

Let's Keep Moving!
Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte
Alcalde de Tempe Neil Giuliano, Presidente
Resumen de Reunión, 14 de enero, 2004

Mensaje del Presidente

La sesión legislativa ya ha iniciado y nosotros seguimos trabajando muy de cerca con líderes legislativos sobre la propuesta legislación para autorizar un voto sobre la extensión del impuesto en ventas de medio centavo para transporte. Existen presentemente cinco medidas legislativas que han sido introducidas que tratan con el transporte regional. Durante nuestra reunión del 14 de enero, el TPC recibió una actualización de la actividad legislativa. Un resumen de las medidas introducidas hasta la fecha sigue más adelante. Por favor mantengan en mente que estas medidas siguen bajo discusión y la información cambia diariamente, así es que quizás quieran seguir al tanto de la actividad de las medidas a través del sitio Web del *internet* de la legislatura en <http://www.azleg.state.az.us>. La exitosa aprobación de la legislación autorizadora debe ocurrir dentro de las primeras dos semanas de la sesión para que podamos cumplir con los requisitos para una fecha de elección del 18 de mayo. Debemos seguir confiados en que podemos obtener la votación de mayoría de dos tercios en ambas cámaras para que esto suceda.

Actualización Legislativa y Resumen de Medidas

House Bill 2456 (HB2456, Propuesta en la Cámara de Representantes) es la medida que contiene el Plan MAG. Creada por el Presidente del Comité de Transporte en la Cámara Gary Pierce y copatrocinada por 45 legisladores, esta medida está basada en el plan comprensivo elaborado por el Comité de Política en Transporte, y contiene las provisiones de responsabilidad apoyadas por el TPC. Una versión idéntica de esta propuesta, SB 1074, ha sido introducida en el Senado por el Senador Robert Blendu.

Las otras propuestas de ley que han sido introducidas son HB2376, SB1082, y HB2489. Las primeras dos buscan una medida "bifurcada", una que separaría la legislación en dos medidas aparte, incluyendo un voto separado sobre tren ligero. Las primeras dos propuestas también proponen una fecha de elección en noviembre. HB2489 elimina tren ligero totalmente del Plan.

El 15 de enero, el Comité de Transporte de la Cámara de Representantes tuvo una audiencia informativa sobre sus tres propuestas de transporte. La Audiencia en la Cámara para votar sobre las propuestas está programada para el lunes 19 de enero. La Cámara de Representantes ha asignado HB2456, la cual contiene las provisiones apoyadas por el TPC, a dos comités (Transporte y Reglas). En el Senado, el Comité de Recursos Naturales y Transporte considerará las dos medidas de transporte el martes, 20 de enero. Actualmente el Senado ha asignado SB1075, el cual contiene las provisiones apoyadas por el TPC, a cuatro comités (Recursos Naturales y Transporte, Finanzas, Apropriaciones, y Reglas). Esto podría hacer la tarea de cumplir con la fecha máxima del 3 de febrero muy difícil.

Por Qué el TPC se Opone a una Medida Separada

Bifurcación Divide un Plan Comprensivo y Confunde a los Votantes

La separación de la boleta dividiría elementos críticos del plan. El Plan Regional de Transporte es un plan balanceado, con varios modos de transporte que pone inversiones claves de infraestructura en áreas de la región donde las inversiones tendrían el mayor impacto. El Plan fue desarrollado con una visión regional en el cual los varios componentes son independientes. Al remover el componente de tren ligero eliminará un importante elemento en este sistema regional. Una boleta dividida puede confundir a los votantes y podría poner en peligro la aprobación de mejoras tanto en autopistas como en tren ligero. Dividir la boleta seguramente reducirá apoyo para el plan y podría obligar a los votantes a tener que escoger una forma de transporte sobre otra, cuando cada una es vital al plan.

La Importancia de una Elección en Mayo

Un reto en la legislatura es obtener votación de mayoría de dos tercios necesaria en ambas cámaras para implementar la medida con una cláusula de emergencia para poderla poner en la boleta el 18 de mayo. Existen varias razones claves por las cuales se debe obtener una fecha de elección del 18 de mayo, 2004, para el Plan Regional de Transporte MAG.

No Podemos Atrasarnos

El actual impuesto en ventas de medio centavo expira en diciembre 2005. Los proyectos de transporte, como autopistas y tren ligero, se toman años para planear, diseñar y construir. Un retraso en poner este asunto ante los votantes podría resultar en atrasos costosos en cuanto al diseño e implementación de elementos de transporte.

Certidumbre y Estimulo Económico

Estar seguros de que proyectos continuarán más allá del 2005 es importante para mantener el sistema de entrega de proyectos de construcción. Las inversiones de transporte contenidas en el Plan proveerán un impulso a la economía, permitiendo a la industria empezar a invertir en los proyectos. Se proyecta que las inversiones del Plan generarán 9,500 empleos sólo en el 2006, y un promedio de 10,600 cada año a través de la vida del Plan. Una elección en mayo ayudará a mantener la economía progresando.

Importancia de Transporte Merece Enfoque, Atención

El atrasar la elección hasta noviembre creará un reto en comunicación mucho más grande. Las elecciones presidenciales y del congreso dominarán el discurso y el asunto de transporte se podría perder entre los demás asuntos en la boleta. Los asuntos económicos estarán a la vanguardia de la elección presidencial y serán confusos en cuanto al asunto de la extensión del impuesto en ventas. La compra de tiempo en televisión también resulta más cara, ya que más mensajes están compitiendo para ser expuestos al público.

Responsabilidad y Protecciones

Hemos hecho avances positivos en el desarrollo de provisiones de responsabilidad para incluir en el Plan.

CTOC Personal y Responsabilidades: El personal y responsabilidad del Comité de Ciudadanos Para Asesorar Transporte permanece en ADOT. Un miembro del CTOC, residente en el Condado, nombrado por el Presidente del Senado y uno por el Presidente de la Cámara de Diputados. La Junta de Supervisores nombrará cinco miembros. Miembros del CTOC elegirán el presidente del comité.

Nombramiento de Representantes de Comercio al TPC: El Presidente de la Cámara de Diputados y el Presidente del Senado cada uno nombrará tres representantes regionales del comercio de una lista de candidatos sometida por agencias miembros y otros. El Presidente de cada cámara puede regresar la lista y pedir otra si deciden no nombrar a alguien en la lista original. Uno de los miembros debe ser representante de intereses de transporte público, uno debe representar los intereses de empresas del transporte de carga y uno el sector construcción. Para vacantes, MAG someterá una lista de por lo menos dos nominados para cada vacante al Presidente de la Cámara de Diputados y al Presidente del Senado. Nuevos miembros servirán seis años, pero son sujetos a ser removidos por el Presidente de cada Cámara.

Protecciones: Protecciones (*Firewalls*) aseguran que el financiamiento se mantiene dentro de cada modalidad y cada corredor. Las tres protecciones incluyen: 1) Autopistas, con cuentas aparte para gastos capitales y mantenimiento; 2) Calles o Arterias Principales; y 3) Transporte Público con cuentas separadas para gastos capitales y mantenimiento/operación y tren ligero. Las protecciones no pueden ser violadas. La definición de transporte público es expandida a incluir carriles HOV, estacionamientos "park & ride", rampas HOV y desviaciones en paradas para autobuses.

Elaboración del Plan: Provee que el Plan Regional de Transporte sea elaborado en cooperación con RPTA y ADOT, de acuerdo a la ley federal.

Asesoría de Efectividad Cada Cinco Años: Asesoría en todos los proyectos, con el tren ligero evaluado usando el criterio de la Administración Federal de Transporte y otros modos usando el criterio detallado en la ley estatal. El TPC establecerá un Subcomité de Asesoría de nueve miembros para revisar las asunciones, análisis y el reporte borrador de asesoría. Una audiencia pública sobre los resultados de la asesoría será requerida. La asesoría determina si sistemas o proyectos son indicados, indicados con modificaciones, o no indicados. ADOT, RPTA, y el Condado recomiendan que los resultados sean aprobados, modificados, o desaprobados. Si el TPC desea proceder con un proyecto no indicado, requerirá 17 votos en el TPC.

Enmienda Mayor: Una enmienda significa la adición o suspensión de una autopista, ruta en el Sistema Estatal de Caminos o sistema de Transporte en Vía Fija, o una porción de esos sistemas que o excede una milla de distancia o excede el costo estimado de \$40 millones como es indicado en el Plan. Un cambio mayor también es indicado a significar modificación de un proyecto de transporte en una manera que elimina una conexión entre autopistas o facilidades en vías fijas. También, una enmienda mayor, requiere que alternativas sean tratadas en la misma categoría modal, y la cual aliviará congestión y mejorará la movilidad en el mismo corredor general. La alternativa pasa por el proceso de consulta. Una enmienda mayor requiere un voto de por lo menos 12 miembros del TPC. Si ADOT, RPTA, o el Condado no están de acuerdo con la enmienda mayor, una votación de 17 miembros del TPC es obligatoria. Esto no restringe al Concejo Regional de tomar acción.

Ciclo de Vida: ADOT efectúa la administración de Ciclo de Vida de autopistas, RPTA la gerencia de Ciclo de Vida de transporte público, y MAG lleva a cabo la supervisión de Ciclo de Vida de calles.

Financiamiento de Tren Ligero: Mantiene el Plan Regional de Transporte intacto-\$164 millones para el segmento inicial de tren ligero es mantenido.

Reubicación de Utilidades Públicas: Todos los costos para reubicación y costos razonables en progreso relacionados a la reubicación de utilidades públicas (alambrado, drenaje, etc.) obligados después del 3 de julio 2003 como resultado directo de la construcción y operación del proyecto de tren ligero serán reembolsados a las empresa de las utilidades.

Alcance Público, Agencias Miembros, y Comercio: El 25 de noviembre, el Concejo Regional MAG aceptó el Reporte de Fase Final de Contribución Pública del Plan Regional de Transporte, el cual incluye comentario público, y respuestas del personal MAG a comentarios recibidos durante las oportunidades llevadas a cabo desde el 22 de julio, 2003 hasta el 21 de noviembre, 2003. Los comentarios incluyeron los recibidos durante seis reuniones/audiencias públicas así como una audiencia pública el viernes, 21 de noviembre, 2003 en las oficinas MAG. El documento está disponible en el sitio Web de MAG en el internet, www.mag.maricopa.gov, o visitando la librería MAG en 302 N. 1st. Avenue, Suite #300, Phoenix.

Eventos y Reuniones Futuras

Audiencia de Comité de Transporte
Cámara de Representantes

3:30 PM, lunes, 19 de enero, Salón de
Audiencias 3, Cáara de Representantes

Audiencia de Comité de Recursos
Naturales y Transporte del Senado

1:30 PM, 20 de enero, Salón de Audiencias 1
en el Senado

Comité de Política en Transporte

4:00 PM, miércoles, 18 de febrero, Oficinas MAG

Reunión del Concejo Regional
Oficinas MAG

5:00 PM, miércoles, 25 de febrero, 2003,

Las oficinas MAG están ubicadas en 302 N. 1st. Avenue, Phoenix. Los salones de reuniones están en el segundo piso.

Let's Keep Moving E-Update es una revista electrónica mensual con información acerca del Comité de Política en Transporte y la elaboración del Plan Regional de Transporte. Para preguntas acerca de esta publicación, o para ser removido de la lista de distribución, comuníquese con Kelly Taft, 602-254-6300, o por correo electrónico, ктаft@mag.maricopa.gov, o en español con Carlos Jurado, 602-452-5076, o por correo electrónico, cjurado@mag.maricopa.gov.