



## Hoja Informativa - Programa del MIC

Actualizada: 12 de diciembre, 2008

El Centro Intermodal de Miami (MIC) proveerá **conectividad**, donde nunca ha existido, entre los sistemas de transporte para los residentes y visitantes en las áreas de Palm Beach, Fort Lauderdale, Miami, y los Cayos de la Florida. También **descongestionará** las calles y carreteras alrededor del Aeropuerto Internacional de Miami (MIA). El MIC será similar a las estaciones principales de transporte e instalaciones multimodales que existen en varias ciudades de categoría mundial, como la Estación Central de Nueva York, ofreciendo conexiones eficientes a los varios modos de transporte.

El Centro Intermodal de Miami (MIC) es un programa del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT). Como patrocinador de éste gran esfuerzo, FDOT administra el Programa del MIC desde su inicio, comenzando con los estudios preliminares de ingeniería y preparación de la documentación de impacto ambiental, hasta su diseño final, adquisición de derechos de vía, demolición, preparación de terrenos y construcción. El MIC fue designado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) como un "Gran Proyecto."

### Proceso Inicial de Selección de Ubicación y Planificación del MIC

El origen del Programa del MIC data de finales de los años ochenta cuando funcionarios del Condado de Miami-Dade desarrollaron estrategias preliminares para aliviar la congestión dentro y alrededor del Aeropuerto Internacional de Miami (MIA). En 1989, el Condado de Miami-Dade aceptó el *Estudio de Transporte del Área del Aeropuerto Internacional de Miami* que recomendaba la implementación de una instalación de acceso multimodal para el transporte. Tal instalación debería unificar los servicios de transporte de viajeros, autobuses y transporte liviano y pesado por ferrocarril, facilitando una muy necesitada conexión regional y un mejor acceso al aeropuerto. A principios de los años noventa, el estado de la Florida implementó una política multimodal para promover el uso de medios de transporte distintos al automóvil con un sólo pasajero. Específicamente, ésta política limitó el número de carriles en las carreteras estatales. La aprobación por parte del gobierno federal del *Acto de Transporte Intermodal Eficiente* (ISTEA) de 1991 impulsó a los funcionarios y ejecutivos locales a colaborar juntos y emprender en un esfuerzo para ligar los dos sistemas de transporte ferroviario, el Tri-Rail y Metrorail, con el aeropuerto y mejorar sus vías de acceso.

En octubre de 1995, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) aprobó la documentación de FDOT para el MIC, el Estudio de Inversión Mayor (MIS) y el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS). Sucesivamente, la Comisión del Condado Miami-Dade adoptó el MIS/DEIS. Además, las alternativas recomendadas de desarrollo para todos los componentes del Programa del MIC fueron incorporadas en el plan oficial de transporte a largo plazo del condado el 7 de marzo de 1996.

Desde entonces, FDOT ha concluido el proceso de Ingeniería Preliminar y la Declaración Final de Impacto Ambiental (PE/FEIS) para el programa. El 5 de mayo de 1998, USDOT otorgó el Registro de Decisión (ROD) al MIC que aprobó la ubicación y autorizó el concepto de diseño.

### La Población del Condado de Miami-Dade

Al presente, el Condado de Miami-Dade atraviesa por un rápido crecimiento de población, con un aumento proyectado de 70 por ciento, llevando la cifra de población a más de 3 millones de residentes para el año 2025. El tránsito de pasajeros en MIA en 1999 fue de 33.9 millones, y se espera que para el 2015 aumente a 36 millones. En noviembre del 2002, los votantes del condado aprobaron un impuesto local de medio centavo como una nueva fuente de financiamiento dedicada exclusivamente para la expansión y mejoras al servicio de Metrorail y autobús que convergen en el MIC.

**Continúa**

### **Descripción del Programa del MIC**

El MIC será similar a las estaciones principales de transporte e instalaciones multimodales que existen en varias ciudades alrededor del mundo, como la Estación Central de Nueva York. El MIC proporcionará numerosos beneficios a los usuarios del sistema de transporte del área. Para los usuarios, proveerá seguras y eficientes transferencias entre los distintos sistemas de transporte por ferrocarril, autobuses, taxis, vehículos particulares, bicicletas, así como también para los propios peatones. Adicionalmente, el MIC absorberá una gran parte del tráfico vehicular que en la actualidad congestiona las vías de tránsito del aeropuerto e incrementará la capacidad de acera en las terminales de aviación.

### **Programa Quinquenal (Programa de Cinco Años)**

En el Informe PE/FEIS, el costo del Programa del MIC se estimó aproximadamente en \$1.9 billones (cifra de 1995). Los principales componentes del Programa del MIC que no fueron incluidos en el estimado son el *MIA Mover* (incluido en *El Programa de Mejoras de Capital del MIA*), el Centro de Alquiler de Autos (cuyo costo será absorbido por una transacción de recargo compartida por las empresas de arrendamiento de vehículos participantes), así como otras instalaciones de transporte ferroviario que dan servicio al MIC (excluido el Tri-Rail).

Éste programa consiste de cinco componentes no incluyendo adquisiciones de Derechos de Vía y se estima estar completado en el 2012. A un costo estimado de \$ 1.7 billones (estimación de febrero del 2008), el Programa del MIC consiste de:

- Mejoramiento de Vías de Acceso y Carreteras
- Centro de Alquiler de Autos (RCC por sus siglas en inglés)
- MIA Mover
- Estación Central de Miami (MCS) - Fase I
- Urbanización Conjunta

### **Financiamiento**

Los fondos para el Programa del MIC provienen de varias fuentes federales, estatales y locales. Se anticipa que los fondos para ciertos componentes del Programa Quinquenal de Trabajo, como el Centro de Alquiler de Autos, serán adelantados mediante el uso de un nuevo programa federal, el *Acto de Finanzas e Innovación para la Infraestructura del Transporte (TIFIA)*, el cual fue incluido en la *Ley de Equidad en el Transporte para el Siglo XXI (TEA21)* aprobada por el Congreso. Otros programas estatales aprobados en la sesión legislativa de 1999, tales como las Obligaciones *Garvee* y *Fixed Guideways*, y una modificación de la capacidad de emitir pagarés para las adquisiciones de Derechos de Vía, también contribuirán al financiamiento del Programa Quinquenal de Trabajo, cuyo costo aproximado en la actualidad se estima en \$1.7 billones.

### **Conclusión**

El Centro Intermodal de Miami es un componente principal de la red de transporte de la región que ayudará a resolver problemas de movilidad que afectan la creciente área del sur de la Florida. Estratégicamente ubicado al lado del Aeropuerto Internacional de Miami, el MIC es clave para lograr las metas intermodales estipuladas en la ley federal de TEA21.

El MIC también acrecentará la viabilidad a largo plazo del Aeropuerto Internacional de Miami mediante la incorporación al núcleo de ciertas funciones terrestres y la consolidación de las funciones de arrendamiento de vehículos adyacentes, lográndose con todo ello un alivio de la congestión de tráfico en el aeropuerto.