

## Actualización Sobre Proposición 400 ¿Cómo Están Siendo Gastados Mis Impuestos?

### Proyectos Mejoran Movilidad y Estimulan Economía

Cuando los votantes entraron a la caseta electoral en 2004 y marcaron “sí” sobre la Proposición 400, su sobresaliente apoyo resultó no sólo en movilidad continua para la región, sino en una muy necesitada estimulación de nuestra economía regional.

“Nuestra región ha iniciado la implementación de uno de los más agresivos programas de Mejoras en Transporte en la historia de Arizona,” dijo el alcalde de Gilbert Steve Berman, quien preside sobre el Comité de Política en Transporte de la Asociación de Gobiernos Maricopa. “Durante los siguientes cinco años, estaremos invirtiendo mas de \$7 mil millones en esta región en proyectos de transporte.”

Los proyectos están en el Programa de Mejoras en Transporte (TIP) Año Fiscal 2008-2012, una lista de cinco años de proyectos que incluyen \$6.4 mil millones en proyectos de carreteras y \$1.5 mil millones de proyectos de transporte público. El TIP contiene 665 proyectos de calles, 314 proyectos de transporte público, 182 proyectos de autopistas, 94 proyectos de bicicletas y peatones, 90 proyectos de Sistemas de Transporte Inteligente, 38 proyectos de calidad de aire y demanda de transporte, 15 proyectos de puentes además de ocho “otros” proyectos.

“Estos proyectos pueden ser vistos como parte de nuestro propio “paquete de estímulo económico,” dice Berman. “Esta construcción resulta en miles de trabajos, no sólo para obreros en construcción pero también para proyectistas, proveedores de materiales, especialistas en transporte, agentes de compras y muchos más. Y cuando estos individuos y compañías entonces gastan lo que ganan, eso genera empleos adicionales en mayoreo y menudeo.” dice.

Hace sólo cuatro años que los votantes aprobaron por gran mayoría la Proposición 400, una extensión del impuesto de medio centavo en ventas para financiar un Plan de Transporte Regional de \$20 mil millones durante un periodo de 20 años. Pero mientras que la construcción es una vista común por todo el Valle, a

muchos residentes les sorprendería saber de las muchas maneras en que los dólares de sus impuestos están siendo usados para mejorar su calidad de vida a nivel regional.

Aunque la pésima economía sin duda significará desafíos para el Plan Regional de Transporte en el futuro, para los siguientes cinco años los fondos han sido comprometidos-y las maquinarias ya están operando. El siguiente resumen demuestra solo algunos de los proyectos claves que se están llevando a cabo en nuestra región, gracias en gran parte a la aprobación por los votantes de la Proposición 400.

### Proyectos de la Proposición 400

#### OESTE DEL VALLE

*Los dos significantes proyectos que se están llevando a cabo en el Oeste del Valle son ampliación de autopista a lo largo del Interestatal 10 y Loop 303, resultando en significantes mejoras que aliviarán la congestión vehicular y mejorarán la conectividad regional, estatal y aún interestatal. Proyectos de Arterias Mayores, como Lake Pleasant Parkway, también son vitales para el Plan Regional de Transporte, y representan nueve por ciento del financiamiento.*

#### I-10

El Interestatal 10 por el Oeste del Valle tiene mucha congestión vehicular al oeste de Loop 101, donde la carretera disminuye de cuatro carriles de uso general además de un carril de alto cupo (HOV) en cada dirección a sólo dos carriles de uso general en cada dirección. Además, debido a la barrera de las Montañas White Tanks, el tráfico desde y a el oeste es concentrado en I-10, haciendo la autopista uno de los enlaces más indispensables en el sistema regional de autopistas. Para 2010, una ampliación mayor será completada con cuatro nuevos carriles de uso general y un carril HOV en cada dirección.

“La ampliación al oeste de Loop 101 ya ha empezado, con la expansión de puentes y construcción de nuevos carriles en el medio,” declara la Alcaldesa de Avondale Marie Lopez Rogers, quien funge como la vicepresidenta del Comité de Política en Transporte (TPC) en MAG.

“Debido a las preocupaciones sobre la seguridad y la movilidad, los proyectos fueron acelerados en 2006 a través de un esfuerzo unificado de Avondale, Goodyear, y Litchfield Park. Con la ayuda de financiamiento estatal proveída por la legislatura, pudimos acelerar la ampliación de I-10 por hasta cinco años,” agrega.

La ampliación del medio en I-10 desde Loop 101 hasta Sarival Avenue es está llevando a cabo ahora con una fecha de terminación para mediados del 2009. La ampliación del medio desde Sarival Avenue hasta Verrado Way está programada a empezar pronto, mientras que la ampliación externa desde Dysart Road hasta Sarival Avenue está programada a iniciar a mediados del 2009.

El Alcalde de Goodyear James Cavanaugh, miembro del TPC, nota que I-10 es un corredor mayor de transporte, no sólo para el rápidamente creciente Oeste del Valle sino también como una ruta principal de carga que conecta a los puertos de Los Ángeles/Long Beach con el resto de los Estados Unidos.

“Este camino es una de las principales arterias comerciales en los Estados Unidos,” dice Cavanaugh, quien cree que la ampliación de I-10 es importante para el desarrollo económico del Oeste del Valle. Da crédito al proyecto por ayudar a atraer un centro mayor de tratamiento del cáncer, un nuevo centro de compras, y varios colegios al Oeste del Valle.

“Es debido al transporte,” dice. “Es una transformación de mediocre a excepcional en esta área.”

### **Loop 303**

Loop 303 representa también un corredor clave para viajar dentro del Oeste del Valle dando movilidad de norte a sur para ciudades y pueblos al oeste de Loop 101, uniendo directamente a Glendale, Goodyear, Peoria y Surprise. Cuando un camino interino desde Happy Valley Road a Lake Pleasant Parkway sea completado en 2012, finalmente conectará Loop 303 hasta I-17.

“Nosotros en el Oeste del Valle hemos estado esperando esto por muchos años porque esto proveerá una muy necesitada conexión de este-oeste para la gente que se ha mudado más al norte,” dice la Alcaldesa de Glendale Elaine Scruggs, quien también pertenece al TPC. “Este es un tiempo tremendo, tremendo para el Oeste del

Valle,” dice. “Ciertamente va a aliviar la congestión en I-17 y yo pienso que 303 también ayudará a disminuir la congestión que ocurre dentro de nuestros vecindarios.”

El Alcalde de Surprise Lynn Truitt está de acuerdo. “Será la espina económica de todo el Oeste del Valle,” dice Truitt, miembro del TPC. “Una de las cosas de las cuales estoy particularmente orgulloso es que el 303 va a tener un mínimo de seis carriles....eso significa que ciudades como Buckeye, Goodyear, Glendale, Surprise y Peoria van a recibir beneficio de la ruta adicional. Va a llevar el tráfico fuera de Loop 101 y ayudará a la gente llegar a sus trabajos mucho más pronto.”

### **Proyecto de Arteria Mayor Lake Pleasant Parkway**

Poder usar fondos de la Proposición 400 para financiar proyectos de calles principales es esencial para el desarrollo del sistema regional de transporte, porque el sistema de arterias principales lleva más del total de millas de vehículos viajadas en la región. Un dicho proyecto que mejorará la red de arterias principales es la Ampliación de Lake Pleasant Parkway desde Union Hills a SR 74. En 2008, el segmento de Union Hills a Dynamite Road fue completado y reembolsado por más de \$22 millones en Fondos de Caminos de Caminos Regionales en el Área.

El proyecto de Lake Pleasant Parkway incluye la construcción, reconstrucción o ampliación del camino para mejorar la movilidad y la seguridad en la región. El proyecto también incluye elementos de modalidades, como las provisiones de carriles para bicicletas, banquetas y veredas de múltiples usos dentro del corredor.

“Los proyectos arteriales como los nuestros representan un importante componente del Plan Regional de Transporte,” declara el Alcalde de Peoria Bob Barrett. “Muchos residentes olvidan que nuestras calles grandes llevan más tráfico que nuestras autopistas y sistemas de transporte público combinados, y porque las ciudades contribuyen \$1.2 billones en financiamiento local junto con \$1.6 billones distribuidos en el Plan, podemos complementar el sistema regional de autopistas y servir al tráfico de vehículos, transporte público, bicicletas y peatones, dando a los residentes más oportunidades de ir a donde trabajan, viven y se divierten.”

### **VALLE CENTRAL**

*La implementación de las primeras 20 millas de tren ligero trajo una nueva vitalidad al centro de Phoenix, además de que mejoras a las autopistas en el centro del Valle también ayudarán a aliviar la congestión-no sólo en la Ciudad de Phoenix, pero también en porciones de Tempe, Phoenix y Scottsdale. Mejoras a Interestatal 17*

*en el norte del Valle ya están haciendo una diferencia para viajeros diarios en Anthem y el corredor de empleos en el norte central, mientras que la terminación de carriles HOV en la Ruta Estatal (SR) 51 están brindando mejores tiempos de viajes diarios conexiones HOV a Loop 101 en el este.*

### **I-17**

Interestatal 17 es una espina clave norte-sur del sistema regional de autopistas, yendo hacia el norte desde el centro de Phoenix al Condado Yavapai y a otros puntos mayores en el norte. No sólo provee movilidad norte-sur para Phoenix y sus suburbios, pero es también una conexión vital a I-40 en el norte de Arizona y provee importantes vínculos al medio oriente.

“I-17 al norte de 101 se ha convertido en un punto mayor de congestión al disminuir la ruta a dos carriles en cada dirección, afectando a las comunidades en el norte,” dice la Presidenta de MAG Peggy Neely, concejal de Phoenix. “Por el crecimiento de Anthem y el desarrollo comercial en el norte de la región, la congestión ha aumentado significativamente. La ampliación de I-17 ayudará a aliviar la congestión para los que viajan hacia el norte, no sólo a Anthem y New River, pero para aquellos que viajan al norte hacia Flagstaff y la parte norte del estado,” dice Neely.

Actualmente se está llevando a cabo ampliación desde Loop 101 Autopista Agua Fría hasta Carefree Highway, que se anticipa estará completa a fines de 2009. La construcción empezará pronto desde Carefree Highway hasta Anthem Way, con programada terminación en fines de 2010. Los esfuerzos de ampliación incluyen reconstrucción de varias interconexiones de tránsito. La construcción de estas conexiones ya ha sido completada en Carefree Highway (SR 74), Jomax Road, y Dixileta Drive, mientras que la construcción de la conexión en Dove Valley y una conexión uniendo a I-17 con Loop 303 está programada a ser terminada este año.

### **Ampliación de Loop 202 Red Mountain**

Un proyecto de ampliación de \$200 millones en Loop 202 Red Mountain desde Loop 101 hasta el empalme menor proveerá una alternativa clave a I-10 y la Autopista Superstition para viajes del Este del Valle hacia la parte central de la región.

El proyecto incluirá un carril de uso general desde la conexión I-10 SR 51 a Scottsdale Road, y dos carriles de uso general desde Scottsdale Road hasta Loop 101/Loop 202. La ampliación hacia el oeste incluirá dos carriles de uso general desde Loop 101/Loop 202 a McClintock Drive. El proyecto además incluye un carril de uso general desde McClintock Drive hasta Scottsdale Road.

“Este segmento de Loop 202 aliviará embotellamiento para residentes de Phoenix y proveerá una conexión indispensable al centro de Phoenix para residentes del Este del Valle,” dice la Concejal de Phoenix y miembro del TPC Maria Baier.

### **SR51**

La Ruta Estatal 51 provee acceso de autopista para una vasta área del noreste de Phoenix y el noreste de Scottsdale, las cuales de otra manera tendrían que depender solamente del sistema de arterias superficiales para movilidad de larga distancia. Los proyectos actuales de ampliación proveerán un carril HOV desde Shea Boulevard a Loop 101 en cada dirección, así como conexión de rampa HOV desde SR 51 a Loop 101. Esto significa que chóferes usando los Carriles HOV pueden viajar de SR 51 rumbo al norte a Loop 101 rumbo al este sin tener que detenerse o salirse de la autopista.

“Esto es especialmente importante para servir los importantes centros de empleo en el Noreste del Valle como Desert Ridge y Scottsdale Airpark,” dice la presidenta de MAG Neely.

### **Tren Ligero**

Con 350,000 pasajeros estrenando el sistema durante los primeros cinco días de servicio, la implementación de las primeras 20 millas de servicio de tren ligero tuvo un exitoso inicio. El Plan Regional de Transporte incluye 37 millas de extensiones al tren ligero en seis corredores de alta capacidad. Aunque proyectistas en transporte aún deben determinar la ruta específica en cada corredor, y examinar si el tren ligero, autobús rápido, servicio de autobús local o alguna otra modalidad de transporte es lo mejor para cumplir las necesidades en dichos corredores, todos los corredores de alta capacidad están programados a estar fijos para 2025. La primer extensión, la Extensión Noroeste, agregará un poco más de tres millas al sistema, corriendo al norte a lo largo de la avenida 19 hasta Dunlap Avenue en Phoenix.

### **ESTE DEL VALLE**

*En el Este del Valle, proyectos mayores de ampliación en US-60 y Loop 101 no sólo mejorarán la movilidad para vehículos de un solo ocupante, pero también permitirán un aumento en viajes compartidos y servicio de autobús Express, resultando en tiempos de viaje más cortos y reduciendo el número total de vehículos en el camino. La implementación de tren ligero en Tempe y Mesa y extensiones planeadas mejorarán la conectividad al centro del Valle.*

### **US-60**

La Autopista Superstition (US-60) es la espina este-oeste del sistema de autopistas el Este del Valle,

extendiéndose desde I-10 el límite del Condado Pinal y puntos al este. El último embotellamiento en US-60 será tratado cuando carriles de uso general hacia el este y oeste son agregados desde el oeste de Hardy Drive hasta el este de McClintock Drive. Esto suplementará una expansión mayor en la Autopista Superstition completada en junio 2007, lo cual amplió la estructura a cinco carriles de uso general y un carril HOV en cada dirección desde Loop 101 a Loop 202.

El alcalde de Tempe Hugh Hallman también miembro del TPC, dice que la ampliación de US-60, junto con la expansión de Loop 202 y otras mejoras, ayudará a eliminar puntos de embotellamiento y creará un sistema mejor integrado de transporte regional.

“La Proposición 400 ha proveído los dólares que nos permiten tratar inmediatamente con las preocupaciones que la gente tiene acerca de sus viajes diarios,” dice Hallman. “Ir de un lugar a otro en esta región no debe ser doloroso, y estamos trabajando juntos para tratar de hacerlo una mejor experiencia,”

### **Loop 101**

Cuando los proyectos de ampliación sean completados, Loop 101 será expandida-incluyendo un carril HOV en cada dirección-desde SR51 en el norte (Autopista Pima), por Scottsdale y la Comunidad Indígena Salt River Pima-Maricopa (SRPMIC), hacia el sur hasta Autopista Price junto a Tempe y Mesa y terminando en Chandler. Otras mejoras incluyen una nueva barrera permanente de concreto, alumbramiento en el medio y pavimentación nueva de asfalto mezclado con hule para reducir el ruido del tráfico. Los nuevos carriles HOV también acomodan servicio expandido de autobús Express para el este del Valle.

“Es un proyecto significativo porque obviamente provee más espacio para viajeros diarios durante la hora de mayor tráfico; brinda una manera para que el transporte de autobús rápido pueda llegar a donde quiera ir, provee mas acceso,” dice el Alcalde de Chandler y miembro del TPC Boyd Dunn. “Además, la barreras de concreto van a proveer seguridad, y tendremos asfalto con hule, así es que pienso que los contribuyentes están apreciando el hecho de que sus autopistas van a ser mejor funcionales y podrán ir a donde quieren ir más rápidamente,” dice

La Presidenta de SRPMIC Diane Enos dice que las facilidades de Administración del Sistema de Autopistas serán instaladas en un tramo de 15 millas de Loop 101 Autopista Pima dentro del existente medio abierto desde Princess Drive hasta Loop 202 Autopista Red Mountain.

“Esta mejoras incluyen rótulos de mensajes electrónicos y sistemas para monitorear el tráfico que proveen

información a automovilistas y ADOT,” dice Enos. “Metraje en rampas de entrada será agregado para manejar el flujo de trafico entrando a la autopista.

### **Ruta Estatal 87**

Esta importante área de proyecto en seguridad extiende desde el límite del Bosque Nacional Tonto aproximadamente cinco millas al norte de Shea Boulevard (marcador de milla 194) a la nueva salida de Four Peaks Road (marcador de milla 204). Mejoras incluirán una nueva orilla de 10 pies agregada a la derecha y una nueva orilla de cuatro pies agregada a la izquierda de los dos lados rumbo al norte. Incluirá también una nueva conexión de tráfico en la salida Bush Highway, salida Saguaro Road y mejoras a carriles de vuelta a la izquierda en cuatro cruces en el medio. La construcción durará aproximadamente 18 meses.

### **Transporte Público**

Hay varios proyectos de transporte público en el Plan de Mejoras en Transporte (TIP), incluyendo muchos de beneficio al Este del Valle. Servicio de tren ligero por Tempe y Mesa es ampliado por servicio de autobús expreso y autobús rápido, los cuales están diseñados específicamente para viajeros diarios y que puedan conectar áreas residenciales con centros mayores de empleo. El nuevo sistema Valley Metro Link en Mesa, por ejemplo, ayuda a extender el alcance del sistema de tren ligero.

“La nueva ruta de Valley Metro Link corre desde la estación Sycamore en Mesa 12 millas al este al área de Superstition Springs, donde hay un nuevo y grande lote para estacionarse y abordar el autobús,” dice el alcalde de Mesa y miembro del TPC Scott Smith. “Estos autobuses están configurados muy similarmente a los coches del tren ligero. Operan con combustible diesel, lo que los hace mejor ambientalmente, y son un tipo expreso de autobús diseñados a llevarlos de una área del estacionamiento “park-and-ride” al inicio del sistema de tren ligero,” dice.

El Alcalde de Chandler Boyd Dunn, quien también sirve en el TPC, enfoca sobre la nueva ruta directa 511 como otro ejemplo de cómo el sistema es integrado. La ruta corre entre Chandler y Scottsdale Airpark.

“Y eso es un centro de empleos clave. También será ligado a tren ligero a lo largo de Loop 101 y eso va a dar otra oportunidad a que la gente tome el autobús aquí y pueda cambiar al tren ligero y poder usar esa opción de transporte. Así es que es muy excitante,” dice Dunn, quien agrega que dichas opciones son claves para el futuro de Chandler. “Nosotros ya terminamos con autopistas, ya construimos nuestras autopistas. Así es que si necesitamos más capacidad, si necesitamos más

avenidas de transporte, esperamos ver otros tipos de transporte, principalmente en términos de transporte público intenso,” dice

**RESUMEN**

Aunque estos proyectos representan sólo algunas de las mejoras que están incluidas en el Plan Regional de Transporte, todos los alcaldes entrevistados expresaron su sincera gratitud con los votantes que aprobaron la Proposición 400.

“Yo creo que los votantes reconocieron los beneficios que el transporte tiene en sus vidas,” repite el Alcalde de Mesa Scott Smith. “En realidad se trata de un asunto de la calidad de vida. Hablamos de eso mucho, calidad de vida, pero se trata de lo que individuos piensan de sus vidas. Y la gente ha demostrado, los votantes han demostrado, una y otra vez, que están dispuestos a pagar

por las cosas que mejoran sus vidas. Y ven al transporte como parte integral de la calidad de sus vidas,” dice.

El Director Ejecutivo de MAG Dennis Smith nota que el éxito del sistema de transporte es el resultado de tener el plan preciso de modelación.

“Por mas de 20 años, ha sido la misión clave en MAG tratar con la movilidad. MAG es dirigida por oficiales locales electos, los que están más cercanos al pueblo, quienes escuchan las preocupaciones e inquietudes de sus comunidades y ayudan a crear sus planes regionales de transporte. Es un proceso de abajo para arriba,” dice. “El éxito de la Proposición 300, la cual construyó nuestro actual sistema regional de autopistas, y la Proposición 400, la cual mejora ese sistema con una variedad de modalidades de transporte y soluciones, demuestran que este es el modelo indicado.”

<b>DENTRO de Esta Edición</b>	<b>Mensaje de la Presidenta.....2</b>	<b>Apertura de Oficina Censo 2010 .....7</b>
	<b>Voces del Concejo.....3</b>	<b>Grupos Enfoque Sobre Basura.....8</b>
	<b>Perfil Regional Supervisor Wilson.....4</b>	<b>Plan Para Control de Ozono.....9</b>
	<b>Nueva Presidenta, Concejo Regional..5</b>	<b>Inauguración de Tren Ligero.....10</b>
	<b>Proposición 400, cont.....6</b>	<b>Calendario.....12</b>

**MAGAZine**

MAGAZine es una revista publicada cada tres meses por la Asociación de Gobiernos Maricopa. Se enfoca sobre los asuntos e inquietudes de las ciudades, pueblos, y comunidades indígenas en el Condado Maricopa. Si usted conoce alguna amistad o colega a quien le gustaría recibir *MAGAZine*, favor de llamar la oficina MAG, 602-254-6300.

**Peggy Neely**

Concejala de Phoenix  
Presidenta, Concejo Regional

**Dennis Smith**

Director Ejecutivo

**Eric Anderson**

Contribuyente

**Kelly Taft**

Editora

**Gordon Tyus**

Diseño Gráfico

**Mensaje de la Presidenta, Concejala Peggy Neely, Phoenix**

Es con honor y humildad que tomo el título de Presidenta de MAG. Estoy entusiasmada de tomar este puesto de liderazgo y agradecida por el apoyo de mis colegas en el Concejo Regional. Anticipo su continuo apoyo en los meses venideros al trabajar juntos para reforzar nuestro compromiso al éxito de nuestra región. Tenemos mucho trabajo por delante. Un esfuerzo que estoy iniciando inmediatamente es reunir a un grupo de agencias miembros para evaluar los actuales procesos y procedimientos de MAG para ayudar a hacer a MAG una organización regional aun más fuerte.

Los gobiernos locales están enfrentando desafíos económicos críticos. Hemos sufrido el dolor de grandes recortes al presupuesto en nuestras propias comunidades y hemos sido testigos de los impactos en esta región ya por un tiempo. Muchos de nosotros habíamos deseado que la legislación de estímulo económico en el Congreso hubiera incluido significativo financiamiento para proyectos de transporte y obras públicas, resultando en

impactos inmediatos y positivos en nuestra economía regional aumentando la actividad en construcción.

Funcionarios de MAG trabajando con las agencias miembros, crearon una lista de proyectos de infraestructura en total de \$7.5 mil millones. Estos proyectos incluyen, pero no están limitados a transporte superficial, transporte público, facilidades de agua potable y aguas negras, seguridad pública y vivienda. Desafortunadamente, las presentes medidas en el congreso están significativamente cortas de lo que se necesita según lo indican los miembros de MAG. Por ejemplo, la porción de los proyectos de caminos y carreteras para la región MAG es unos \$3.8 billones. La cantidad anticipada para la región MAG en la actual legislación es aproximadamente 237 millones de dólares. La cantidad anticipada representa aproximadamente 6.3 por ciento de la necesidad indicada, lo que queda muy corto de las necesidades de infraestructura para esta región de alto crecimiento.

Un reciente reporte por la Oficina de Presupuesto del Congreso aumenta las preocupaciones que los estados y gobiernos locales quizás no puedan gastar los fondos en una manera a tiempo, si y cuando la propuesta legislación sea establecida. Es importante notar que la región MAG está preparada a utilizar los propuestos fondos federales según su propósito: para estimular nuestra economía regional en la preservación de empleos y mejorar nuestra infraestructura local. En breve, las agencias miembros de MAG están preparadas a iniciar

proyectos en una manera a tiempo para dar un arranque inmediato a la economía regional.

Una vez que la legislación final sea firmada por el presidente, MAG y sus agencias miembros están dispuestas a trabajar junto con el Departamento de Transporte de Arizona y la Oficina Arizona de la Administración Federal de Carreteras para la implementación de proyectos tan pronto como sea posible.

## Miembros del Concejo Regional

### Concejala Peggy Neely

#### Presidenta

\*Alcalde James M. Cavanaugh  
Goodyear, Ex Presidente

\*Alcalde Steve Berman  
Gilbert, Miembro General

Alcalde Jim Lane  
Scottsdale

Alcalde Lynn Truitt  
Surprise

\*Concejala Peggy Neely  
Phoenix, Vicepresidenta

\*Alcalde Scott Smith  
Mesa

\*Alcalde Tom Schoaf  
Litchfield Park, Tesorero

Concejala Robin Barker  
Apache Junction

\*Alcaldesa Marie López-Rogers  
Avondale, Miembro General

Alcalde Jackie Meck  
Buckeye

Alcalde Wayne Fulcher  
Carefree

Alcalde Dick Esser  
Cave Creek

Alcalde Boyd Dunn  
Chandler

Alcalde Fred Waterman  
El Mirage

Presidente Clinton Pattea  
Fort McDowell Yavapai Nation

Alcalde Jay Schlum  
Fountain Hills

Alcalde Fred Hull  
Gila Bend

Gobernador William Rhodes  
Gila River Indian Community

Alcalde Steve Berman  
Gilbert

Alcaldesa Elaine Scruggs  
Glendale

Alcalde Frank Montiel  
Guadalupe

Supervisor Max Wilson  
Condado Maricopa

Alcalde Vernon Parker  
Paradise Valley

Alcalde Bob Barrett  
Peoria

Alcalde Art Sanders  
Queen Creek

Alcalde Hugh Hallman  
Tempe, Miembro General

Presidenta Diane Enos  
Salt River Pima-Maricopa  
Indian Community

Alcalde Adolfo Gamez  
Tolleson

Alcalde Kelly Blunt  
Wickenburg

Alcalde Michael LeVault  
Youngtown

Victor Flores y Felipe Zubia  
Departamento de Transporte de Arizona

David Martin  
CTOC

\*Miembros del Comité Ejecutivo

[www.mag.maricopa.gov/members.cms](http://www.mag.maricopa.gov/members.cms)

*Queen Creek agradece la modelación MAG de transporte regional afuera del Condado Maricopa para incluir el impacto del Condado Pinal. Como resultado de esta visión regional mas extensa, podemos ver la necesidad y los beneficios de la Ruta Estatal (SR) 802 para el sureste del Condado Maricopa en términos de reducción de congestión de tráfico, calidad de aire y nuevo desarrollo económico. Trabajando con el Concejo Regional de MAG, Queen Creek, estará apoyando a Mesa en sus esfuerzos a conseguir aprobación de fondos estatales STAN para construcción de la primera porción de SR 802.*

-Alcalde de Queen Creek, Arthur Sanders

*Chandler felicita a todos los que trabajaron sin cansancio para implementar el tren ligero METRO en el Valle. Estamos trabajando mano en mano para edificar sobre ese éxito. Autobuses en las avenidas mayores de norte-sur en Chandler están transportando a nuestros viajeros en transporte público a estaciones del tren ligero, y algunas de esas rutas han sido extendidas a nuestro nuevo estacionamiento de “park-and-ride” con 455 espacios que abrió en diciembre en el sur de Chandler. Ya han iniciado planes para dos nuevos centros de transporte público en el centro y sur de Chandler, además de nuevo servicio de autobús en la Avenida Arizona. Reuniones comunitarias se están llevando a cabo para identificar los corredores de transporte público de alta capacidad que extenderán el alcance del tren ligero hacia el sur de Tempe y el este de Chandler.*

-Alcalde de Chandler Boyd Dunn

*Hemos hecho una gran diferencia en el aire y vamos a seguir haciéndolo. El polvo es un problema, pero yo sí pienso que es un problema que podemos resolver. Podemos hacer mejor trabajo de pavimentar algunos de nuestros caminos. Sabemos que cuando el tráfico se pone pesado en algunos de esos caminos, necesitamos poder pavimentarlos para que no estemos levantando polvo. Y necesitamos hacer a la gente concientes de dónde no deben manejar, ni en las orillas sin pavimento ni en solares baldíos. Estamos cargando un gran martillo y lo seguiremos usando si la gente no quiere cooperar.*

-Supervisor del Condado Maricopa Max Wilson, sobre los esfuerzos del Condado para reducir contaminación por polvo a través de educación y ejecución de la ley.

*Cuando llegué a ser Alcalde por primera vez, en realidad no teníamos una autopista. Y nos dimos cuenta en Glendale que nuestro futuro iba a depender en que esa autopista (loop 101) llegara. La 101 (Autopista Agua Fria) fue completada por Glendale en octubre 2000, y en abril 2001, sólo unos meses después, entramos en un acuerdo para la construcción de la Arena para el equipo de hockey Los Coyotes. Y entretenimiento y todos lo demás siguió después de eso. Si eso no demuestra lo que el transporte significa en el Valle, no se lo que sea necesario.*

-Alcaldesa de Glendale Elaine Scruggs

*La Proposición 400 nos ha dado la oportunidad de expandir nuestro sistema de autopistas y otros elementos de transporte para que el público en el Valle pueda seguir gozando una gran calidad de vida. También ayuda a mercadear a la región a gente que viene a Arizona por las grandes amenidades que ofrece, incluyendo un completamente integrado sistema de transporte.*

-Alcalde de Tempe Hugh Hallman, hablando de los beneficios de la Proposición 400, la cual extendió el impuesto de medio centavo en ventas para transporte.

*El papel de MAG es especialmente importante en términos de asuntos de transporte. MAG provee un excelente foro para que todos nosotros trabajemos juntos regionalmente al tratar acerca de dónde los dólares en transporte provienen, a dónde van, y cómo podemos lograr hacer las cosas que ayudan a todos en el Condado Maricopa.*

-Alcalde de Surprise Lyn Truit, sobre el papel de la Asociación de Gobiernos Maricopa.

\*\*\*\*\*

## **Perfil Regional: Supervisor Max Wilson**

### **“Somos afortunados de vivir donde vivimos”**

Es un difícil tiempo económico para toda la gente por todo Estados Unidos, y el Condado Maricopa no es diferente. Pero aún así, el Presidente de la Junta de Supervisores Max Wilson dice que residentes en el Valle son más

afortunados que muchos otros americanos, simplemente porque viven aquí.

“Hay alguna nueva construcción que está ocurriendo y algunos fraccionamientos a pesar de la

decaída economía, lo que no ha podido detener nuestro crecimiento completamente, porque este es un gran lugar donde vivir-cielos azules y luz de sol en medio del invierno. Aún en los tiempos difíciles hay gente a quien le gusta

salir en invierno y pasar parte de su tiempo aquí, así es que nuestra economía tiene una tendencia a ser un poco mejor porque este es un gran lugar,” dice Wilson.

Wilson se refiere al reciente juego de campeonato de la Conferencia Nacional de Football como un gran ejemplo de lo atractivo que el Valle puede ser para otros. “Hubo aviones grandes de propulsión aterrizando toda la mañana en Glendale para poder ir a ese juego. Y el juego fue televisado por todo el país, Nos encontrábamos aquí con temperatura de 70 grados mientras que en otros lugares estaban a 30 grados bajo cero, así que ¿quieres saber de un buen lugar donde vivir? Absolutamente no podrían comprar ese tipo de publicidad por ninguna cantidad de dinero,” dice.

Wilson también cree que la filosofía de liderazgo del condado ayudará a la entidad poder pasar por este difícil tiempo económico.

“Hemos estado operando como un negocio, porque gobierno es un comercio. Estamos haciendo revisiones y balances como nunca. Tratamos de hacer que todos los que trabajan para el Condado Maricopa, y todos los supervisores, sean responsables.”

Wilson representa el distrito 4, el cual abarca el Oeste del Valle. Su primer puesto político fue como miembro del Concilio de Litchfield Park, donde también sirvió como vice alcalde. En 2002, con el apoyo de la entonces supervisora Jan Brewer, quien dejó su puesto para ser candidata a Secretaria de Estado, Wilson fue nombrado a la

Mesa de Supervisores por voto unánime de sus colegas. Fue elegido después ese mismo año, y reelegido en 2004 y 2008. Sus compañeros supervisores lo eligieron presidente de la Junta en 2005, un honor que recibió de nuevo en 2009.

En su tiempo libre, Wilson goza de la pesca. “Mi papá me inició en la pesca cuando yo apenas tenía cuatro años, con un gusano de cebo, y después me enseñó a usar una caña de mosca. Cuando el falleció, pues, mi abuelo me enseñó un poco más de eso. Y aún me gusta mucho, me gusta estar afuera.”

Al morir su padre, Wilson fue criado en el rancho ganadero de su tío en el sur de Utah donde descubrió el amor por los caballos que aún siente hoy. “Los caballos han sido una parte de mi vida. Son buenos amigos,” declara, aunque recuerda que su tío tenía dudas cuando Wilson primero se mudó de la ciudad al rancho.

“Muchas veces mi tío dijo que siempre puedes sacar al muchacho de la ciudad pero no puedes sacar a la ciudad del muchacho. Pero a pesar de eso, yo aprendí como ser un vaquero,” recuerda Wilson, quien llegó a tener su propio rancho de caballos de sangre pura en el Condado Yavapai.

Wilson estuvo en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos desde 1959 a 1963. Después de brevemente trabajar para Luke Air Force Base, Wilson empezó una carrera en bienes raíces y desarrollo. El Supervisor Wilson acredita su experiencia en bienes raíces por

enseñarle muy temprano que la manera de sobrevivir en una economía fluida es mantener el servicio de deudas en lo mínimo.

“Llegamos al punto que construíamos cada cuarta casa al contado en vez de pedir prestado, así es que nos endeudábamos menos. Esos fueron asuntos importantes en tiempos de buena economía que nos ayudan a pasar por los malos.” Wilson nota que él no es aficionado de los recientes paquetes de estímulo económico. “Yo soy un fuerte creyente de que no puedes pedir prestado para salir de deudas. Nunca lo he hecho. Nunca lo haré. Todo lo que haces es aumentar deuda cuando haces eso. Alguien tiene que pagar por esa infusión. Suena muy bien políticamente, pero la verdad es que pagarlo no es divertido,” dice.

Wilson representa el Condado Maricopa en el Concejo Regional MAG y también es miembro del Comité de Política en Transporte (TPC). Además ha sido nombrado por la Oficina de Seguridad Doméstica de la Oficina de la Gobernadora a ser miembro del Concilio Consejero de la Región Central.

Wilson ha estado casado por más de 44 años con su esposa Judith. Tienen cuatro hijas y ocho nietos-cuatro de ellos en colegio,.

“Ese es el trabajo del abuelo, enviarlos al colegio y asegurar que terminen,” dice Wilson, quien agrega sonriendo, “Bueno mi trabajo es mandarlos al colegio, recibirse es su trabajo.”

---

### **MAG elige Nueva Presidenta del Concejo Regional**

El 29 de enero, 2009, el Concejo Regional MAG de la Asociación de Gobiernos Maricopa eligió la Concejal de Phoenix Peggy Neely presidenta de la organización, ocupando el puesto para cumplir con el resto del término de la Alcaldesa de Scottsdale Mary Manross, cuyo puesto quedó vacante como resultado de recientes elecciones municipales.



Esas son sólo algunas de las excusas que participantes en grupos de enfoque dieron al confesar tirar basura afuera de sus vehículos con las autopistas del Valle-aunque los mismos grupos clasificaron la basura en autopistas como un gran problema en el Condado Maricopa.

La Asociación de Gobiernos Maricopa comisionó a *WestGroup Research* para que llevara a cabo dos grupos de enfoque en diciembre. El propósito fue que los grupos dieran una vista de las actitudes y comportamientos como parte de la campaña de prevención y educación *Don't Trash Arizona!* Los participantes fueron varones entre las edades de 18 y 34 que habían admitido haber tirado basura durante los pasados tres meses. El grupo especificado representante de diferentes áreas del Condado Maricopa, fue seleccionado porque estudios anteriores han demostrado que hombres entre 18 y 34 años son los ofensores más comunes cuando se trata de tirar basura desde vehículos.

### **Comportamiento de Tirar Basura**

Los participantes eran más propensos a admitir que ellos o alguien en sus vehículos habían tirado colillas de cigarrillos por sus ventanas. Las otras situaciones más comúnmente mencionadas involucraron haber tirado cosas o haber tenido cosas que se habían volado de vehículos en que viajaban, algunas siendo tiradas por “conveniencia” y otra que se tiraron accidentalmente, desde cosas que se volaron de una camioneta o por la ventana de algún coche. Algunos participantes prontamente admitieron tirar cosas fuera de la ventana para no ensuciar su propio vehículo, y sin importar o pensar en el impacto de la basura. Un participante dijo que cuando sus sostenedores de tazas se llenaban, las copas vacías eran tiradas para librar el lugar.

Aunque la mayoría dijo que quizás lo pensarían más si recibieran la multa de \$500 por tirar basura en autopistas, casi todos dijeron sentir que la probabilidad de recibir una multa por tirar basura eran mínimas.

“Si no hay una consecuencia por algo, la gente lo hará,” dijo un participante. (Los participantes no fueron identificados para proteger su confidencialidad como condición para recibir su participación honesta.). “Es difícil que te agarren, (y) si nadie te va a ver, no te sientes mal. La consecuencia nunca ocurrirá-te alejas de la escena del crimen.”

Cuando se les preguntó acerca de tirar basura, la mayoría indicó que era por “hábito” o conveniencia. Los automovilistas ya se deshacen de las cenizas de un cigarrillo por la ventana y sigue que cuando acaban de fumar tiran el cigarrillo por la misma vía. La mayoría excusó este comportamiento porque las colillas de

cigarrillo son pequeñas. Ignoran que los cigarrillos contienen químicas que pueden sumirse a los depósitos de agua. Algunos miembros en ambos grupos culparon a los fabricantes de vehículos por ya no poner ceniceros en los autos, “obligándolos” a tirar las colillas por la ventana. Los participantes sí dijeron que había ocasiones en que llamarían una línea telefónica para reportar basura, especialmente si la seguridad de otros estaba siendo comprometida.

“Muebles que se caen de un vehículo en movimiento, eso me haría buscar el número para reportarlo,” dijo un participante.

### **Actitudes en tirar Basura**

Participantes en ambos grupos empezaron el discurso primero indicando la magnitud del problema que ellos sentían era a lo largo de los caminos y carreteras del Condado Maricopa. La mayoría clasificó la basura “problema “grande” o “algo grande”. Sentían que ven basura por todas partes” a lo largo de los caminos, desde papeles a llantas a muebles. Sin que se les preguntara, la mayoría sintió que los residentes solamente “no les importa” y son “flojos” cuando se trata de debidamente asegurar su carga.

Aunque los participantes reconocieron que era hipócrita, indicaron que no les gusta cuando ven basura y seguido piensan que los que tiran basura son “asquerosos.” La mayoría dijo sentirse apenados de ser considerados en la misma manera. La mayoría también dijo que no tirarían basura frente a sus colegas, novias, o padres.

### **Mensajes**

Cuando se les pidió que clasificaran anuncios de radio hechos anteriormente para la campaña *Don't Trash Arizona*, los participantes se inclinaron hacia un anuncio enfocando la multa de \$500, no solo por el uso de humor pero también por la declaración de la importancia de señalar que tirar basura tiene consecuencias.

A la conclusión de los grupos, se le pregunto a los participantes que mensaje sería efectivo para motivar a la gente como ellos a que no tiraran basura. Muchos indicaron ejecución mas visible de las leyes contra basura como el elemento principal para evitar tirar basura. Algunos también sugirieron que servicio comunitario debe ser requerido en lugar de una multa para tener un impacto mayor. Algunos sintieron que debe haber mejor conocimiento de basura como un problema con mas anuncios en televisión. Pero, que otros mensajes trabajan? Se le pregunto a cada participante que escribieran que les gustaría decirle a un amigo o compañero para convencerlos de no tirar basura. A continuación, algunas de las respuestas:



hasta wel 2025,” dijo. Los requisitos mas federales mas enérgicos combinados con los anteriores compromisos hechos por el estado, el condado y municipios locales, más que neutralizara el futuro crecimiento en el área.”

Residentes del valle pueden reducir contaminación del ozono reduciendo el uso de sus vehículos, minimizando el uso de cortadoras de césped de motor de gasolina y otro equipo motorizado de jardinería, esperando hasta en la noche para llenar sus tanques de gasolina, y asegurando que las llantas de sus vehículos están infladas debidamente.

## **Tren Ligero Inicia Servicio**

Miles de pasajeros esperaron en fila por horas para gozar la experiencia de una viaje en una historica apertura del sistema del tren ligero, el cual oficialmente entro en servicio el 27 de diciembre, 2008.

“Yo queria gozar estos,” dijo un pasajero cuando el y su hija de tres años despaciosamente se movían a lo largo de la gran fila de personas esperando a abordar el tren. “Esto es una gran cosa para Phoenix. Es histórico, así es que yo quería que ella fuera parte de ello. Yo fui proponente de tranvía y yoo pienso que va a ser una gran cosa para la ciudad de Phoenix,” dijo.

“Vine desde Tucson-no me hubiera perdido esto por nada.” Dijo otro pasajero cercano. Connie D’Aliesio, un estudiante de primaria, se mostraba entusiasmado al prepararse a pasearse en el tranvía desde una punta a la otra. “”Voy a tener mucho gusto de pasar sobre el puente (Tempe Town Lake),” dijo. “Quizas sea un poco temeroso, pero yo se que sera divertido.”

Muchos pasajeros dijeron que seguirían su viaje del día de apertura con viajes regulares. “Yo trabajo en el estadio de béisbol durante la temporada,” dijo la residente de Phoenix Judy Sperbeck. “Así es que esto será perfecto para mi. Yo evitare el problema de manejar durante la temporada y el trafico,”

“Estoy tan entusiasmada por este tren, poruqe you he estado aquí 32 años y esto es progreso para Phoenix,” dijo Viviana Gormaz, quien usará el tren ligero seguido para visitar amistades en Mesa. “He estado en medio de trafico pesado rumbo a Mesa y ha sido como una pesadilla, asi es que esto es perfecto. Tiene uno que deshacerse del dolor de cabeza de viajar, asi es que estoy muy gustosa,” dijo.

METRO calcula que más de 350,000 personas viajaran en el tren ligero durante los primeros cinco dias de servicio. Espera que el numero termine en un promedio de aproximadamente 26,000 pasajes por dia.

## **La Jornada del Tren Ligero**

Es un sistema sin interrupción de 20 millas que fácilmente se desliza por limite municipales. Pero se tomo muchos años y muchos participantes-incluyendo votantes en municipios específicos dispuestos a pagar por el-para traer el tren ligero al Valle. A continuación esta una breve historia de como el sistema de tren ligero finalmente subió a los rieles a través de una variedad de fuentes de financiamiento.

**Septiembre 1996** – Votantes en Tempe toman la delantera en tren ligero cuando aprueban un impuesto permanente de medio centavo en ventas dedicado a transporte público.

**Enero 1997** – Una vía fija para un corredor inicial de transporte público es adoptada al Plan MAG a Largo Plazo de Transporte, permitiendo a las ciudades a solicitar financiamiento federal para tren ligero.

**Mayo 1998** – Votantes en Mesa aprueban un impuesto de medio centavo en ventas de calidad de vida, dando la habilidad de financiar transporte público de alta capacidad.

**Marzo 2000** – Votantes en Phoenix aprueban un aumento de cuatro décimos de centavo al impuesto en ventas para financiar transporte público durante 20 años, incluyendo el segmento de tren ligero por Phoenix.

**Noviembre 2001** – Votantes en Glendale aprueban un impuesto de medio centavo en ventas para transporte, 65 por ciento del cual es dedicado a transporte público.

**Octubre 2002** – METRO, la agencia que diseñará, construirá y operará el sistema de tren ligero del Valle, es formada. METRO es una corporación sin fines de lucro formada por las ciudades de Phoenix, Tempe, Mesa y Glendale.

**Noviembre 2003** – El Plan Regional de Transporte, el cual incluye 37 millas de extensiones al sistema inicial de 20 millas, es aprobado unánimemente por el Comité de Política en Transporte y el Concejo Regional durante sus reuniones en noviembre. Además de financiar las extensiones, el Plan también incluye \$250 millones para financiar elementos regionales en el sistema original regional (como vehículos de tren ligero y la facilidad de operación y mantenimiento), representando unos 18.5 por ciento del costo del sistema.

**Noviembre 2004** – Ceremonia de primera pala se lleva a cabo para el inicio del Centro de Operación y Manimiento METRO.

**Enero 2005** - Un Acuerdo de Entrega para Financiamiento Completo es firmado, proveyendo a METRO con 587 millones en fondos federales para el segmento inicial de 20 millas.

**Febrero 2005** – El inicio formal de construcción para el tren ligero se lleva a cabo en Tempe Town Lake.

**Marzo 2006** – Los primeros 200 pies de rieles son instalado donde los límites de Phoenix y Tempe se unen en las Calles Washington y 56.

**Marzo 2008** – Empiezan las pruebas de vehículos del tren ligero.

**Diciembre 2008** – Empieza servicio de pasajeros.

#####

### **Calendario de Eventos y Reuniones**

#### **Febrero**

4	10:00 a.m.	Comité Sistemas de Transporte Inteligente
4	1:30 p.m.	Comité de Especificaciones Estándar y Detalles
5	1:00 p.m.	Concilio de Violencia Doméstica
10	1:00 p.m.	Comité de Calles
10	2:30 p.m.	Grupo de Interesados en Planeación
11	12:00 p.m.	Comité de Administración
12	1:00 p.m.	Comité Técnico de Servicios Humanos
17	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo MAG
17	1:30 p.m.	Reunión Unida Grupo de Bicicletas/Grupo de Peatones
18	2:00 p.m.	Comité Códigos Para Edificios
18	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
19	10:00 a.m.	Grupo Consejero en Tecnología
24	10:00 a.m.	Comité Técnico Consejero en Población
25	5:00 p.m.	Concejo Regional
26	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
26	1:30 p.m.	Comité Técnico Sobre Calidad de Aire

**Todas las reuniones, al menos que se especifique de otra manera, se llevarán a cabo en las salas de conferencia ubicadas en las oficinas MAG en el segundo piso del edificio, 302 N. 1st. Avenue, Phoenix.**

**Hay Estacionamiento en el sótano del edificio. Favor de pedir que su boleto sea sellado en la reunión para que no tenga que pagar por su estacionamiento. También hay boletos gratis para los que asistan a la reunión usando transporte público. Estacionamiento seguro para bicicletas se encuentra en el primer nivel del sótano.**

#### **Marzo**

4	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
4	5:00 p.m.	Concejo Regional
10	1:00 p.m.	Comité de Calles
11	12:00 p.m.	Comité Administrativo
12	1:00 p.m.	Comité Técnico en Servicios Humanos
16	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo Concejo Regional
17	1:30 p.m.	Reunión Unida Grupo de Bicicletas/Grupo de Peatones

18	2:00 p.m.	Grupo de Códigos de Edificios
18	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
19	10:00 a.m.	Grupo Consejero en Tecnología
23	2:00 p.m.	Comité Regional de Cuidado Continuo Sobre Desamparados
24	10:00 a.m.	Comité Técnico Consejero en Población
25	5:00 p.m.	Consejo Regional
26	10:00 a.m.	Comité de Revisión de Transporte
26	1:30 p.m.	Comité Técnico Sobre Calidad de Aire

**Para confirmación llame a 602-254-6300, o visite el sitio Web de MAG: [www.mag.maricopa.gov/meetings.cms](http://www.mag.maricopa.gov/meetings.cms)**

**Las fechas, horas y lugares de todas las reuniones pueden cambiar. Otros comités no en la lista también podrían reunirse en estos meses. Para confirmar favor de llamar a 602-254-6300 o visite el sitio en el Web, [www.mag.maricopa.gov/meetings.cms](http://www.mag.maricopa.gov/meetings.cms)  
Por favor tome en cuenta que debido a la legislación de estímulo económico, reuniones especiales de los comités MAG de política son anticipadas. Favor de revisar el sitio Web MAG frecuentemente para actualizaciones.**

#### **Abril**

2	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
1	10:00 a.m.	Comité de Sistemas de Transporte Inteligente
1	1:30 p.m.	Comité de Reglas de Detalles y Especificaciones
2	1:00 p.m.	Concilio de Violencia Doméstica
8	12:00 p.m.	Comité de Administración
9	1:00 p.m.	Comité Técnico en Servicios Humanos
13	12:00 p.m.	Comité Ejecutivo del Concejo Regional
14	1:00 p.m.	Comité de Calles
15	2:00 p.m.	Comité Códigos de Edificios
15	4:00 p.m.	Comité de Política en Transporte
21	10:00 a.m.	Comité Coordinador Servicios Humanos
21	1:30 p.m.	Grupo de Trabajo Regional en Bicicletas/Grupo de Trabajo de Peatones
21	2:30 p.m.	Comité de Afectados y Planeación
22	5:00 p.m.	Concejo Regional
23	10:00 a.m.	Comité Revisión de Transporte
28	10:00 a.m.	Comité Técnico Consejero sobre Población
28	10:00 a.m.	Comité de Seguridad en Transporte
30	1:30 p.m.	Comité Técnico Concejero sobre Calidad de Aire

**La revista MAGAZine está disponible en formato electrónico en inglés y español en el sitio MAG [www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=433](http://www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=433)**