para Estados Unidos y Canadá. La seguridad económica y física de nuestro estado y de la nación son responsabilidades públicas.

P25: ¿En qué consiste una Asociación Pública-Privada?

Una Asociación Pública-Privada (APP) implica una relación contractual entre una entidad del sector público y un asociado del sector privado a fin de proveer infraestructura o servicios durante un tiempo en específico. La asociación se estructura basándose en las competencias de cada asociado para así satisfacer de la mejor manera, mediante la distribución más conveniente de recursos, riesgos e incentivos, necesidades públicas claramente identificadas.

P26: ¿Qué beneficios aporta una APP?

Los beneficios de una asociación pública-privada incluyen:

La repartición de riesgos entre el gobierno y el sector privado. Por ejemplo, los excedentes de costos y demoras de los proyectos podrían traspasarse de los contribuyentes al sector privado.

Podría utilizarse un enfoque a lo largo de “toda la vida” del proyecto en el cual el sector privado se hiciera responsable del diseño, la entrega, la operación y el mantenimiento del proyecto a largo plazo.

La asociación brindaría la competencia, eficiencia, e innovación del sector privado a la hora de desarrollar un proyecto de infraestructura a gran escala.

La APP fomenta la competencia dentro del sector privado por ofrecer el mejor valor al gobierno y al público.

P27: ¿Una APP es lo mismo que la privatización?

Una APP no es lo mismo que la privatización. Con una APP, el sector público establece una relación contractual con el sector privado. Mediante este contrato, el gobierno mantiene su papel de supervisor y asegurador de la calidad, mientras que el sector privado está más estrechamente implicado en la entrega en sí del servicio o el proyecto. Además, el gobierno puede conservar la propiedad del activo subyacente.

P28: ¿Qué papel desempeña el sector privado en una Asociación Pública/Privada?

El papel que desempeñe el sector privado va a depender del tipo de modelo de entrega que se utilice para el proyecto y puede incluir el diseño, la adquisición, el financiamiento, la construcción y la operación y/o mantenimiento de la instalación.

P29: ¿Se ha considerado la formación de una asociación pública-privada en el caso del nuevo cruce del río entre Detroit y Windsor?

Sí, el MDOT, en conjunto con nuestros asociados de ambos países, está analizando la posibilidad de una participación del sector privado en el diseño, la construcción, el financiamiento, la operación y el mantenimiento del nuevo cruce. No obstante, el nuevo cruce del río será de propiedad pública.

P30: ¿Ha considerado el MDOT otras opciones en vez de una APP?

Sí. El MDOT está obligado a seleccionar la opción que ofrezca el mayor valor a los contribuyentes sin tener que sacrificar la supervisión pública pertinente del nuevo cruce fronterizo.

Se considerarán opciones alternativas a una APP para el nuevo cruce, si:

No se pudiesen preservar el control y la propiedad pública del cruce.

No se pudiese demostrar su valor por el dinero invertido.

No se pudieran asegurar la rendición de cuentas y la transparencia.

Existiese falta de interés por parte del sector privado.

P31: ¿Por qué no consideraron ustedes otra forma de desarrollar el cruce, por ejemplo, una autoridad bipartita de naciones?

El MDOT y sus asociados de ambos países están considerando varios modelos que podrían hacer posible que el cruce se operase como una instalación única y están interesados en atraer una

considerable participación del sector privado. Una autoridad bipartita de ambas naciones es una de las opciones estudiadas.

P32: ¿Cuál sería la diferencia entre una APP y el acuerdo que hoy existe con el propietario que opera el puente Ambassador?

A diferencia de un acuerdo de APP, el puente Ambassador, como cruce de propiedad privada operado por su propietario, no cuenta con una relación contractual con ninguna autoridad gubernamental. El puente Ambassador está, no obstante, sometido a toda legislación y regulaciones pertinentes vigentes. Conforme a un acuerdo P3, sería propiedad del gobierno.

Preguntas relacionadas con los pozos de extracción de salmuera y las perforaciones

P33: ¿Qué son los pozos de extracción de salmuera y por qué constituyen una preocupación?

Los pozos de extracción de salmuera son un método de minería de sal. La utilización de este método implica la perforación de un pozo en el estrato salino de la roca. El agua se inyecta a la sonda del pozo para la disolución de la sal y luego se bombea a la superficie ya como salmuera. El agua de la salmuera se evapora dejando solamente la sal que se usará tanto para el consumo humano (sal de mesa, encurtidos, etc.) como con fines industriales.

Este método de minería de sal todavía se utiliza hoy en día en el área de Windsor; sin embargo, en el área de Detroit, los mineros de sal han cambiado al método de minería de cámara y pilar.

Los pozos de extracción de salmuera pueden convertirse en un problema si las cavidades formadas para la extracción de la sal son demasiado grandes y la sal remanente y las demás rocas ya no son capaces de servir de apoyo a los estratos superiores del yacimiento. Con el transcurso del tiempo, la formación rocosa sin apoyo puede colapsar en la cavidad y esto puede dar lugar a la formación de dolinas (depresiones geológicas) en la superficie. Con la minería de cámara y pilar, el tamaño de las cavidades creadas por la actividad minera puede controlarse con precisión para asegurar que se mantiene el apoyo adecuado a los estratos superiores del yacimiento y evitar el hundimiento que podría conducir a la formación de dolinas.

Si se formase una dolina debajo de la cimentación de un gran puente como el que se necesita para pasar por encima del río Detroit, esto podría ser desastroso.

Nos ha sido posible documentar la existencia de numerosos emplazamientos de antiguos pozos de extracción de salmuera en Zug Island y existen pruebas de que pueden existir otros pozos no documentados ubicados al este del río Rouge, en el área que actualmente se conoce como Delray.

Debido a estas incertidumbres en cuanto a la existencia y la cantidad de antiguos pozos de extracción de salmuera en el área de Delray, el grupo que lleva a cabo el estudio DRIC decidió realizar una investigación ingeniero-geológica más exhaustiva del área que la que normalmente corresponde a un estudio de esta índole.

P34: ¿Cuál es la condición actual del programa de perforaciones?

La investigación ingeniero-geológica ha sido concluida. Los pozos de extracción de salmuera no representan ningún riesgo para los cimientos principales del nuevo puente que estarán a ambos lados de la frontera.

P35: ¿Cuánto costó el programa de perforaciones?

En el lado del río de EE.UU., el programa de perforaciones costó aproximadamente \$11 millones.

P36: ¿Cuáles son los resultados del programa de perforaciones?

Un panel de 12 expertos (seis de EE.UU. y seis de Canadá) revisó detenidamente la información recolectada en el programa de perforaciones a ambos lados de la frontera, así como el análisis de esos datos hecho por el grupo que lleva a cabo el estudio del proyecto. El 13 de febrero de 2008, el Grupo Consultor Ingeniero-geológico emitió sus conclusiones en un memorando que forma parte del Borrador EIA y está a disposición del público (ver el Apéndice G del Borrador EIA). La opinión de consenso del Grupo Consultor es que las conclusiones a las que arribaron los especialistas para establecer la alineación del puente y la ubicación de sus cimientos ofrecen un nivel de confiabilidad razonable y constituyen una base apropiada para la toma de decisiones en relación con este proyecto.

Preguntas relacionadas con los impactos ambientales y a la comunidad

P37: ¿Cuál es la posición de la comunidad de EE.UU. radicada en el lugar en que estará el nuevo cruce de frontera?

A la comunidad se le conoce como Delray y muchos de sus ciudadanos han estado respaldando el proceso DRIC porque ven en el proyecto una oportunidad para revitalizar su comunidad. De conformidad con lo discutido en las reuniones del CSS con la comunidad, recientemente, miembros de la comunidad de Delray expresaron su descontento con la falta de medios del grupo que lleva a cabo el estudio para identificar los costos exactos de las propiedades, lo que ha contribuido al contratiempo de encontrar asociados para la construcción de nuevas viviendas en la comunidad. Esperamos resolver este asunto después de que la FHWA emita el Registro de Decisión y estemos en condiciones de comenzar la tasación de las propiedades. Seguiremos discutiendo con la comunidad las mejoras que acompañarán este proyecto.

P38: ¿Ocasionará el nuevo puente un mayor tráfico el cual, en última instancia, afectará la infraestructura de las comunidades vecinas y de los alrededores?

Los minuciosos análisis de tráfico hechos en el DRIC y un estudio comparable hecho durante el Estudio de la Terminal de Flete Combinado de Detroit (DRCI) indican que el tráfico vinculado a ambos proyectos no ocasionará ninguna congestión de tránsito en la comunidad del Sudoeste de Detroit.

Además, el estudio comprende el plan maestro comunitario concerniente a la población de Delray y sus áreas aledañas. Parte de este plan será buscar las mejores rutas para canalizar los camiones que prestan servicio a los negocios locales hacia determinados corredores, con la finalidad de reducir, y manejar mejor, el uso que hacen de las vías residenciales. (Para más detalles, consultar la sección “Preguntas relacionadas con el tráfico y sus pronósticos”)

P39: ¿Qué argumentos les ofrecen a las personas de Delray que se sienten amenazadas por esta decisión?

Hemos estado trabajando y continuaremos trabajando con los habitantes de Delray y de las comunidades de los alrededores a fin de minimizar y mitigar los impactos conforme el proyecto avance. Con este fin se han sostenido docenas de reuniones y se sostendrán muchas más durante las etapas de diseño y construcción.

P40: ¿Qué harán para proteger las comunidades y edificaciones históricas una vez que se haya identificado el cruce preferido?

Dados la índole y alcance de los usos de la tierra y la urbanización a lo largo del río Detroit, tanto en EE.UU. como en Canadá, será imposible construir un nuevo sistema o ampliar el sistema de cruce del río que evite por completo los impactos a las comunidades locales. La meta consiste en satisfacer el objetivo del proyecto y a la vez evitar, minimizar o remediar los impactos en la medida en que sea factible hacerlo.

Ya se identificó la Variante Preferida y los impactos inevitables específicos se minimizarán y remediarán de conformidad con lo establecido en la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS) y de Evaluación de la Sección 4(f).

P41: ¿Qué lugares de culto serán posiblemente afectados por la propuesta de un nuevo cruce fronterizo?

Hasta cinco lugares de culto serían posiblemente impactados por un nuevo cruce fronterizo, a saber:

- First Latin American
- New Day Church of Deliverance
- Iglesia Episcopal Metodista Africana Saint Paul
- Detroit Friends Meeting “Quakers”
- Abundant Life Apostolic Overcoming Holy Church

P42: ¿Fue seleccionada el área de Delray porque sus habitantes son pobres y minoritarios?

No. Otras variantes como el área de Belle Isle, Ecorse y Lincoln Park habrían afectado a grandes comunidades pobres y de nacionalidad minorista, y dichas opciones fueron eliminadas. El estudio DRIC continuará centrando su atención en la ubicación y necesidades de estos importantísimos grupos de población.

P43: ¿Qué oportunidades tenemos de impugnar las posibles ubicaciones de itinerarios? ¿Cómo podemos ser escuchados?

El Consejo Asesor Local celebra reuniones periódicamente y los lugares y horarios están a disposición del público en www.partnershipborderstudy.com con suficiente antelación. Estas reuniones están abiertas a la asistencia del público y se le ofrece la oportunidad de opinar al principio y al final de cada reunión. El Consejo Asesor Local sostuvo una reunión el pasado 10 de diciembre de 2008, en el Southwestern High School, en la que se presentó el FEIS. Los comentarios por escrito sobre el FEIS se pueden enviar por medio del sitio Web del proyecto en www.partnershipborderstudy.com o por correo, fax o correo electrónico a:

Robert H. Parsons, Public Involvement and Hearings Officer

425 W. Ottawa
P.O. Box 30050
Lansing, MI 48909
Correo electrónico: parsonsb@michigan.gov.
Fax: 517-373-9255
Teléfono: 517-373-9534

Todo comentario acerca del FEIS deberá recibirse antes del 5 de enero de 2009. Los comentarios sobre el estudio en general pueden dirigirse a Mohammed Alghurabi a la dirección Alghurabim@michigan.gov.

P44: El análisis de calidad del aire propuesto no incluye una evaluación de riesgo para la salud. ¿De qué modo podrían cambiarse las directrices federales que rigen los estudios de impacto a la salud?

Para cambiar estas directivas hace falta un cambio en la legislación federal y/o de una medida por parte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente.

P45: ¿Cuáles son los factores que se tuvieron en cuenta para llevar a cabo el análisis?

- Cambios en la calidad del aire
- Protección de las características de la comunidad y vecindarios (incluye ruido, negocios, idiosincrasia de la comunidad)
- Mantener la coherencia con los usos de la tierra existentes y planeados
- Proteger los recursos culturales
- Proteger el ambiente natural
- Mejorar la movilidad regional
- Costo

Cada factor cuenta con indicadores de rendimiento. La evaluación fue hecha en el contexto de la envergadura internacional y nacional del cruce del río Detroit en términos de economía, seguridad y la posibilidad de proveer una capacidad constante para el cruce el río. Las variantes consideradas cumplían el objetivo declarado del proyecto: de garantizar el movimiento seguro, eficiente y protegido de personas y mercancías a través de la frontera entre EE.UU. y Canadá en el área del río Detroit a fin de sustentar las economías de Michigan, Ontario, Canadá y Estados Unidos.

P46: ¿Por qué elegirían ustedes construir un nuevo cruce de frontera por un área que ya está realmente abrumada por una ruta de acceso a la frontera que genera ruido y contaminación del aire?

La Asociación basará sus decisiones en cuanto al nuevo sistema de cruce de frontera en la necesidad de garantizar el movimiento seguro, eficiente y protegido de personas y mercancías a través de la frontera entre EE.UU. y Canadá, en tanto que reconoce el deseo de separar el tráfico local del internacional, mantener a un nivel aceptable el movimiento del tráfico local y minimizar los impactos a las comunidades afectadas.

Los impactos en la calidad del aire y las condiciones de ruido fueron estudiados cuidadosamente durante la evaluación de las variantes. El grupo que lleva a cabo el estudio evaluó los impactos a la calidad del aire y los impactos de ruido que pudiera provocar cada variante y recomendó las medidas de remedio correspondientes. El objetivo fue reducir al mínimo los impactos, por no

decir en realidad reducir el ruido y los niveles de contaminantes actuales provenientes de autos y camiones.

P47: ¿Está el MDOT tomando las decisiones respecto al uso de la tierra en la ciudad de Detroit?

El MDOT ha dicho pública y reiteradamente que tales decisiones son responsabilidad de la ciudad de Detroit. En todo caso, el MDOT ha involucrado a la Comisión de Planificación de la ciudad de Detroit, a la Corporación de Desarrollo Económico y al Departamento de Planificación y Desarrollo en numerosas discusiones sobre los usos de la tierra que pudieran verse afectados por un nuevo cruce del río.

P48: ¿Está la preocupación basada más en el costo que en la comunidad?

El MDOT trabaja con la comunidad a fin de encontrar la solución que brinde la mejor armonía entre los beneficios de transporte y los impactos ambientales (incluyendo a la comunidad). El costo es solamente uno, entre muchos, de los factores que han sido estudiados.

Preguntas relacionadas con la reubicación y el dominio eminente (expropiación)

P49: ¿Existirá compensación para aquellas personas cuya propiedad fuese afectada?

Las reglas y procedimientos de la Ley de EE.UU. sobre Reubicación Uniforme y Adquisición de Bienes Inmuebles y sus enmiendas guiarán todas las cuestiones de compensación a propietarios de viviendas y negocios. Dicha ley se funda en la premisa de un trato imparcial a todos los propietarios. (Para más información al respecto haga clic aquí y aquí)

P50: ¿Debería invertir en mi propiedad si la misma va a ser adquirida por el proyecto? ¿Qué pasa si quiero vender mi propiedad ahora?

Mantenga o remodele su vivienda como si el proyecto no existiese. Si el proyecto se aprueba y se financia, podrían empezarse a adquirir las propiedades; no obstante, la adquisición de propiedades no se espera que comience antes del 2009. Las consultas con propietarios y arrendatarios continuarán a lo largo de todo el estudio. (Para más información al respecto haga clic aquí y aquí)

P51: ¿Cuál será la base de compensación para la propiedad que pueda ser adquirida?

La base de compensación es el valor de mercado de la propiedad. El valor de mercado se determina por uno de tres métodos, a saber: una valuación de mercado, un estudio de mercado o una tasación. Además, es posible que se precisen permisos de uso provisional y que se establezcan tarifas de mercado para el alquiler de tierras mediante estos mismos métodos. Si la servidumbre de tránsito necesaria es mínima, la compensación se establecerá mediante una valuación de mercado.

Si lo que se precisa es una tasación, los peritos con licencia calcularán el valor de mercado de su propiedad por medio de tres métodos: método de costo, método de ingresos y método de comparación de ventas. Por lo regular, el perito se basará en el método de comparación de ventas y tasaré su propiedad cotejándola con propiedades similares vendidas en su área. A usted o su representante se le dará la oportunidad de acompañar al perito durante la inspección que realice a

su propiedad. Por el método de ingresos, es posible que el perito necesite analizar alguna información financiera de usted para llegar al valor de mercado. Sobre la base de estas inspecciones y cotejos, el perito le presentará al Departamento una opinión por escrito del valor de mercado de su propiedad. La tasación se revisa después a fin de asegurar que cumple los requisitos estatales y federales, así como las normas de tasación aceptables. En ese momento, un mediador del Departamento se comunicará con usted. El mediador le explicará el proyecto, los programas, la tasación, la ayuda para la reubicación y le hará una oferta de compra de aquella parte de su propiedad necesaria para el proyecto. Usted contará con un plazo razonable para estudiar la oferta presentada y formular cualquier pregunta que tenga. Si considera que el Departamento ha omitido una partida del valor, puede enviar una reclamación por escrito para reconsiderar el valor, dentro del término de 90 días a partir de la fecha de la oferta. Junto con la reclamación se deberán enviar los documentos que la respaldan.

Si solamente se adquiere una parte de la propiedad, el efecto de la adquisición en el resto de la propiedad se tiene en cuenta. Toda transacción de adquisición de propiedad se rige por un conjunto de regulaciones federales y estatales. Además del acuerdo final sobre el precio de compra, existen otras disposiciones para el pago de otros gastos razonables en los que se incurra. (Para más información al respecto haga clic aquí y aquí)

Preguntas relacionadas con el proceso de participación pública

P52: ¿Qué han hecho ustedes para informar a los residentes y a los propietarios de negocios del área acerca de la posibilidad de que sus propiedades quizá sean adquiridas?

Desde el mes de enero de 2005, hemos sostenido más de 150 reuniones dentro de la comunidad afectada para explicarles diferentes aspectos del proyecto propuesto. Los días 31 de julio, 1 de agosto y 2 de agosto de 2007 se llevaron a cabo talleres en el área de Delray a fin de que todos los residentes propietarios pudieran reunirse personalmente con los expertos de Inmuebles del MDOT para tratar el proceso de reubicación. Durante los años 2006 y 2007, el personal de Bienes Raíces del MDOT se puso en contacto con todos los propietarios de negocios activos. Asimismo, enviamos comunicados de prensa a los medios de comunicación y publicamos información en el sitio Web del proyecto sobre las reuniones con la comunidad. No se comprará ninguna propiedad antes de la aprobación del proyecto. [Para más detalles, consultar la sección “Preguntas relacionadas con la reubicación y el dominio eminente (expropiación)”]

P53: ¿De qué otras formas ha participado la comunidad en el estudio DRIC?

De nuevo, desde que comenzó el proyecto en enero de 2005, se han sostenido más de 150 reuniones con la comunidad afectada. La comunidad ha participado en la decisión sobre la ubicación del área de servicio en Delray, así como en la definición del “look and fit” (ajuste y encaje) del enlace, el área de servicio (donde se cobra el peaje) y el cruce. La comunidad también participó activamente en el análisis de toda la información de impacto que contribuyó a la elaboración del Borrador de Evaluación de Impacto Ambiental incluido en el FEIS y, posteriormente, en la identificación de la Variante Preferida. Existen muchas otras formas en las que la comunidad ha participado y en las que continuará participando activamente en el proceso del estudio DRIC. El grupo que lleva a cabo el estudio DRIC se reúne mensualmente con el Consejo Asesor Local, integrado por representantes de varios grupos comunitarios del área de estudio, y con el Grupo Consultor Local, integrado por representantes de varias agencias gubernamentales locales del área de estudio.

P54: ¿Cómo atraen a la comunidad para que tome conciencia del proceso de participación pública?

Hemos llegado a la comunidad mediante un sinnúmero de actividades, entre ellas: 1) publicidad en los periódicos locales que cubren un área de un cuarto de millón de personas; 2) un vídeo de invitación a las reuniones públicas que se entrega a cada una de las estaciones de televisión de libre acceso al público desde Downriver a Detroit; 3) envíos postales a cerca de 10,000 direcciones en el área, entre ellas: Melvindale, Allen Park, Dearborn, River Rouge, Ecorse y Southwest Detroit; 4) avisos de las reuniones mensuales por correo electrónico, fax y/o teléfono a cientos de observadores del proyecto; 5) comunicados de prensa a los medios de comunicación; 6) publicación de los informes y otros datos en el sitio Web del proyecto. Además, las agencias locales (Consejo Asesor Local) y los grupos comunitarios (Grupo Consultor Local) que participan en el proyecto informan a sus integrantes de las reuniones públicas del DRIC.

El grupo del proyecto DRIC se reunió con los gobiernos locales y de condado, pertenecientes al área del proyecto, para informarles de las audiencias públicas que se sostendrían a fin de analizar el Borrador de Evaluación de Impacto Ambiental y de las oportunidades que dichas comunidades y sus integrantes tenían para comentar sobre los documentos. El grupo del proyecto DRIC sostuvo aun más reuniones para recibir opiniones a fin de identificar la Variante Preferida. Como parte de sus esfuerzos continuos por atraer, el grupo del proyecto DRIC también se reúne constantemente con otros grupos comunitarios y personalidades.

Preguntas relacionadas con el tráfico y sus pronósticos

P55: ¿Existe alguna necesidad relacionada con el tráfico que justifique un nuevo cruce de frontera?

Todas las organizaciones de pronóstico de reputación consideran que existe tal necesidad.

P56: ¿Qué metodología se usó para determinar la necesidad?

Los análisis de tráfico utilizaron la metodología probada y aceptada como “buenas prácticas” para proyectar el futuro volumen de tráfico en un complejo de autopistas.

El primer paso en el proceso consiste en un análisis básico de tendencias. El tráfico que utiliza el puente Ambassador, especialmente el de camiones, la mayoría de los cuales no tiene otra alternativa, ha estado creciendo durante los últimos 20 años. (Esta tendencia se repite en Port Huron y en Sault Ste. Marie).

El próximo paso consiste en analizar los factores que pudieran modificar las tendencias. (Por ejemplo, existió una caída en el tráfico del cruce de frontera después de 9/11 y la tasa de crecimiento desde esa fecha ha sido inferior a la que existía antes del 9/11). La baja actual de la industria automotriz también ha afectado el tráfico de camiones que cruza la frontera.

También se estudiaron los pronósticos económicos del área a la que el complejo prestará servicio. En este caso, se analizaron los pronósticos de comercio internacional entre EE.UU. y Canadá, los pronósticos para el estado de Michigan y la provincia de Ontario y los pronósticos para las áreas metropolitanas de Detroit y Windsor.

Como resultado de estos análisis, se elaboraron tres proyecciones de tráfico, a saber: una si todo continúa según lo acostumbrado, otra si la situación mejora y la tercera, si la situación empeora.

P57: ¿Es cierto que el tráfico actual sobre el puente Ambassador ha decrecido en relación con el que había antes del 9/11?

Sí y no. El tráfico de automóviles ha decrecido por distintos motivos. Por otro lado, el tráfico de camiones en el año que concluyó el 31 de diciembre de 2006 aumentó en un ocho por ciento en relación con la cifra alcanzada el año que concluyó el 31 de diciembre de 2001 y un 0.3% en relación con el año que concluyó el 31 de diciembre de 2000. El tráfico de automóviles en el 2006 fue superior al del año anterior por primera vez desde 1999. En el 2007, tanto el tráfico de automóviles como el de camiones disminuyeron ligeramente en comparación con el 2006. La disminución del tráfico en el puente Ambassador en el 2008 se debe en parte a las actividades de construcción del Proyecto Gateway y, en parte, a las dificultades económicas presentes de la industria nacional automotriz (GM, Ford y Chrysler) y a la recesión actual. El comercio con Canadá ha seguido durante todo el 2008, incluyendo el flete por camiones. Si bien el tráfico que genera la industria automotriz nacional ha disminuido, el tráfico entre EE.UU. y Canadá relacionado con otros fabricantes automotrices extranjeros con plantas radicadas en nuestros dos países está en alza. Con la conclusión del Proyecto Gateway y una eventual recuperación de la economía, esperamos que el tráfico comercial en el cruce fronterizo entre Detroit y Windsor regrese a las tendencias en aumento que se observaban después de los hechos del 11/09/2001.

P58: Dada esta disminución del tráfico en general, ¿tiene sentido proseguir con los planes para un nuevo cruce?

Sí. Ante todo, como se mencionó anteriormente, el tráfico de camiones se ha incrementado desde el 2001 y, en el 2006, el volumen de camiones superó la anterior marca de mayor volumen (registrada en el 2000). El volumen de camiones es importante por dos motivos. Primero, el tráfico de camiones es el componente principal del comercio entre EE.UU. y Canadá. El 60.5% de todo el comercio entre EE.UU. y Canadá (Consultar Transporte en Canadá 2006) y el 83% de todo el comercio entre EE.UU. y Canadá que utiliza el cruce de frontera Detroit/Windsor se transporta en camiones (Consultar: Actualización del Modelo de Demanda de Viajes del Estudio sobre el Cruce Fronterizo Internacional del río Detroit). Mejorar los flujos del tráfico de camiones (mediante una reducción de la congestión), reducir al mínimo el tiempo que demora el procesamiento en la frontera (sin sacrificar las necesidades básicas de protección) y mejorar la confiabilidad de los flujos comerciales (al ofrecer alternativas de cruce factibles) traen consigo la oportunidad de una mayor actividad económica a ambos lados de la frontera. 17

El segundo motivo por el cual el volumen de camiones es importante está relacionado con la capacidad total del cruce. La capacidad se calcula en términos de factor de equivalencia a autos de pasajeros (automóviles) (PCE). Debido a su tamaño y características de operación, tanto los camiones como los ómnibus se cuentan como más de un PCE. El Manual de Capacidad de Autopistas dedica varias páginas a las fórmulas que se utilizan para la conversión de camiones y ómnibus a PCE dependiendo de determinados parámetros de la carretera. Con ayuda de las directivas del Manual de Capacidad de Autopistas, el DRIC calculó cada camión y ómnibus que utiliza el cruce de frontera como 3 PCE (cada camión u ómnibus equivale a 3 automóviles).

Al comparar el tráfico actual con el tráfico total que cruzó la frontera por el puente Ambassador en el año de mayor volumen (1999), el tráfico en el 2006 disminuyó en un 22%; sin embargo, al hacer el mismo cálculo en PCE desde 1999, la disminución del tráfico en el 2006 solo alcanzó un 13.6%.

El tráfico de autos de pasajeros en todos los cruces de frontera entre EE.UU. y Canadá bajó desde el 2001 a consecuencia de varios factores, pero principalmente, debido al incremento de la seguridad y a los cambios en la documentación de ciudadanía necesarios, en comparación con el período anterior al 2001. En la medida en que más americanos obtengan sus pasaportes, o en su lugar, dispongan de una identificación admisible (por ejemplo, la licencia de conducción reforzada que comenzará a probarse en abril de 2008) se puede esperar que el tráfico de autos de pasajeros vuelva a los niveles observados anteriormente.

Al tener en cuenta todos estos factores, y considerando el plazo de espera necesario para construir una mayor capacidad de cruce de frontera, lo prudente es continuar el proceso que hemos comenzado. Además del tráfico, existen otros motivos para construir un nuevo cruce (hacer clic aquí).

Otras preguntas

P59: ¿Qué opinan los dignatarios federales acerca de este proyecto?

El presidente Bush instó a que los estudios ambientales concluyeran en el 2009. Las proyecciones actuales reclaman la inauguración del nuevo cruce en el 2015. La Administración Federal de Autopistas aprobó ya la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS) / Evaluación de la Sección 4(f). Los funcionarios del Departamento de Seguridad Nacional apoyan un nuevo cruce aparte del puente Ambassador. Las siguientes agencias federales cooperaron en la elaboración de la EIA del DRIC:

- Administración Federal de Autopistas
- Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU.
- Administración de Servicios Generales de EE.UU.
- Protección de Aduanas y Fronteras de EE.UU.
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU.
- Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE.UU.
- Guardia Costera de EE.UU.
- Departamento de Estado de EE.UU.

P60: ¿En qué medida la “Ley de Puentes y Túneles Internacionales” de Canadá afecta el puente propuesto por el DRIC y/o el segundo tramo del Puente Ambassador?

La ley aclara y amplía el papel del gobierno federal canadiense en la regulación de todos los puentes y túneles internacionales existentes y futuros. Una sección de la ley establece un proceso para la aprobación de los nuevos puentes y túneles internacionales (de índole muy similar al proceso de Permiso Presidencial existente en EE.UU.). Otras secciones de la ley facultan al gobierno canadiense a imponer determinadas actividades y a los propietarios/operadores de los cruces a regular otras actividades, en todos los puentes y túneles existentes y futuros. Tanto el grupo del proyecto DRIC como el propietario del puente Ambassador tendrán que cumplir las disposiciones de esta ley.

P61: ¿En qué paso está el estudio DRIC en este momento (diciembre de 2008)?

La Administración Federal de Autopistas ya sancionó la Declaración Final de Impacto Ambiental / Evaluación de la Sección 4(f). El informe se puede examinar en el sitio Web del proyecto (www.partnershipborderstudy.com) y en los siguientes establecimientos:

Oficina de Lansing del MDOT

Oficina Regional Metropolitana del MDOT
Centro de Servicios de Transporte del MDOT de Detroit
Centro de Servicios de Transporte del MDOT de Taylor
Ayuntamiento, Distrito Central, 2
Ayuntamiento, Distrito Noroeste
Ayuntamiento, Distrito Noreste
Ayuntamiento, Distrito Oeste
Ayuntamiento, Distrito Este
Ayuntamiento, Distrito Sudoeste
Biblioteca Allen Park
Biblioteca Pública Sucursal de Bowen
Biblioteca Sucursal de Campbell
Centro de Recreación de Delray
Biblioteca Pública de Detroit
Biblioteca Ecorse
Biblioteca Centenaria Henry Ford
Centro de Recreación de Kemeny
Biblioteca de Melvindale
Biblioteca de River Rouge
Biblioteca del Southwestern High School

El próximo paso del proceso de aprobación ambiental en EE.UU. ocurrirá, a más tardar 30 días después de publicada la Declaración Final de Impacto Ambiental en el Registro Federal (5 de diciembre de 2008), cuando la FHWA emita un Registro de Decisión. Para recibir la aprobación de avanzar con la implementación del proyecto, el Registro de Decisión debe ser sancionado por la FHWA. Todas las aprobaciones se harán conforme a la Ley de Política Nacional de Protección Ambiental (NEPA) de EE.UU., la Ley sobre Evaluación Ambiental de Ontario (EA) y la Ley Canadiense de Evaluación Ambiental (CEAA). El proceso de autorización ambiental canadiense también está a punto de finalizar.

P62: ¿Cuál es el primer paso de implementación del proyecto?

El primer paso será el diseño, seguido de la reubicación de los servicios públicos y la adquisición de las propiedades, supeditado al financiamiento. A continuación se llevará a cabo la construcción del enlace con la I-75, del área de servicio y el puente. Aunque la construcción no comenzará hasta que la asamblea legislativa de Michigan dé su aprobación, lo que exige que la legislación y el financiamiento estén vigentes.

P63: ¿Seguirá el público teniendo acceso a la información sobre el proyecto?

Sí, mediante el sitio Web del proyecto (www.partnershipborderstudy.com), las reuniones del Consejo Asesor Local y las comunicaciones con Mohammed Alghurabi en alghurabim@michigan.gov.