

MAGAZine

Enfocando Sobre La Excelencia Regional Noviembre 2003 Vol. 8: No. 4

Plan Final Recibe Aprobación Unánime

En dos separados unánimes e históricos votos, el Comité de Política en Transporte y el Concejo Regional de la Asociación de Gobiernos Maricopa aprobaron un Plan Regional de Transporte pendiente a los resultados de pruebas en la calidad de aire.

“Los votos culminan el más comprensivo esfuerzo de planeamiento en transporte en el Valle en los últimos 40 años,” dijo la presidenta de MAG Wendy Feldman-Kerr, alcaldesa de Queen Creek. “El Plan guiará las inversiones en transporte en la región en los siguientes 20 años, y es especialmente significativo porque servirá como la base para una extensión del impuesto en ventas de medio centavo que se espera estará ante los votantes en mayo 2004.”

El Concejo Regional aprobó el Plan el 24 de septiembre, 2003, después de que fuera avanzado al Concejo Regional por los 22 miembros del Comité de Política en Transporte (TPC). El TPC- que desarrolló el Plan y lo aprobó unánimemente el 17 de septiembre- incluye oficiales electos e individuos representando comercios, ciudadanos, y empresas de transporte de carga y pasajeros.

“Esto es un acontecimiento mayor para la región, tener apoyo unánime para avanzar un plan de transporte a los votantes que cumplirá con nuestras necesidades de transporte por los siguientes 20 años,” dijo el presidente del TPC Neil Giuliano, alcalde de Tempe. “Yo no sé si la gente reconoce que tan histórico es esto, tener este tipo de apoyo. Todas las filosofías y puntos de vista estuvieron en la mesa desde un principio, y hubo potencial para que esto resultara de otra manera. Pero nos mantuvimos enfocados,” dijo.

La vicepresidenta del TPC Elaine Scruggs dijo que el Plan traerá mejoras muy necesitadas en toda la región.

“Este plan es distinto a cualquier otro plan creado en las últimas dos décadas en que no solo identifica corredores importantes para los próximos 20 años, pero también pone una alta prioridad en la preservación de derechos de vía para asegurar que los corredores futuros de transporte sean protegidos.”

El Plan asume \$17.5 billones en financiamiento regional durante los siguientes 20 años, y contiene \$15.8 billones en proyectos de transporte. Los proyectos cubren una variedad de modalidades de transporte, incluyendo nuevas y mejores autopistas con mejor acceso y capacidad, 27.7 millas de nuevas extensiones al sistema de tren ligero, un aumento por triple del servicio de autobuses con rutas adicionales y paradas más frecuentes, y mejoras a calles e intersecciones para ayudar a reducir embotellamiento. Los restantes \$1.8 billones han sido apartados para servicio de deuda y otros proyectos comprometidos.

“Con esta acción hoy, seguiremos estableciendo un plan muy comprensivo para 20 años de inversiones en transporte en todos los diferentes modos,” dijo el Alcalde de Phoenix Skip Rimsza al votar por el Plan. “Debemos sentirnos orgullosos de lo que estamos haciendo para futuros alcaldes y concilios municipales, futuros ciudadanos de esta comunidad, y los ciudadanos en la actualidad que no quieren estar atrapados en el tráfico,” dijo Rimsza, un ex presidente de MAG quien encabezó el Grupo de Gobierno que creó el TPC.

El apoyo unánime para el Plan ocurrió después de que el comité aprobara varias enmiendas al borrador del plan aprobado el 22 de julio. Las enmiendas incluyeron la adición de \$306 millones de proyectos de calles principales para el Este del Valle, protección de derecho de vía para Jomax Road en el Oeste del

Valle, \$100 millones en protección de derechos de vía en las Rutas Estatales 74 y 85, extensiones al Loop 303, \$75 millones en proyectos de mitigación/reducción de ruido en vecindarios junto a autopistas, y \$78 millones para nuevas interconexiones de autopistas existentes, lo que ya no requiere una contribución local de 50 por ciento.

El miembro del TPC Alcalde Ron Drake dijo que el Plan trata con las necesidades únicas de las áreas Este, Oeste y Central del Valle. “El Plan, el cual estará en la boleta electoral cuando los residentes del Valle voten para extender el impuesto, es una compilación de un año de arduo trabajo por alcaldes del Valle, líderes de la comunidad de comerciantes y el público,” dijo. “El Plan es sólido-trata con el flujo de tráfico en la región entera.”

Peggy Bilsten, concejal municipal de Phoenix y también miembro del TPC, estuvo de acuerdo, agregando que el TPC reconoció que el Plan debe usar todas “las herramientas en la caja de herramientas” del transporte para tratar con las diversas necesidades en toda la región.

“Los retos en transporte varían de comunidad a comunidad. En Phoenix, por ejemplo, nuevas autopistas no son una opción viable, sin embargo tenemos que poder mover a la gente por toda la parte central urbana que está muy congestionada. Así es que para nosotros, era importante enfocarse en mejorar las calles y las existentes autopistas y poner recursos adicionales hacia el transporte de alta capacidad,” dijo. “En el Oeste del Valle, el énfasis tuvo que estar en acomodar el explosivo crecimiento de población a través de proyectos adicionales de autopistas y calles. En el Este del Valle, necesitamos una mezcla de elementos como autopistas, calles, y transporte público. Esto provee la flexibilidad de usar la modalidad exacta para tratar con los retos individuales.”

El Director Ejecutivo de MAG Dennis Smith llamó las aprobaciones del Plan el evento más significativo en la historia de la Asociación de Gobiernos Maricopa. “Yo he estado con esta organización 26 años,” dijo. “Este es el mejor plan de transporte que jamás ha sido producido en esta región.”

La presidenta de MAG Feldman-Kerr también señaló la formación público/privada del Comité de Política en Transporte como la clave a la exitosa elaboración del Plan.

“Este Plan, y el proceso usado para desarrollarlo, es una gran lección para nuestra organización-y eso es la apertura del proceso MAG para obtener el más grande beneficio para la región y sus residentes,” dijo Feldman-Kerr. “Yo propondría que esto es un modelo que podemos usar para muchos de los otros asuntos que nos afectan,” agregó.

Para más información acerca del Plan Regional de Transporte MAG visite www.mag.maricopa.gov/project.cms?item=411

¿Qué Está en el Plan?

A continuación están solo algunos de los mayores elementos en el Plan, junto con el porcentaje de financiamiento para cada modalidad

Autopistas/Carreteras = 59% del total de fondos regionales.

1. Carriles adicionales en Loop 101, Loop 202, I-10, I-17, SR 51, US 60.
2. Nuevas autopistas, incluyendo Loop 303, Auxiliar I-10, Williams Gateway Parkway y Loop South Mountain.
3. Nuevas y mejores conexiones entre autopistas.
4. Nuevos carriles HOV para vehículos que llevan más de una persona a bordo.
5. Mejoras a la Avenida Grand
6. Mantenimiento (control de basura/paisaje)
7. Asfalto mezclado con hule y reducción de ruido en existentes autopistas.

Transporte Público = 32% del total de los fondos regionales (15% autobús, 15% tren ligero, 2% otro transporte).

1. 27.7 millas de expansión de nuevo tren ligero sobre las 30 millas ya financiadas por ciudades.
2. Un plan regional de autobuses conocido como “supr red.” El concepto “super red” incluye nuevo y mejor servicio más frecuente en 30 rutas, además de la creación de 10 nuevas rutas.
3. Mejoras a servicio de autobús exprés y tránsito de autobús rápido (BRT), incluyendo mejoras a 16 rutas actuales y la creación de 14 nuevas rutas.
4. El doble de servicios especializados para personas incapacitadas (Servicios ADA).
5. 32 nuevas facilidades para pasajeros (incluyendo 20 estacionamientos park-and-ride) donde la gente puede dejar sus vehículos y abordar unidades de tránsito urbano.
6. 2,100 autobuses nuevos y 1000 nuevas unidades para el programa Dial-a-Ride para reemplazar y agregar vehículos.
7. Planeamiento de sistema de tren urbano de pasajeros.

Mejoras a Calles – 8% del total de fondos regionales.

1. Northern Parkway.
2. Río Salado Parkway.
3. Sonoran Parkway
4. Mejoras a calles e intersecciones mayores por todo el Valle.
5. Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) como semáforos “inteligentes”, que se ajustan a las condiciones del tráfico.

Otros Programas – 2% del total de fondos regionales.

1. Planeamiento de seguridad.
2. Programas de planeamiento regional.
3. Proyectos para ciclistas y bicicletas.
4. Facilidades para peatones.
5. Programas para reducir viajes y mejorar la calidad del aire.
6. Programas “Rideshare” en cuales viajeros comparten el viaje en un vehículo.

Mensaje de la Presidenta

“La Victoria tiene 100 padres..”
-John F. Kennedy

John F. Kennedy entendía que raramente se puede dar crédito a una sola persona cuando algo resulta bien. Sucede casi siempre que la combinación de esfuerzos de muchos individuos resulta en un producto final exitoso.

El Plan Regional de Transporte es un gran ejemplo de una victoria que nació de muchos padres quienes pueden abrazarlo en su éxito. Es una inspiración para mí que los interesados de las ciudades, el condado, el comercio, y la ciudadanía pueden tomar crédito por el Plan, porque todos ellos ayudaron a crearlo. La razón por la que yo estoy totalmente confiada que este Plan será implementado por los votantes es que contiene las huellas digitales de tantos grupos diversos. El Plan fue desarrollado a través de un compañerismo innovador público/privado con intensa contribución de interesados y afectados, agencias, grupos comerciantes, y el público.

Los planes son importantes, pero igualmente importante es el proceso de política en MAG que está encargada con la mayordomía del Plan. Estamos viviendo en una dinámica región con crecimiento increíble. Este crecimiento asegura que cualquier documento de planeación no será estático. Requiere una organización que valoriza la comunicación directa y un verdadero compañerismo entre todos los

participantes para tratar con los retos inesperados que quedan adelante.

MAG se ha convertido en dicha organización. El espíritu de inclusión que resultó en la creación del Comité de Política en Transporte que continuará aun después de que el Plan sea adoptado para ser implementado. Hemos aprendido como trabajar juntos en el más amplio contexto que jamás habíamos hecho. Reconocemos que es el proceso, no los proyectos, que hacen este un plan de transporte real que seguirá tratando con nuestras fluidas necesidades.

Más que eso, también reconocemos el gran potencial para este proceso. Mirando hacia delante, reconocemos que el mismo exitoso modelo que creó el Plan Regional de Transporte puede ahora ser usado para resolver otros asuntos regionales-y nos permitirá ser padres de muchas más victorias en el futuro.

MIEMBROS DEL CONCEJO REGIONAL (Comité Ejecutivo)

Alcaldesa Wendy Feldman-Kerr, Queen Creek, Presidenta
Alcalde Keno Hawker, Mesa, Vice-presidente
Alcalde John Keegan, Peoria, Tesorero
Alcalde Skip Rimsza, Phoenix, Ex Presidente
Alcalde J. Woodfin Thomas, Litchfield Park, Miembro General
Alcaldesa Mary Manross, Scottsdale, Miembro General
Alcaldesa Joan Shafer, Surprise, Miembro General
Alcalde Douglas Coleman, Apache Junction
Alcalde Ron Drake, Avondale
Alcalde Dusty Hall, Buckeye
Alcalde Edward C. Morgan, Carefree
Vice-alcalde Ralph Mozilo, Cave Creek
Alcalde Boyd Dunn, Chandler
Alcalde Robert Robles, El Mirage
Alcalde Wally Nichols, Fountain Hills
Alcalde Christopher Riggs, Gila Bend
Gobernador Richard P. Narcia, Comunidad Indígena Gila River
Alcalde Steve Berman, Gilbert
Alcaldesa Elaine M. Scruggs, Glendale
Alcalde James Cavanaugh, Goodyear
Alcalde Vinicio Álvarez, Guadalupe
Supervisor Max W. Wilson, Condado Maricopa
Alcalde Edward F. Lowry, Paradise Valley
Presidenta Joni Ramos, Comunidad Indígena Salt River Pima-Maricopa
Alcalde Neil Giuliano, Tempe
Alcalde Adolfo Gámez, Tolleson
Alcalde Lon McDermott, Wickenburg
Alcalde Bryan Hackbarth, Youngtown
Dallas Gant y Joe Lane, Departamento de Transporte de Arizona (ADOT)
F. Rockne Arnett, Citizens Transportation Oversight Committee
www.mag.maricopa.gov/members.cms

Voces del Concejo Regional

Estamos avanzando un Plan ahora para análisis de conformidad en calidad del aire que cumple con dos sobresalientes necesidades que declaramos desde un principio: uno, está a nuestro alcance, y dos, cumple con las variadas necesidades de los residentes de esta región. A pesar de lo complicado que fue durante el pasado año, eso es lo principal: cumplirá con las necesidades de los residentes, las variadas necesidades que los residentes tienen en toda la región, y estará dentro de nuestra capacidad durante los siguientes 20 años.

-Presidente del Comité de Política en Transporte Neil Giuliano, alcalde de Tempe, después de que el comité votó unánimemente aprobación del Borrador final del Plan Regional de Transporte.

Señor presidente, a nombre del TPC, me gustaría darle las gracias a usted como presidente por sus esfuerzos, por ser tan alentador. Yo pienso que usted ha demostrado la habilidad de reunir a los diferentes partidos, y sólo dar ánimo durante todo el proceso. Que pudiéramos llegar a un voto unánime...obtener un Plan tan detallado y aprobarlo unánimemente, yo pienso que acredita su liderazgo.

-Miembro de Comité de Política en Transporte Boyd Dunn, alcalde de Chandler, expresando su gratitud al presidente del TPC Neil Giuliano después del voto unánime en aprobación del Plan Regional de Transporte.

El Plan que vamos a hacer representa un proceso inclusivo, en donde todos los compañeros recibieron una oportunidad de abogar por sus intereses variados, incluyendo las ciudades grandes, el Condado Maricopa, las Comunidades Indígenas, el Este del Valle, el Oeste del Valle, Phoenix, e, importantemente, la comunidad comerciante. No fue un proceso fácil. Nada de lo que es valioso, sin embargo, viene fácilmente y así es que estoy orgullosa del Comité por trabajar para resolver sus diferencias y llegar a un acuerdo...A mí me gustaría agradecer al Alcalde Giuliano por servir como presidente y a la Alcaldesa Scruggs por servir como vicepresidenta, y a todos los miembros del TPC por entregarnos un gran Plan.

-Alcaldesa Wendy Feldman-Kerr, alcaldesa de Queen Creek, antes de la aprobación unánime del Concejo Regional en apoyo del Plan Regional de Transporte.

Desde mi perspectiva, lo que hemos logrado hacer aquí es fenomenal...todos ustedes han demostrado el valor para enfrentarse a este asunto hoy, mucho antes de que el financiamiento se termine al final del 2005. Y el Plan, pienso yo, es uno sólido que recibirá el apoyo de los votantes. Y yo solo pienso que esto es lo que representa buen gobierno. Y yo en realidad pienso que, francamente, aquellos en Washington podrían aprender de nosotros. Cuando tomamos algo que es claramente difícil, y claramente había algunos intereses validos, tanto geográficamente y por modalidades, pero al final el mayor bienestar de la comunidad fue tratado aquí. Yo pienso que este es un plan que va a ofrecer oportunidades grandes, muy grandes a todas las regiones del Valle.

-Alcalde de Phoenix Skip Rimsza, al votar a favor del Plan Regional de Transporte.

Yo pienso que uno tendría casi haber sido miembro del TPC para entender que tan extraordinario este logro es en realidad. Hubieran tenido que estar aquí cada una o dos semanas para entender como tan diferentes intereses y personas afectadas de todas partes pudieran en realidad unirse tanto como lo hemos hecho para aprobar esto unánimemente...Nadie hubiera apostado hace dos años que esto era posible. Así tan aparte estaban nuestras preocupaciones e intereses. Pero, finalmente, ustedes se han escuchado uno a los otros y todos aprendieron un poco de cada otra persona y pudimos crear un consenso...Haber sido parte del proceso, fue una cosa extraordinaria. De veras que lo fue. Yo quiero darle las gracias a todos los que tuvieron algo que ver con él. Estoy orgullosa de haber sido parte de este proceso.

-Miembro del Comité de Política en Transporte Mary Manross., Alcaldesa de Scottsdale, al votar en la reunión del Concejo Regional por el Plan Regional de Transporte.

Yo pienso que fue una pieza de trabajo extremadamente buena.

-Vicepresidenta del Comité de Política en Transporte Elaine Scruggs, alcaldesa de Glendale, en el periódico *Glendale Star*, 26 de septiembre, 2003.

Perfil Regional

Rimsza Refleja Sobre Su Papel Regional

Cuando el Alcalde Skip Rimsza deje su puesto en enero, estará ingresando a la vida privada después de 14 años en servicio público-casi 10 de esos años como alcalde de la sexta ciudad más grande en los Estados Unidos. Es un trabajo que deja con muy pocas decepciones.

“No voy a extrañar nada. Voy a ver hacia adelante,” dice. “Ha sido un buen recorrido, ha sido un tiempo muy largo. Yo me alejo con un gran nivel de satisfacción y estoy bien preparado y viendo hacia adelante para hacer algo diferente,” declara.

Oriundo de Chicago, Rimsza se mudó a Phoenix a temprana edad. Como alcalde, su enfoque ha estado en tres metas: renovar los vecindarios, expandir la economía, y proteger familias. Rimsza también ha estado activo en nivel regional, sirviendo como el presidente del Concejo Regional MAG desde 2000 a 2002. Rimsza dice que su logro regional más significativo fue servir como presidente del proceso de gobierno MAG que creó el Comité de Política en Transporte, un compañerismo público/privado que desarrolló el Plan Regional de Transporte.

“Hubiera sido muy fácil como presidente de MAG evitar esa muy controversial discusión,” dice Rimsza. “Pero yo pienso que enfrentándolo, establecimos una estructura que nos ha permitido lograr un Plan que será fácilmente aprobado por los votantes, en una campaña que yo sospecho casi no tendrá ningún conflicto,” dice.

Rimsza está especialmente orgulloso de sus esfuerzos de traer transporte de tren ligero al Valle. A pesar de oposición de algunos sectores, Rimsza cree que un sistema comprensivo de tren ligero será su más exitoso legado-su más grandioso de muchos logros.

“Aumentar el crecimiento del aeropuerto, agregar una pista es positivo. Desarrollo económico adicional en el centro ha sido muy satisfactorio. Proteger la Base de la Fuerza Aérea Luke al comprar 900 acres cerca de la pista Noreste, todas esas cosas han sido muy importantes,” dice. “Pero la cosa que es completamente nueva, que empezó con mi administración, es el sistema de tren ligero que servirá todo el Valle en el futuro.”

Reflejando sobre su carrera como alcalde, Rimsza dice que ha gozado de poder hacer la diferencia. “Lo mejor de ser alcalde es que uno puede hacer que las cosas sucedan ahora. Uno puede tener un impacto real en las vidas de los ciudadanos de su comunidad en un muy corto periodo de tiempo, ya sea en infraestructura de transporte, o seguridad pública o desarrollo económico, el lugar donde todo sucede, en mi opinión, es en el gobierno de una ciudad grande.”

Pero no toda su atención en los últimos diez años ha estado enfocada sobre el trabajo. Con cinco niños que criar, incluyendo un hijo de 23 años, y una hija de 21 años, y trillizos de siete años, Rimsza y su esposa Kim han aprendido que hasta la primer familia de la ciudad debe balancear su vida hogareña con el trabajo.

“La cosa más importante que yo pienso que la gente debe saber es que su familia no tiene que ser sacrificada si va a servir en un puesto público. Yo pienso que he demostrado eso,” dice calmadamente. “Yo pienso que he pasado tanto tiempo o más con mis hijos durante mi término como alcalde como lo hice anteriormente. Uno puede, yo pienso, servir en puestos públicos y ser un padre o esposa total. Yo en realidad lo creo. Y yo creo que me ha hecho un mejor alcalde haber apartado y dedicado tiempo y haberlo tomado, faltando ocasionalmente a eventos interesantes sólo por estar con

mis hijos,” dice.

Cuando se le preguntó que sorprendería más a sus compañeros en el Concejo Regional saber de él, Rimsza dice, “Yo estoy seguro que muchos de ellos no conocen mi pasión por la cacería con arco y flecha, el hecho de que en los últimos nueve años he cazado nueve alces con flechas. Nunca me pierdo una temporada, no importa que suceda. Es algo que mi hijo mayor y yo adoramos hacer juntos.

Como líder de una ciudad nombrada “Ciudad Mejor Administrada en el Mundo,” Rimsza dice que él ha aprendido que el área metropolitana de Phoenix es única en cuanto a la cooperación regional. Dice que le gustaría dejarle a sus compañeros miembros del Concejo Regional la seguridad de que el proceso trabaja.

“Yo sí pienso que los alcaldes del Valle no comprenden realmente que tan bien, a final de cuentas, ellos trabajan juntos,” dice. Los conflictos son naturales en una estructura de ciudades contiguas, competidoras. En ocasiones, pienso para todos nosotros, parece que los conflictos son grandes. Pero por mis experiencias de reunirme con alcaldes alrededor del globo, la realidad es que no sólo no son tan grandes nuestros conflictos, pero los hemos resuelto muy profesionalmente, y deben estar orgullosos de eso,” declara.

En términos del enfoque futuro de la región, Rimsza cree que el transporte y las anticipadas “guerras del agua” entre los constructores y las utilidades en el extremo Oeste del Valle seguirán siendo retos complejos. Si Rimsza regresará él mismo algún día a la vida pública para ayudar a enfrentar esos asuntos sigue incierto.

“Todavía sigo considerando todas mis opciones,” es todo lo que dice.

Senior Trail Day Promueve el Caminar para la Salud

Normalmente cuando alguien dice “vamos a caminar,” no es para animar a alguna otra persona. Pero cuando a los ancianos del Valle se les pidió salir a las veredas en noviembre, fue con la mejor de las intenciones, ya que se trataba de animar a los de la tercera edad a usar rutas nuevas y gozar de los beneficios del ejercicio como parte del segundo Día Anual de Veredas Para Ancianos.

El evento se llevó a cabo simultáneamente en 10 diferentes localidades en el Valle. Fue patrocinado por la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) en cooperación con el Condado Maricopa y las comunidades de Avondale, Chandler, Gilbert, Goodyear, Phoenix, Scottsdale y Tempe.

“El día se llevó a cabo para demostrarle a la gente mayor que hay veredas cercanas a sus hogares que proveen oportunidades de gozar el clima de Arizona a la misma vez que obtienen beneficios duraderos para la salud física y mental,” dijo Claudia Walters, concejal de Mesa quien dirige el Grupo MAG de Movilidad de Ancianos. “Para todas las edades, pero particularmente los ancianos, la actividad regular ha demostrado ser una clave para envejecimiento saludable,” dijo.

Estudios por el Departamento Estadounidense de Salud y Servicios Humanos y los Centros para el Control de Enfermedades encuentran que ejercicio regular y moderado entre la gente de la tercera edad desarrolla fuerza, energía, y coordinación, reduce los riesgos de caídas y fracturas, mejora el humor, y alivia la depresión. Walters dice que el caminar ofrece una manera viable para los adultos mayores de cumplir con la recomendación de actividad física, especialmente cuando son disponibles ambientes seguros para peatones.

“Las comunidades tienen la responsabilidad de promover estilos de vida activos, porque las decisiones locales ayudan a formar las normas sociales y características de los vecindarios,” dijo Walters. “Gentes de todas las edades son más propensas a caminar y pasearse en bicicletas donde tienen lugares placenteros y seguros para hacerlo. Al salir la gente afuera, los vecinos pueden socializar y la

amenaza de crimen disminuye.”

Junto con los numerosos beneficios de la salud, *Senior Trail Day* es diseñado para animar a los ancianos a conocer nuevas amistades y encontrar las veredas nuevas donde caminar. Caminatas organizadas se llevaron a cabo en toda la región y cubrieron cuatro parques del condado, incluyendo Lake Pleasant, Usery Park, Parque Regional White Tank Mountain, y el Parque Regional Estrella Mountain en Goodyear, junto con varios parques municipales, incluyendo Eldorado Park en Scottsdale, el Centro para Ancianos Chandler, Crystal Gardens Amphitheatre en Avondale, Riparian Institute en Gilbert, Rose Mofford Sports Complex en Phoenix, y Westside Multi-Generational Center en Tempe.

Para más información acerca de *Senior Trail Day* visite:
www.mag.maricopa.gov/detail.cms?item=2854.

Resultados Sobre Necesidades en Servicios Humanos Presentados en Reunión Cumbre

Lo más sobresaliente de uno de los análisis más comprensivos de las necesidades en servicios humanos será presentado en una reunión cumbre el viernes, 14 de noviembre.

La reunión, “*Building Blocks for the Future*,” culmina 18 meses de reuniones comunitarias, grupos de enfoque, encuestas y discusiones para determinar las necesidades humanas y sociales y los valores de comunidades. La asesoría fue realizada por una agrupación de comunidades y organizaciones en el Este del Valle.

“Uniéndonos en la investigación de las necesidades ha sido un proceso extremadamente valioso para todos los involucrados, y los más beneficiados serán los residentes del Este del Valle,” dijo Paul J. Luna, presidente de *Valley of the Sun United Way*.

El propósito de la evaluación de necesidades fue coleccionar información sobre lo que los residentes, donantes, y líderes comunitarios creen son los asuntos más significantes en la comunidad que necesitan ser tratados. Los compañeros en el proyecto incluyeron las ciudades de Chandler, Mesa, Scottsdale, y Tempe, el Pueblo de Gilbert, *Leadership Centre*, Asociación de Gobiernos Maricopa, *Mesa United Way*, *Tempe Community Council*, y *Valley of the Sun United Way*.

La reunión cumbre empezará a las ocho de la mañana en el Hotel Sheraton Phoenix East, 200 N. Centennial Way en Mesa. Se necesita registrar para el evento.

Para más información, favor de comunicarse con Debra Determan, Gerente MAG de Servicios Humanos, 602-254-6300.

Todos Abordo Rumbo a Dallas

Aviones, trenes, y automóviles-así como trasbordadores, camionetas y pasillos automáticos-todos figuraron en la formula para transportar a 30 líderes electos, comerciantes y proyectistas en transporte a Dallas para un viaje informativo a principios de septiembre.

Los participantes incluyeron seis miembros del Comité de Política en Transporte MAG, seis legisladores de Arizona quienes son miembros del Comité Especial en Plan de Transporte Regional del Condado Maricopa, y representantes de la Cámara de Comercio del Área de Phoenix, *Business Coalition* y Maricopa 2020. El viaje fue una iniciativa unida entre MAG, Maricopa 2020, y agencias individuales.

Durante el informe inicial por la mañana en las oficinas de *Dallas Area Rapid Transit* (DART), el presidente del TPC Neil Giuliano dijo que el viaje era para recaudar información acerca del sistema multi-modal de una ciudad parecida y aprender más acerca de las soluciones de transporte implementadas

por una área que es muy igual a lo que nuestra región será en sólo unas cuantas décadas.

“La región del Norte de Dallas tiene aproximadamente 5.7 millones de personas-aproximadamente la misma población que nuestra región tendrá en el año 2025,” dijo Giuliano a los participantes. “Nuestro viaje nos ayudará a obtener entendimiento de lo que es un sistema efectivo multi-modal, nos permitirá comparar y contrastar el sistema de Dallas con nuestra propia región, y aplicar lo que aprendamos a nuestras decisiones para desarrollar un Plan Regional de Transporte.”

El grupo también recibió presentaciones por varios altos funcionarios de transporte en Dallas acerca de las iniciativas regionales de movilidad que están siendo implementadas en la región Norte Central de Texas. Michael Morris, director de transporte para el Concilio de Gobiernos del Centro de Texas, dio un panorama del sistema regional de autopistas y transporte público, financiamiento, responsabilidades, y futuros proyectos, diciéndole al grupo que el enfoque regional ha sido alejado de las autopistas y puesto más hacia proveer servicios de transporte público continuos.

El Vicepresidente Ejecutivo de DART Doug Allen explicó el sistema DART, el cual registra casi 82 millones de abordajes cada año en sus servicios de autobuses, tren ligero, y tren urbano de pasajeros. Allen le dijo al grupo que el sistema de Tren ligero en Dallas ha sido expandido del segmento inicial de 20 millas construido en 1996 a las aproximadamente 44 millas presentes.

Don Dillard, presidente de *Texas Tollway Authority*, explicó que todas las nuevas autopistas en el área de Dallas están siendo construidas como carreteras de cuota debido a las restricciones financieras.

Después de escuchar los informes, el grupo empezó lo que fue un recorrido relámpago de todo el día. La porción de tren ligero llevó a la agrupación al final de la línea principal en viaje redondo, un viaje en el cual los participantes vieron los estacionamientos “*Park and Ride*”, estaciones de tren ligero, e hicieron varias paradas en ciudades en el área de Dallas. El grupo pareció estar más impresionado con el desarrollo económico orientado al transporte urbano que ha brotado alrededor de las estaciones de tren ligero, incluyendo centros mayores residenciales y comerciales que se enfocan sobre los usuarios del tren ligero.

“El viaje a Dallas fue muy valioso ayudándome a entender el impacto económico de las estaciones de tren ligero y la manera en que el desarrollo comercial brota alrededor de ellas,” dijo el presidente del Comité de Transporte en la Cámara de Representantes de Arizona Gary Pierce. “Ojalá que la alineación del tren ligero en Phoenix producirá el mismo éxito,” dijo.

Mary Manross, alcalde de Scottsdale y miembro del TPC, también encontró el viaje a Dallas muy valioso. Pudimos escuchar a primera mano los retos y los asuntos que la comunidad enfrenta en organizar un sistema de transporte regional,” dijo. “Yo creo que pudimos obtener un mejor entendimiento de cómo el transporte público específicamente puede ser un impulso positivo para la revitalización económica y desarrollo.

El representante del comercio en el TPC Benito Almanza, presidente de Bank of America, dijo que su “pensamiento linear” del tren ligero también cambió durante la gira.

“Para mí el viaje me abrió los ojos a las oportunidades que existen a lo largo de la ruta del tren ligero,” dijo. “Esto fue algo que anteriormente no había considerado o del cual no tenía conocimiento. Las paradas donde vimos el desarrollo dirigido al transporte urbano, ya sean residenciales o comerciales, fue poderoso.”

La Representante Estatal Meg Burton-Cahill dijo que ella quedó impresionada tanto por el número de viajeros como la eficacia del sistema de tren ligero.

“Empezamos la gira de las estaciones a media mañana y ya a esas horas había un número

impresionante de gente usando el sistema,” dijo. “Yo tuve la oportunidad de hablar con muchos usuarios locales del tren ligero. La conversación más importante que tuve ocurrió al final del día de trabajo con un gerente empleado de AT&T. Me dijo que no solamente usa el sistema a diario, pero además, dijo que la consistente entrega de la fuerza laboral a tiempo-sin tener que imaginarse cuántos empleados iban a quedar estancados en el tráfico en cualquier día-había mejorado la productividad y la moral de los empleados con quien trabaja. El sistema de Dallas no es perfecto, pero yo creo que con planeamiento cuidadoso podremos integrar sus éxitos así como aprender de sus errores.”

Además del recorrido del tren ligero, el grupo viajó en el *Colorado RailCar*, un tren auto-impulsado de pasajeros que está en exhibición en Dallas, y viajó en el *Trinity Rail Express*, el servicio de tren urbano de pasajeros en Dallas. El grupo también visitó el sistema de autopistas y carriles HOV incluyendo la carretera de cuota George Bush, la Carretera de Cuota North Dallas, y los carriles reversibles HOV en las autopistas Este y Oeste R.L. Thornton.

El Valle Enfocado Sobre Monóxido de Carbono

Citando el hecho de que el Valle ha pasado siete años sin exceder las regulaciones federales de monóxido de carbono, La Agencia Protectora del Medio Ambiente (EPA) ha tomado el significativo paso de alejar al Valle de su designación como una “Área Seria” en cuanto a contaminación de monóxido de carbono.

El 22 de septiembre, 2003, EPA publicó un resultado en el Registro Federal declarando que el área de Phoenix había cumplido con los reglamentos Nacionales de Calidad de Aire en el Ambiente para la fecha indicada de 31 de diciembre, 2000. La declaración de cumplimiento debe fortalecer una petición por Arizona de declarar la región como área en cumplimiento.

La directora Ambiental en MAG Lindy Bauer dijo que la redesignación hará más fácil los requisitos de reportar para el estado y servirá para recordar a los ciudadanos del progreso que se está haciendo en mejorar la calidad del aire. Aunque el área sea redesignada en cumplimiento, Bauer dijo que MAG continuará actualizando el plan de mantenimiento en monóxido de carbono cada ocho años para asegurar que la región seguirá cumpliendo con los requisitos para la calidad del aire.

Los Aeropuertos Necesitan Tomar En Cuenta las Necesidades de los Ancianos

Según el más reciente estudio, si las aerolíneas esperan permanecer viables en el futuro, necesitan reconocer y servir un importante y creciente grupo de consumidores: ancianos. Y un factor clave en servir esa clientela será construir y diseñar aeropuertos que sean más servibles a los ancianos.

Se proyecta que entre 2000 y 2040, el número de personas mayores de 65 años en los Estados Unidos aumentará de 35 millones a 77 millones, y los ancianos serán el 20 por ciento de toda la población. Mientras que mucha de la investigación ha sido con el fin de mejorar la movilidad de los ancianos dentro de las comunidades, muy poca investigación ha tratado con las maneras de facilitar viajes de larga distancia.

“Debido a que el viaje aéreo es el modo preferido de viajes de larga distancia, es importante diseñar las terminales de aeropuertos tomando en cuenta la capacidad disminuida de este grupo de población,” dijo Harry Wolfe, Gerente Mayor de Proyectos MAG, quien ha estudiado el asunto de hacer los aeropuertos más fáciles de usar para los ancianos. Wolfe hizo sus comentarios durante el reciente Simposio MIT en Nueva Tecnología Para Personas Mayores, llevada a cabo en Cambridge, Massachusetts en septiembre. “Si los ancianos pueden viajar sin muchos problemas, podría aumentar su inclinación por gastar su tiempo y su dinero en transporte aéreo, lo que significativamente aumentaría ingresos de los aeropuertos y las aerolíneas,” dijo a los participantes.

Wolfe dijo que los ancianos presentemente viajan unos 14 millones de millas en viajes aéreos cada año. Se espera que ese número aumente a 21 millones de millas aéreas para el año 2020. Pero Wolfe cree

que el número podría ser aun más alto, si se toman pasos para hacer los aeropuertos más fáciles de usar por los viajeros más ancianos.

“Las personas mayores gozan de su independencia, y no quieren ser consideradas incapacitadas,” dijo Wolfe, quien se interesó en el asunto tanto en el nivel profesional como personal después de acompañar a su madre anciana en varios viajes largos. “Por ejemplo, si los ancianos tienen que depender de un asistente que los lleve por todo el aeropuerto en una silla de ruedas cuando en realidad no necesitan una silla, eso puede tener un efecto negativo de largo plazo. En vez de eso, las terminales de los aeropuertos deben hacer todo lo posible para que los ancianos puedan navegar por la terminal por sí mismos,” dijo.

Wolfe dijo que los aeropuertos necesitan enfocarse en tres “w’s”: “*way finding*” (saber por donde ir), “*walking*” (caminar), “*waiting*” (esperar). “Vean un mapa de una terminal de aeropuerto en alguna ocasión,” dijo Wolfe. “Los rótulos son pequeños y confusos, y no tiene que ser así. Hay mucho que se puede hacer con la combinación de colores, ubicación, y tamaño. Y deben ser estandarizados entre los aeropuertos para eliminar la confusión.

En cuanto al caminar, Wolfe dijo que aeropuertos deben considerar tales factores como distancia, cambio de nivel, y la disponibilidad de asistencia como carretas y pasillos móviles. En las áreas de espera, hay muy seguido la necesidad de más asientos. Y en cuanto a la recuperación de equipaje, hay la necesidad de rediseñar los sistemas automáticos para el regreso del equipaje para que personas más débiles puedan fácilmente remover su equipaje sin tener que realizar levantamientos pesados.

“Es cuestión de ganancia,” dijo Wolfe. “Los ancianos del futuro tendrán más tiempo y más dinero a su alcance. Si el viaje aéreo es visto como una experiencia agradable, los viajeros ancianos serán un mercado lucrativo para la industria aérea. Las comunidades deben empezar a planear mejoras a aeropuertos ahora para que estén establecidas a tiempo para mejorar la experiencia de viajes aéreos de la población anciana.”

Para más información acerca de mejores aeropuertos para ancianos visite:
www.mag.maricopa.gov/detail.cms?item=2831.

El Público Juega Un Papel Clave en la Elaboración del Plan Regional de Transporte

Cientos de residentes del Valle participaron en reuniones públicas en toda la región para vocalizar sus ideas sobre futuros proyectos de transporte y proveer comentario sobre el borrador final del Plan Regional de Transporte.

Seis reuniones/audiencias públicas se llevaron a cabo en agosto y septiembre para proveer información y recibir comentario. Los eventos incluyeron reuniones en seis áreas, incluyendo reuniones en áreas Central, Suroeste, Noroeste, Sureste, y Noreste del Valle, junto con una reunión en Surprise/Sun City. Además de las reuniones públicas, seis reuniones para el comercio se llevaron a cabo para recibir comentario de comerciantes.

Las audiencias incluyeron una “casa abierta” con información, dibujos, mapas, una presentación computarizada con detalles del plan, y una sesión informal de preguntas y respuestas. Una reportera legal estuvo presente en cada localidad para tomar comentario formal sobre el Plan. “Desde el principio, el Comité de Política en Transporte ha estado dedicado a desarrollar un Plan Regional de Transporte que refleje la visión de todos los residentes del Valle,” dijo la Alcaldesa de Glendale Elaine Scruggs a los participantes en la Reunión Pública Noroeste. “Queremos saber lo que ustedes piensan. Lo que ustedes nos digan esta noche será dirigido al TPC para su consideración en la elaboración del Plan Final,” dijo.

El Alcalde de Goodyear James Cavanaugh también animó al público a comentar durante la reunión en el Oeste del Valle.

“Con su ayuda, creo yo que podemos proveer la fundación para las necesidades de transporte del Oeste del Valle que nos ayudará a lograr la alta calidad de vida que todos buscamos,” dijo. Además de las seis reuniones, miembros del público declararon comentarios sobre el Plan vía la página del internet MAG, por correo, por teléfono, y en una variedad de eventos especiales organizados por MAG.

Se les pidió a los participantes en las reuniones y eventos contestar una encuesta de seis preguntas. Los resultados demostraron que un 97 por ciento de los respondientes estuvieron de acuerdo en que existe un significativo problema de transporte en el Condado Maricopa que necesita ser tratado. Un 78 por ciento de los que contestaron la encuesta sabían que el impuesto en ventas de medio centavo expirará en el 2005. Un 82 por ciento acordó con el nivel de mejoras al sistema de autobuses, un 80 por ciento con el nivel de mejoras a autopistas, y 69 por ciento con el nivel de mejoras al sistema de tren ligero. El número más alto de los participantes, 85 por ciento, estuvo de acuerdo con el nivel de inversiones dedicadas en el Plan a las calles.

MAGAZine es una revista de la Asociación de Gobiernos Maricopa publicada cada tres meses. Se enfoca sobre los asuntos y las preocupaciones de las ciudades. Si usted sabe de alguna amistad o colega quien quisiera recibir *MAGAZine*, por favor llame a la oficina MAG, (602) 254-6300.

Editora: Kelly Taft

Traductor: Carlos Jurado