

Let's Keep Moving!

**Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte (TPC)
Alcalde de Gilbert Steve Berman, Presidente
18 de febrero, 2009**

Mensaje del Presidente

Debido a que el Acta de Recuperación y Reinversión Americana de 2009 (más comúnmente llamada paquete de estímulo económico), el TPC recibió detalles acerca de las provisiones de la legislación final. Criterio de elegibilidad, códigos y estatus de proyectos locales de carreteras, así como el posible criterio de selección.

El TPC tuvo una extensa discusión sobre la mejor manera de determinar la prioridad de proyectos elegibles para los fondos de la recuperación y para ayudar a producir empleos. Hubo fuertes argumentos para colocar los fondos para ayudar a completar la Proposición 400, así como argumentos fuertes para proveer fondos directamente a ciudades particulares usando una fórmula de distribución. Solicitamos información adicional de parte de MAG para poder hacer una decisión educada en nuestra siguiente reunión. La información incluyó una petición para Proyectos de Proposición 400 que podrían ser obligados (y determinados a cumplir con todos los requisitos federales) en un año debido a los estrictos requisitos de la legislación. Además pedimos detalles de las cantidades de financiamiento basado en distribución a agencias miembros con cantidades mínimas de financiamiento y distribución de población.

Aunque enfrentamos decisiones difíciles el próximo mes, reconocemos las provisiones “úsenlos o piérganlos” en el Acta. Organizaciones de Planeación Metropolitana (MPOs) deben obligar 100 por ciento de los fondos dentro de un año de cuando la legislación entró en rigor o el dinero es distribuido a otros estados. Debido a que el estado tiene un horizonte más breve (debe obligar 50 por ciento de los fondos en 120 días), el TPC recomendó que el Concejo Regional tome acción en proyectos para la porción ADOT de los fondos de recuperación en su reunión del 25 de febrero, 2009.

Aunque debemos actuar rápidamente, confiamos en que podremos cumplir con todas las fechas máximas necesarias y usar este dinero para el beneficio económico de nuestra región. De hecho, hay una buena posibilidad de que estaremos aquí en línea el año que entra para la redistribución de fondos de otros estados que no han usado todos los fondos que les corresponde. Sigamos sintonizados.

Resumen de Reunión de TPC

Actualización de Planeación en Transporte

Personal de MAG presentó una actualización de actividades para balancear el componente de autopistas de la Proposición 400. Dos actividades han estado ocurriendo-Revisión del Perimetral Interior por Símbolos llevado a cabo por expertos reconocidos nacionalmente y Talleres de Corredores llevados a cabo junto con el Departamento de Transporte de Arizona.

Revisión Por Símbolos

El Panel de Revisión del Perimetral Interior se reunió en noviembre 2008 para examinar el Plan Regional de Transporte y las recomendaciones del Reporte de Diseño de Concepto para autopistas que resultaron en el Perimetral Interior.

El Panel determinó que el Plan Regional de Transporte es sólido, que los datos técnicos para efectuar decisiones son extensos, que las agencias son competentes y eficientes, que el Plan es bien financiado, y que el sistema de transporte de la región está en buenas condiciones. Al revisar las probables áreas para mejoras, el grupo encontró que para mejorar eficiencia, el proceso debe ser expandido a un análisis sistemático en vez de análisis de corredores individuales. De lo contrario, reportaron, estarían moviendo sólo los “estacionamientos” de un área a otra. El grupo además nota que las modalidades de transporte son interdependientes y es necesario un balance entre transporte público y carreteras. Otras áreas para mejoras podrían resultar del examen de conectividad para carriles HOV de autopista a autopista y aumentos en la

capacidad de estacionamiento donde los chóferes dejan sus carros y abordan transporte público. Un reporte formal de las recomendaciones del Panel será presentado al TPC.

Talleres de Revisión de Corredores

Trabajando con el Departamento de Transporte de Arizona y consultantes del Programa Regional de Autopistas, se trabajaron talleres para revisión de corredores para identificar ahorros en costos en el sistema de autopistas. Un corredor que fue analizado fue Loop 202/South Mountain Freeway. Opciones podrían incluir: construir la facilidad como una autopista de seis carriles y a la misma vez obtener derecho de vía para una eventual estructura de 10 carriles; construcción de una facilidad de seis carriles con la provisión para carriles HOV en el medio; construcción de la facilidad dentro de una pista más angosta; construcción como un Arizona Parkway (vía libre) dentro del derecho de vía para autopista; construcción de la vía libre con derecho de vía más angosta; y no construir nada en el corredor. Las mismas opciones podrían ser consideradas para la Ruta Estatal 801, conocida como la autopista I-10 Reliever al sur del actual Interestatal 10. El personal está probando los diferentes escenarios a través de modelación computarizada e identificará lo positivo y lo contrario de cada opción.

Otros corredores estudiados hasta la fecha incluyen Loop 303, US60, e I-17. Varias opciones han sido consideradas para cada corredor y abarcan desde reevaluación de la programación de mejoras en los corredores existentes para proveer el mejor beneficio presupuestal, hasta simplificación de los enlaces de autopista a autopista con diseños que cumplen con la demanda pero hacen mejor uso del financiamiento disponible. Los siguientes pasos serán fijar los costos e ingresos, completar las asesorías de impactos, coordinación de programación de estudios ambientales y de diseño, y construcción.

Pronóstico Fiscal

El personal reportó que proyecciones de ingresos están 11.2 por ciento debajo de las proyecciones anteriores, las cuales ya habían indicado que no aumentarían. Las proyecciones revisadas para el Fondo De Caminos Regionales en el Área (impuesto de medio centavo en ventas) se espera estarán casi \$1.9 mil millones menos durante la existencia del impuesto. Fondos del Fondo de Usuarios de Carreteras (HURF-lo cual representa impuesto en combustible y el impuesto en placas de vehículos) para este año fiscal se espera estarán \$120-150 millones debajo de lo anticipado, lo cual también resultará en un gran ajuste de la reducción a las proyecciones de futuros ingresos HURF. Estas rebajas, combinadas con la capacidad reducida de ventas adicionales de bonos, podrían significar un déficit de \$7 billones para el Plan Regional de Transporte.

Actualización de Estímulo/Recuperación Económica

El Acta Americana 2009 de Recuperación y Reinversión fue firmada por el presidente el 17 de febrero, 2009. Nacionalmente el componente de la legislación para carreteras y puentes es \$27.5 mil millones, además de una provisión de \$1.5 billones en entregas competitivas. Tres por ciento de estos fondos serán entregados para proyectos de mejoras en transporte. La legislación incluye \$8.4 billones para transporte público.

Se espera que el estado de Arizona recibirá \$521.9 millones para infraestructura de carreteras y unos \$100 millones para transporte público. Se proyecta que los fondos estarán disponibles el 10 de marzo, 2009, después de lo cual el reloj de “usarlo o perderlo” entrará en vigor. El estado tiene 120 días para obligar 50 por ciento de los fondos y el transporte público tiene 180 días para obligar 50 por ciento de los fondos. No hay una provisión de corto plazo para Organizaciones de Planeación Metropolitana (como MAG), pero 100 por ciento de los fondos deben estar obligados para el 17 de febrero, 2010. Las agencias tienen estrictos requisitos para reportar que deben estar registrados en www.recover.gov para revisión del público.

La ley federal requiere que MAG y ADOT trabajen cooperativamente en desarrollar calculaciones de ingresos y listas de proyectos. MAG está trabajando con ADOT para establecer una lista de proyectos que serán construidos en la región con financiamiento que viene del estado, porque todos los proyectos de importancia regional deben ser incluidos en el Plan de Mejoras en Transporte (TIP) MAG. Esto también corresponde a proyectos de transporte público, y MAG está además trabajando con la Autoridad Regional de Transporte Público (RPTA) sobre su lista de proyectos. MAG también esta trabajando con sus agencias miembros en la elaboración de la lista de predistribución que vendrá directamente a la región MAG.

Funcionarios de MAG clarificaron que la predistribución para carreteras incluye otros usos aparte de proyectos de carreteras, y pueden ser usados para mejorar arterias principales, preservación de pavimentación, rótulos y otros proyectos. Debido al tiempo limitado de un año, los proyectos más probables a ser designados para financiamiento son aquellos que ya están incluidos en el TIP de MAG (Plan de Mejoras en Transporte), aquellos que no afectarían la determinación de conformidad con calidad del aire, los que ya han pasado todos o la mayoría de los requisitos federales, o aquellos que puedan cumplir con los requisitos federales rápidamente-ya que puede tomarse hasta 2 años para que los proyectos pasen por el proceso federal.

El personal reportó que la Junta Estatal de Transporte se reunirá el 20 de febrero, 2009. Funcionarios de MAG habían testificado en una Sesión de Estudio de La Junta Estatal de Transporte que MAG debería de recibir fondos para reemplazar los que habían sido tomados por la legislatura de la Cuenta STAN para balancear el presupuesto estatal. Aunque proyectos para ampliación de I-10 e I-17 con \$74 millones de fondos STAN habían estado listos para solicitud de presupuestos en octubre, ADOT detuvo los proyectos para que los fondos estuvieran disponibles para que la Legislatura los tomara. Otros \$20.4 millones para avanzar una porción de la Autopista Williams Gateway que fueron aprobados por el Concejo Regional en enero también fueron arrebatados por la legislatura. (Nota: Durante su acción del 20 de febrero, la Junta Estatal de Transporte no devolvió los fondos STAN como parte de lo que le correspondía a MAG del financiamiento.)

El TPC discutió preparaciones para la predistribución MAG. El discurso se centró sobre dos maneras de enfrentarlo, usando fondos para construir los proyectos bajo la Proposición 400, o distribuir el dinero a municipios usando una cantidad base (como \$250,000) además de distribución de lo que quede del dinero usando una formula basada en población. El TPC dirigió a MAG a elaborar escenarios para proveer perspectiva adicional sobre cómo estas dos maneras podrán beneficiar a la región, incluyendo no sólo como avanzan transporte pero también cómo contribuyen a la creación de empleos en la región.

Eventos y Futuras Reuniones

Comité de Política en Transporte	4 P.M., miércoles, 18 de marzo, 2009, Oficinas MAG Segundo Piso, Salón Saguaro.
Concejo Regional	5:00 P.M., miércoles, 25 de marzo, 2009, Oficinas MAG, Segundo Piso, Salón Saguaro

Las oficinas MAG están ubicadas en 302 N. 1st. Ave, Suite 300, Phoenix. Las reuniones están sujetas a cambios.

Let's Keep Moving E-Update es una revista electrónica mensual con información acerca del Comité de Política en Transporte y la implementación del Plan Regional de Transporte. Para preguntas acerca de esta publicación, o para ser removido de la lista de distribución, llame a Kelly Taft, al (602) 254-6300, o por correo electrónico a ктаft@mag.maricopa.gov