



COLORADO

Department of Transportation

PROPUESTA del estándar de contaminación de gases de efecto invernadero

Publicación: 13 de agosto de 2021.
Modificación: 19 de octubre de 2021.

10 de noviembre de 2021



- Proceso y cronograma
- Reglamentación propuesta
- Norma modificada y prórroga para los comentarios del público
- Próximos pasos



Alcance inicial del borrador de la norma

- En vez de organizar una sola audiencia, que es el mínimo exigido por ley, CDOT realizó nueve audiencias en todo el estado. Se llevaron a cabo en centros comunitarios locales y frecuentemente se extendieron hasta horas de la noche.
- En vez del período normal para comentarios de 30 días, CDOT habilitó un período de 60 días. CDOT promovió la asistencia a estas audiencias mediante anuncios regionales en Facebook y mediante otras plataformas de redes sociales, así como correos electrónicos masivos a cientos de organizaciones interesadas.

9 audiencias iniciales híbridas

- ✓ Grand Junction, 17/SEP
- ✓ Denver, 23/SEP
- ✓ CO Springs, 24/SEP
- ✓ Littleton, 27/SEP
- ✓ Limon, 29/SEP
- ✓ Fort Collins, 30/SEP
- ✓ Glenwood Springs, 4/OCT
- ✓ Firestone, 5/OCT
- ✓ Durango, 7/OCT



Comentarios recibidos sobre el borrador inicial de la norma

- Los comentarios recibidos hasta la fecha están publicados en nuestro [sitio web](#).
 - 103 comentarios verbales recopilados de testimonios del público en las 9 audiencias
 - 121 comentarios escritos recibidos
- Estos comentarios, que comprenden en total miles de comentarios y modificaciones sugeridas, van desde afirmaciones más generales sobre la propia norma hasta modificaciones muy específicas y solicitudes de cambios sustanciales.
- CDOT tomó todos estos comentarios e hizo cientos de modificaciones, en mayor y menor escala, para dar claridad, mejorar la implementación y la intención, y procurar una solución intermedia para un conjunto muy diverso de opiniones y sugerencias.



Reglamentación modificada y documentos adicionales

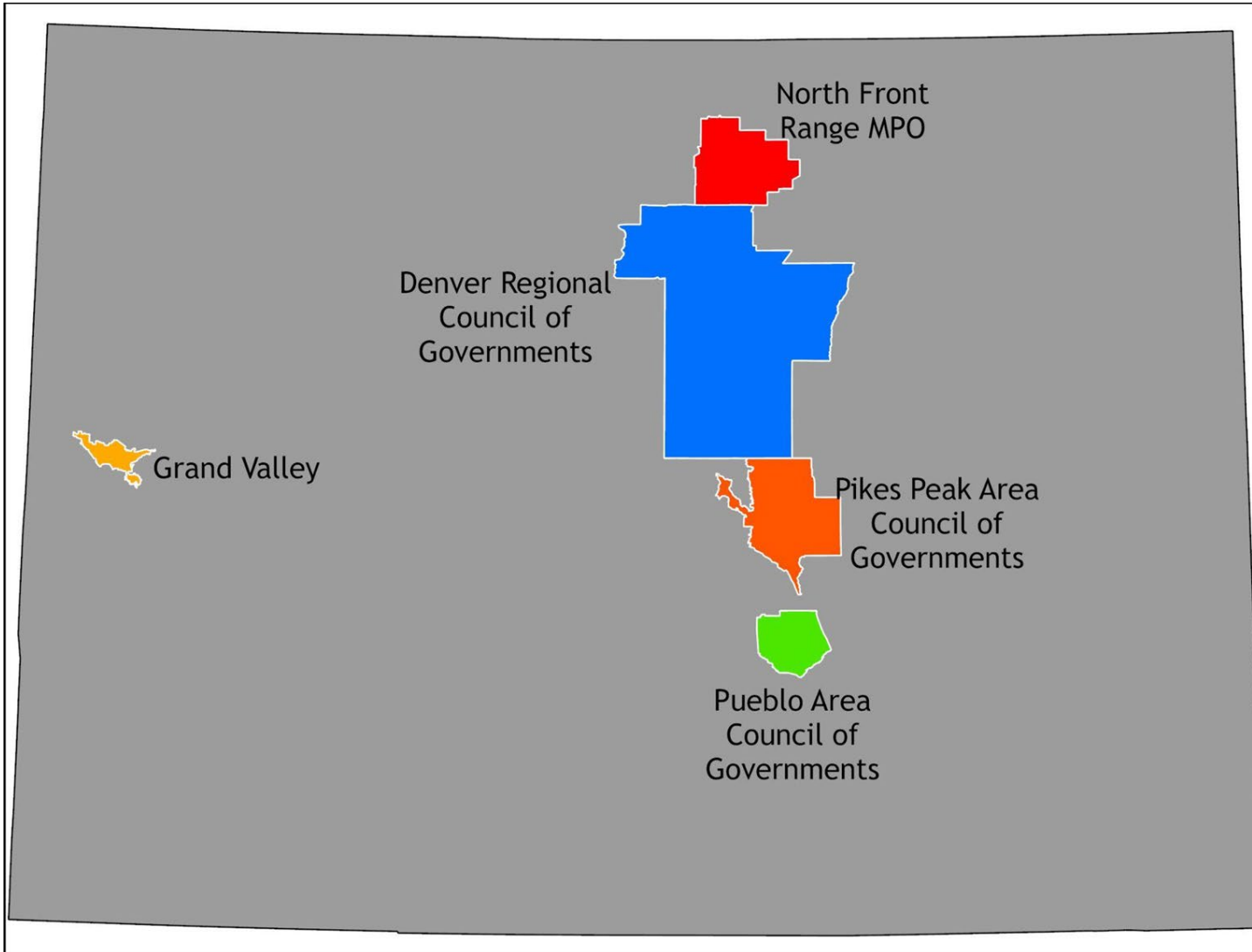
- La reglamentación modificada y los documentos adicionales se publicaron el 19 de octubre de 2021.
 - Marco de políticas de mitigación
 - Memorándum de apoyo técnico para los modelos
- El período para comentarios escritos se extendió hasta el 18 de noviembre, al mediodía.
- Se realizará otra audiencia pública para escuchar testimonios del público.



Generalidades de la norma



Quién resulta afectado



El Departamento de Transporte de Colorado y 5 “organizaciones de planificación metropolitana” (MPO) que representan diferentes regiones del estado:

- Consejo Regional de Gobiernos de Denver (DRCOG)
- Organización de Planificación Metropolitana de Grand Valley (GVMPO)
- Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO)
- Consejo de Gobiernos del Área de Pikes Peak (PPACG)
- Consejo de Gobiernos del Área de Pueblo (PACOG)



¿Qué requiere?

El CDOT y cada organización de planificación metropolitana deben adoptar planes de transporte de largo alcance que reduzcan los GEI para definir los niveles de reducción.

Cada plan debe “modelarse” para realizar esta determinación.

Hay un nivel de reducción de GEI específico para cada uno de los cuatro años:

- 2025
- 2030
- 2040
- 2050

Cada organismo tiene un nivel de reducción de GEI específico solo para ellos. 8



Enfoque en los proyectos regionalmente significativos



- Este estándar propuesto se centra en proyectos “regionalmente significativos” que realmente impactan en la manera en la que las personas de Colorado eligen desplazarse.

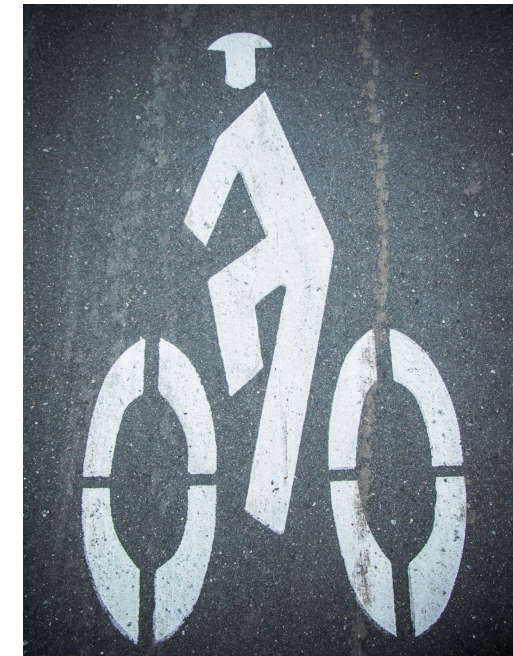


¿Qué ocurre si no puede cumplirse con el estándar de GEI?

La norma permite la selección de medidas de mitigación de GEI opcionales, SI es necesario, para demostrar el cumplimiento.

Un documento de políticas posterior ofrecerá los detalles específicos sobre estas medidas, que podrían incluir:

- Adición de recursos de tránsito (infraestructura/servicio/financiamiento)
- Mejoras en los recursos/accesos para bicicletas y peatonales
- Reducciones de emisiones en los proyectos de construcción
- Alentar el desarrollo equitativo orientado al tránsito
- Mejorar las conexiones iniciales y finales con el tránsito
- Alentar el estacionamiento y uso más eficiente de terrenos verticales





¿Qué ocurre si IGUALMENTE no puede cumplirse con el estándar de GEI?

- Si el CDOT o un MPO no puede demostrar que se cumplieron con los niveles de reducción, incluso después de comprometerse con las medidas de mitigación, el estándar redactado requiere lo siguiente:
 - que el CDOT utilice los fondos en un plan de 10 años con proyectos que reduzcan las emisiones de GEI;
 - que las MPO que reciben determinados fondos federales utilicen esos fondos en proyectos o medidas de mitigación que reduzcan las emisiones de GEI.
- La Comisión de Transporte puede renunciar a las restricciones de financiamiento para permitir que un proyecto específico pueda avanzar.



Modificaciones de la norma (publicación: 19 de octubre de 2021)



Disposiciones que no cambian

Niveles de reducción de gases de efecto invernadero (GEI)

- El nuevo borrador conserva los niveles de reducción de GEI tal como se propusieron originalmente, lo que asegura un proceso constante en la reducción de la contaminación en el horizonte de 30 años de la norma.

Mejora de aspectos de la implementación

- Si bien las disposiciones clave sobre el cumplimiento se mantienen iguales, los plazos y determinados detalles se mejoraron para quedar mejor alineados con el proceso de planificación de la organización de planificación metropolitana y brindar más certeza en cuestiones clave.



Disposiciones que no cambian

Reconocimiento de las diferencias regionales en todo el estado

- La norma se enfoca en proyectos de transporte que tienen un efecto importante en los desplazamientos en vehículos. Estos “proyectos regionalmente significativos” (p. ej., ampliación de una carretera interestatal, nuevos cruces de autopistas) se desarrollan predominantemente en áreas urbanas. Este enfoque se mantiene.
- De forma similar, se otorgó más tiempo en la norma a tres regiones del estado (Pikes Peak, Pueblo y Grand Valley) para estar en conformidad con los niveles de reducción.
 - Esto reconoce la importancia de crear modelos y propiciar las capacidades técnicas.
 - Esta flexibilidad no se cambió.



Cambios de la norma detallados por sección



- Se agregaron nuevas disposiciones para ampliar el proceso para desarrollar mitigaciones en el momento en que un proyecto se introduce en un plan.
 - Ejemplo específico de solicitudes de acceso a cruces de autopistas y la incorporación del análisis de demanda inducida.
- Se añadió una lista de “principios fundamentales” para la selección y puesta en práctica de las mitigaciones:
 - valoración de beneficios para comunidades afectadas de forma desigual;
 - nexos geográficos con los impactos;
 - planificación holística de la calidad del aire;
 - verificación; y
 - escala razonable.



1. Se esclareció el **modelo aprobado de calidad del aire** para especificar el modelo MOVES de la EPA o su sucesor *(1.03)*.
1. Dado que la tabla ya no incluye **cifras de referencia** específicas, la definición se cambió por una explicación de cómo se debería calcular el valor de referencia *(1.05)*.
1. Se aclaró en qué consisten los **gases de efecto invernadero (GEI)** al usar la definición legal. Esta definición identifica más gases, pero estos agregados no afectan los resultados de los modelos *(1.17)*.
1. La definición del término **proyecto regionalmente significativo** se amplió para permitir modificaciones con la aprobación del equipo de consulta interinstitucional *(1.42)*.



Equidad y comunidades afectadas de forma desigual

- Se agregaron nuevas disposiciones para incorporar mejor la participación de las comunidades afectadas de forma desigual en el proceso de planificación (4.02.1, 4.02.5.2, 4.02.5.4, 4.03.6).
 - Se requiere que los proyectos significativos se mitiguen dentro de la misma región que el proyecto.
 - Análisis de las comunidades afectadas de forma desigual en los futuros documentos de planificación.
 - Suministrar traducción de los documentos en los idiomas que se hablan en las diversas comunidades.
 - Se requiere que el proceso de planificación considere los impactos y las oportunidades para promover la equidad y la justicia económica.



Cambios en la sección 8.01: requisitos para las emisiones

Tabla 1 (modificación: 19/oct/21)

Regional Areas	2025 Reduction Level (MMT)	2030 Reduction Level (MMT)	2040 Reduction Level (MMT)	2050 Reduction Level (MMT)
DRCOG	0.27	0.82	0.63	0.37
NFRMPO	0.04	0.12	0.11	0.07
PPACG	N/A	0.15	0.12	0.07
GVMPO	N/A	0.02	0.02	0.01
PACOG	N/A	0.03	0.02	0.01
CDOT/Non-MPO	0.12	0.36	0.30	0.17
TOTAL	0.43	1.5	1.2	0.7

- Se eliminaron las columnas de valores de referencia de la tabla 1 y la explicación relacionada de cómo hacer el análisis. Ahora esta información y orientación está incluida en el memorándum de apoyo técnico para los modelos técnicos (8.01.2).
- Se verificó que las columnas en la tabla 1 se sumaran correctamente (8.01.2).
- Se eliminó la tabla 2 (8.01.3).



Cambios en la sección 8.02: proceso de cumplimiento

- Se aclaró la sección sobre los modelos (8.02.3).
- Se aclararon las restricciones de financiamiento ante una situación de incumplimiento (8.02.6.1, 8.02.6.1.2).
- Se aclaró que el plazo de restricción de financiamiento no se aplica a fondos en los que “se dio publicidad a un proyecto para la construcción con financiamiento identificado antes de la adopción del documento aplicable de planificación” (8.02.6.1.3).



Cambios en la sección 8.03: medidas de mitigación

- Se agregaron ejemplos rurales (8.03.1, 8.03.10, 8.03.11) como:
 - Transporte público para trasladarse a donde trabajan las personas
 - Programas para compartir vehículos para ir a la escuela y programas de autobuses escolares
 - Electrificar los muelles de carga



Cambios en la sección 8.05: cumplimiento (previamente “Ejecución”)

- Se cambió el nombre de la sección de “Ejecución” a “Cumplimiento” (8.05).
- Se agregaron nuevas disposiciones que exigen que la Comisión de Transporte debe tomar una decisión sobre un informe de gases de efecto invernadero del transporte dentro de un plazo concreto (30 días o la siguiente reunión de la Comisión de Transporte, lo que ocurra posteriormente) (8.05).
- Se eliminaron las disposiciones que establecían que, si la Comisión de Transporte no tomaba una decisión con respecto a una solicitud de exoneración dentro de un plazo concreto, se “consideraría rechazada” (8.05.2.3).



Cambios en la sección 8.06: presentación de informes

- El informe de progreso de acceso público debe estar disponible cada tres años (antes eran cinco) y ahora también se debe presentar ante la Comisión de Control de la Calidad del Aire (AQCC) (8.06.1).
- Se agregó el informe de millas recorridas por vehículo (VMT) per cápita (por año calendario) a la Comisión de Transporte cada año (8.06.2).
 - La Comisión de Transporte considerará modificar la norma si no se produce una disminución de VMT per cápita en una o más áreas después de recopilar datos por 3 años (8.06.2.1).



Documentos adicionales que complementan la reglamentación modificada, disponibles en nuestro sitio web:

1. Marco de políticas de mitigación

1. Memorándum de apoyo técnico para los modelos



Prórroga del período para comentarios escritos

- Se reciben comentarios escritos sobre esta norma hasta el 18 de noviembre de 2021 al mediodía.
- Envíe sus comentarios a:
dot_rules@state.co.us
- Puede obtener más información aquí:

<https://www.codot.gov/programs/environmental/greenhousegas/opportunities>



Cronograma actualizado de la elaboración de la norma

Sujeto a cambio y ajustes por decisiones de la Comisión de Transporte y desarrollo del proceso

Autorizar elaboración de la norma

La Comisión de Transporte autoriza al personal a comenzar la redacción y designa a un funcionario a cargo de audiencias para que realice las audiencias correspondientes.

15 de julio de 2021

9 audiencias sobre elaboración de la norma

Oportunidad para testimonios del público
septiembre-octubre de 2021

13 de agosto de 2021

10.º audiencia sobre elaboración de la norma

Oportunidad para testimonios del público
10 de noviembre de 2021

16 de diciembre de 2021

Entrada en vigencia de la norma

La norma entra en vigencia.

14 de febrero de 2022

Aviso de la elaboración de la norma

Dar aviso de la elaboración de la norma a la Secretaría de Estado y comenzar el período para comentarios del público.

El período para comentarios escritos comienza el 13/ago. y finaliza el 15/oct.

Se considera la adopción de la norma

La Comisión de Transporte considera la propuesta para ser adoptada.

El período para comentarios escritos se extiende por 30 días más hasta el 18/nov.



Muchas gracias