

Let's Keep Moving!

**Su Informe Electrónico del Comité de Política en Transporte (TPC)
Alcalde de Gilbert Steve Berman, Presidente
Octubre, 2008**

Mensaje del Presidente

En nuestra reunión de octubre, aprendimos que el Plan Regional de Transporte aprobado por los votantes en 2004 no está protegido contra los desafíos de la actual economía. La Asociación de Gobiernos Maricopa y el Departamento de Transporte de Arizona han cooperado en un proceso para analizar los costos e ingresos para el futuro del componente de autopistas del Plan. Aunque el Plan está actualmente en balance, las proyecciones indican que una rebaja en ingresos del impuesto en ventas, junto con aumentos en costos de materiales, podría significar una falta de \$4.5 billones durante los 20 años en el programa de autopistas.

Durante los siguientes meses, nosotros que servimos en el TPC tendremos que trabajar para determinar cómo alcanzar el balance en los futuros años del programa. Algunas opciones son fáciles de apoyar, como buscar financiamiento adicional a través del proceso federal de reautorización y protegiendo el Fondo de Ingresos de Usuarios de Carreteras (HURF) ante la legislatura estatal. Otras opciones quizás sean más difíciles, como determinar si extenderemos el programa y retrasemos proyectos, o si debemos explorar ajustes al tamaño de proyectos anteriormente aprobados.

No importa como ultimadamente tratemos con los desafíos, el TPC comprende el compromiso que hicimos con los votantes y tomamos muy seriamente el papel de planear, administrar y entregar el Plan Regional de Transporte. Aunque el déficit es proyectado y no aún realidad, el análisis de costos e ingresos para el futuro del plan refleja una supervisión sólida, financiera y administrativa por MAG y ADOT. Podemos demostrar esta responsabilidad procediendo con un sistema de transporte para la región balanceado, responsable y efectivo.

Resumen de Reunión

Actualización de Planeación de Transporte

Bajo ley estatal, el Comité de Política en Transporte tiene responsabilidades específicas para hacer ciertas recomendaciones al Concejo Regional en cuanto a cambios y enmiendas al Plan Regional de Transporte. El Director de Transporte Eric Anderson reportó que el Plan Regional de Transporte podría ser impactado debido a las condiciones económicas nacionales. Reportó que los ingresos del impuesto en ventas colectados en el Año Fiscal 2007 fueron \$379 millones, lo que representa unos \$30 millones menos de los \$409 millones que se había proyectado. Como resultado de la reducción en ingresos así como aumentos en el costo de construcción, el Sistema Regional de Autopistas podría enfrentar un déficit proyectado de \$4.5 billones. Ingresos más bajos también significan menos capacidad de venta de bonos para construcción.

Una de las protecciones instituidas por la legislatura es el requisito de mantener un ciclo de vida presupuestal para el programa para que los costos y los ingresos estén en balance a largo plazo. Aunque el programa de autopistas está bien financiado a corto plazo y la reducción en ingresos no impacta proyectos actualmente bajo construcción, funcionarios reportaron que mirando a largo plazo los costos e ingresos es claro que ajustes tendrán que ser hechos para asegurar que el programa esté en balance financieramente a lo largo del plazo del impuesto en venta para transporte.

A continuación están sólo algunas de las opciones de estrategia para el programa de autopistas discutidas en la reunión:

- Buscar financiamiento adicional para I-10 como corredor de carga a través del proceso federal de reautorización.
- Reducción de costos a través de moderación ambiental a nivel federal.
- Evitar transferencias del fondo HURF al Departamento de Seguridad Pública.
- Revisión de métodos de evaluación de derechos de vías.
- Pedir una revisión externa por símiles.
- Incluir venta de bonos más allá de 2025 para HURF y fondos federales

- Extender o retrasar los proyectos.
- Explorar ajustes de extensión de proyectos.
- Revisión de políticas para borradores de reportes de conceptos de diseño para proveer supervisión para cambios de tamaño.
- Utilizar ingeniería de valores para ahorros en costos.
- Desarrollar estrategias para facilidades interinas.

Bajo los requisitos para enmiendas mayores, dinero de impuestos en ventas no puede ser transferido entre las modalidades de transporte público, autopistas, y calles. Cualquier alternativa debe ser considerada en la misma categoría de modalidad que alivie o reduzca congestión o mejore la movilidad en el mismo corredor general.

Reporte anual sobre el Estado de la Implementación de la Proposición 400

La ley estatal de Arizona requiere que MAG presente un reporte anual sobre el estado de proyectos financiados por el impuesto en ventas de medio centavo autorizado por la Proposición 400, incluyendo el estatus de Programas Ciclos de Vida para Autopistas/Carreteras, vías mayores, y transporte público. En seguida están algunos de los resultados reportados al TPC por modalidad.

Transporte Público

- Costos siguen aumentando más rápido de lo anticipado y se espera que los ingresos no podrán mantenerse al tanto, por lo menos a corto plazo.
- Si los ingresos siguen decayendo, la implementación de servicio nuevo de autobús podría ser impactada.
- Durante Año Fiscal 2009, al Autoridad Regional de Transporte Público (RPTA, Valley Metro) estará examinando estrechamente las asunciones usadas para calcular ingresos en gastos en el Programa Ciclo de Vida.

Vías Mayores

- La inhabilidad de ciudades de proveer fondos similares, y otros asuntos de programación y recursos, han resultado en el retraso de un número de proyectos de calles mayores por las agencias dirigentes en total de \$46 millones.

Se anticipa que cambios al tamaño de proyectos y reprogramación podrían continuar debido a los desafíos fiscales entre jurisdicciones locales.

Autopistas

- Los impactos de aumentos en costos y cambios del tamaño en proyectos en el Programa Ciclo de Vida de Autopistas/Carreteras están siendo evaluados.
- El nuevo costo preliminar calculado del programa alcanza \$14.9 billones, superando los ingresos calculados por \$3.3 billones. Esta cantidad está siendo actualizada y podría aumentar aún más.
- Tomando en cuenta el probable déficit, un esfuerzo mayor para alcanzar balance entre los futuros costos del programa e ingresos disponibles será requerido.
- Probables maneras de alcanzar el balance en el programa podrían incluir mejores métodos de financiamiento, programación de fases en programa, y ajustes en la programación de proyectos.

Una audiencia pública para recibir sugerencias del público está programada para el 13 de noviembre, 2008 (vea información más adelante).

Próximos Eventos y Reuniones

Audiencia Pública Sobre Reporte Anual 2008 de Estatus de la Implementación de la Proposición 400	5 PM, jueves, 13 de noviembre, 2008, Oficinas MAG, 2ndo Piso, Salón Saguro
Comité de Política en Transporte	**2PM, miércoles, 19 de noviembre, 2008, Oficinas MAG, 2ndo Piso, Salón Saguro

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 ktaft@mag.maricopa.gov