¿Cómo se seleccionó la ruta de los Trenes Urbanos?

La ruta se identificó en un proceso de evaluación técnica y aportación pública a través de un año. Los factores tomados en cuenta incluyeron población actual, sitios de empleos, pasajeros, patrones y proyecciones de crecimiento futuro, coordinación con la existente Red Line de Capital Metro, y la posibilidad de que la Ciudad recibiera fondos federales o de contrapartida para pagar parte del costo de servicios de tránsito de alta capacidad.

¿Que es el costo estimado de la línea de Trenes Urbanos?

El costo total estimado de la línea de Trenes Urbanos con una distancia de 9.5-millas, es \$1.38 mil millones (billón) en dólares del año 2020. Esta cantidad incluye construcción del proyecto, una flota inicial de nueve vehículos de trenes urbanos, una facilidad de mantenimiento de vehículos, costo de adquisición de terreno para el proyecto, además servicios profesionales de planificación, diseño, ingeniería y costos administrativos relacionados.

Si se aprueban los bonos, la Ciudad no emitiría los \$600 millones de bonos de obligación general para pagar costos (solo los que sean para planear, diseñar y para ingeniería) del proyecto de Trenes Urbanos a no ser que: 1) la Ciudad consiga compromisos de concesiones o fondos de contrapartida (matching) de la Administración Federal de Transito) o de uno o más recursos federales o estatales para el costo del sistema de Trenes Urbanos; y 2) la Ciudad proporciona financiamiento de no menos de \$400 millones para proyectos de mejoras a calles urbanas identificados en el Plan Estratégico de Movilidad de Austin, 2014.

¿Cuándo se iniciaría la primera línea de Trenes Urbanos?

Si los votantes aprueban la proposición y si se cumple con las condiciones ya mencionadas, la Ciudad espera que la línea de Trenes Urbanos se inaugure en el 2022.

¿Se tomaron en cuenta otros modos de tránsito además de trenes urbanos durante el desarrollo de la ruta propuesta?

Sí. El equipo de proyecto tuvo bajo consideración diferentes modos de tránsito incluyendo servicio de autobús rápido, trenes ligeros, tranvías, trenes de alta velocidad, góndola, tren monorraíl. Los diferentes modos fueron evaluados basado en número de población actual y proyectada, así mismo en densidad de sitios de empleo, servicio actual de tránsito, proximidad de destinos, asuntos de construcción, y más. El factor clave que motivó la selección de trenes urbanos fue la capacidad del sistema.

¿Qué pasaría si la Ciudad no recibe concesiones federales o financiamiento de contrapartida (matching) para pagar parte del costo de la línea de Trenes Urbanos?

Como se indicó en la proposición de bonos, la Ciudad no puede emitir bonos para pagar costos (solo los que sean para planear, diseñar y para ingeniería) del proyecto de Trenes Urbanos a no ser que consiga compromisos de concesiones o fondos de contrapartida (matching) de la Administración Federal de Tránsito) o de uno o más recursos federales o estatales para el costo del sistema de Trenes Urbanos. Y como ya se indicó, la Ciudad deberá proporcionar financiamiento para ciertos proyectos de mejoras a las calles urbanas antes de construir la línea de Trenes Urbanos.

¿Cuándo solicitaría la Ciudad las concesiones o fondos de contrapartida (matching) para los Trenes Urbanos?

Si la proposición se aprueba, la Ciudad probablemente solicitaría fondos de concesiones o de contrapartida aproximadamente en el año 2018-2019. Antes de solicitar, la Ciudad llevaría a cabo el proceso federal medioambiental NEPA, que incluye repasar ubicaciones de paradas, analices del impacto de la ruta propuesta en la comunidad local, y colección adicional de aportaciones del público.

¿Cuándo iniciaría la Ciudad la construcción de las vías para los Trenes Urbanos?

Si el financiamiento se aprueba y se cumplen las condiciones ya mencionadas, la construcción iniciaría en el 2019 y la línea estaría en operación para el 2022.

¿Cómo se seleccionaron las calles incluidas en el Plan Estratégico de Movilidad de Austin 2014?

Antes de convocar la elección, el Consejo de la Ciudad autorizó al personal municipal para que coordinara con agencias de transportación regional la identificación de posibles mejoras a calles y carreteras de acuerdo con el Plan Comprensivo de Imagine Austin. Estos proyectos fueron incluidos en el Plan Estratégico de Movilidad de Austin 2014 aprobado por el Consejo en Junio; la base para desarrollar la proposición de los bonos. Los proyectos de mejoras de calles relacionados a la I-35 fueron desarrollados en el Programa del Área Capitalina para Mejoras a la I-35, colaboración de la Ciudad de Austin y TxDOT. En el proceso de desarrollar los proyectos de la I-35, la Ciudad y TxDOT se reunieron con grupos de vecindarios y otros de la comunidad, y patrocinaron recepciones informativas virtuales y en persona.

¿Afectaría la aprobación de la propuesta de bonos la tasa de impuestos de propiedad de la Ciudad o mi cuenta de impuestos de propiedad?

Sí. De acuerdo con las condiciones del mercado cuando esta Ordenanza 20140807-017 se aprobó el 7 de agosto, 2014, y usando los valores del asesoramiento de propiedades imponibles del año fiscal 2013 (2013/14 año fiscal), sin ajustes para crecimiento anticipado en el valor de asesoramientos en años futuros, si los bonos y pagarés son autorizados, el estimado del cálculo total de la tasa de impuestos de la Ciudad se anticipa que sería aproximadamente \$0.6277 por \$100 de valuación en asesoramiento de propiedad imponible que representa un aumento de \$0.1250 por \$100 de valor de asesoramiento en propiedad imponible en comparación con el total de la tasa de impuestos de la Ciudad en la fecha de la adopción de la Ordenanza 20140807-017 del 7 de agosto, 2014.

Suponiendo que habrían aumentos anuales en el valor de asesoramiento en propiedades imponibles, un aumento de impuestos de 6.25 centavos en un periodo de cinco años serviría para pagar los bonos y pagarés, si se aprueban y se emiten, lo que resultaría en un aumento de \$217 para el 2020 en la cuenta de impuestos de un hogar actualmente con valor de \$200,000.

¿Por qué y cómo usa la Ciudad los bonos para financiar proyectos de mejoras capitales?

La Ciudad paga por su Programa de Mejoras Capitales en diferentes modos. Uno es con bonos de obligación general (bonos GO) que los votantes aprueban. Bonos GO son herramienta que la ciudad usa para financiar proyectos de mejoras capitales tales como mejoras a calles, puentes, vías para ciclistas, y senderos urbanos y parques, que no se hayan financiado con ingresos de la Ciudad. En dichos casos, los bonos GO típicamente se usan para financiar proyectos de mejoras capitales que sirven a la comunidad. Con excepción de algunos tipos de proyectos, la emisión de bonos GO debe ser con la autorización de los votantes en una elección de bonos. Si los votantes aprueban la proposición de bonos en la boleta de la elección, la Ciudad entonces tiene autoridad de vender los bonos de acuerdo con la cantidad indicada en la proposición para financiar los proyectos de mejoras capitales que cumplen el propósito público de la proposición de bonos. Por ejemplo en noviembre 2012 los votantes aprobaron la Proposición 14 de la Ciudad de Austin para autorizar que la Ciudad pidiera \$77,680,000 en préstamos para financiar proyectos de parques y recreación.

Los bonos GO de la Ciudad están garantizados con la imposición y recaudación de impuestos ad valorem en propiedad imponible dentro de la Ciudad.

Si los votantes no aprueban la proposición de bonos, ¿De todas maneras, podría la Ciudad financiar otros proyectos de significancia regional?

Si la proposición de bonos no se aprueba, no habría el requisito de financiar los proyectos de mejoras a las calles y carreteras de significancia regional antes de financiar los Trenes Urbanos. La Ciudad entonces podría considerar los proyectos de significancia regional comparados con otras necesidades de transportación y en general de la Ciudad de acuerdo con el proceso para identificar necesidades capitales, que incluye la Evaluación de Necesidades Continuas de necesidades capitales aun no financiadas del Plan Estratégico de Mejoras Capitales (CIP) a Largo Plazo (www.austintexas.gov/strategicplan).

La Ciudad identifica proyectos potenciales de mejoras capitales usando asesoramientos técnicos de las condiciones de infraestructura y de necesidades, con aportaciones del público recibidas en la planificación de departamentos particulares, con aportaciones de personal y solicitudes de las Juntas y Comisiones de la Ciudad. La Ciudad espera llevar a cabo otro asesoramiento de mejoras capitales de la Ciudad entera aun no financiadas que será parte del proceso de desarrollar un futuro programa de bonos de obligación general.

¿Por qué contribuye la Ciudad de Austin para la renovación y reparación de autopistas como la I-35 que son propiedad del Estado?

La Ciudad considera que estas carreteras principales son parte de la gran red de transportación que usamos y que sirve a muchos en nuestra comunidad, y por esta razón la Ciudad de Austin rutinariamente contribuye al costo de mantener y reparar carreteras que son propiedad del Estado de Texas. El Instituto de Transportación de Texas (Texas Transportation Institute) reporta que 85 por ciento del tráfico en la I-35, la autopista más congestionada de Texas, es local—o sea que los viajes inician o paren en Austin. Otras carreteras principales, como Loop 360/Capital of Texas Highway, MoPac, RM 2222, secciones de Lamar Boulevard, una parte de la Avenida Congreso Sur, y otras, todas son propiedad del Estado, dentro de los límites de la Ciudad de Austin con mucho uso por nuestros residentes y visitantes. Y como hay fondos limitados, el estado y las entidades locales coordinan para desarrollar y construir proyectos.

¿Por qué ni el Plan Estratégico de Movilidad de Austin 2014 ni la Elección de Bonos 2014 incluyen calles residenciales, vías de ciclistas, ni proyectos de banquetas?

Las calles residenciales, vías de ciclistas, y proyectos de senderos y banquetas fueron mayores componentes de los programas de bonos de 2010 y 2012. Para más información de estos programas, por favor visite www.austintexas.gov/cip.

El Consejo de la Ciudad autorizó que el personal presentara una lista de proyectos de significancia regional para su consideración en 2014. Infraestructura rutinaria podría ser propuesta en proposiciones de proyectos de transportación en el futuro.

Si los votantes aprueban \$600 millones en bonos de obligación general, y si el financiamiento federal o estatal de contrapartida (matching) contribuye otros \$600 millones, ¿cómo se financiaría el resto del total de \$1.38 mil millones (billón) del costo capital del proyecto de Trenes Urbanos?

La Ciudad podría considerar múltiples opciones para conseguir la diferencia de los estimados \$180 millones.

1. Identificar oportunidades de ahorrar costos. Si los votantes aprueban la propuesta de bonos, se prepararía una declaración de impacto ambiental e ingeniería preliminar en los siguientes 2-3 años. Durante dicho proceso, el equipo procuraría oportunidades para reducir el costo de construcción del proyecto. Oportunidades podrían incluir reducir el alcance y costo del puente propuesto a través del lago Lady Bird Lake o cruce de los rieles actuales de la Red Line de Metro Rail en alguna estructura aérea en vez de un túnel.
2. Identificar otras fuentes de financiamiento. La Ciudad podría procurar otras fuentes de financiamiento como concesiones federales o estatales.
3. Contar con el valor de derechos de vías. La mayoría del proyecto propuesto estaría ubicada en derechos de vías públicos; por ejemplo en calles locales. El estimado actual del costo no cuenta con el valor de los derechos de vías de la Ciudad de Austin y de la Universidad de Texas, que se esperan usar en el proyecto de Trenes Urbanos. La Administración Federal de Tránsito permite que el valor de estos derechos de vías cuenten para el total de la contribución local. Durante el proceso de ingeniería preliminar y del estudio ambiental, esta propiedad sería identificada y asesorada.

¿Cómo financiaría la Ciudad los \$600 millones para los Trenes Urbanos?

Si se aprueban, la Ciudad emitiría \$600 millón de bonos de mejoras públicas para los Trenes Urbanos. Los bonos se emitirían en múltiples años, según se vayan gastando los fondos del proyecto. Al momento, la Ciudad espera que la primera emisión de dichos bonos de mejoras públicas fuera en 2015, y emisiones continuarán hasta 2020.

La emisión de \$600 millones en bonos de mejoras públicas para Trenes Urbanos dependería en (i) recibir concesiones federales o fondos de contrapartida (matching), y (ii) que la Ciudad proporcione no menos de \$400 millones en fondos para mejoras de calles y carreteras de significancia regional. ¿Cómo financiaría la Ciudad este compromiso de \$400 millones?

La mayoría de los proyectos de mejoras a calles y carreteras de significancia regional son para carreteras estatales. De acuerdo con la autoridad conferida por el Código Gubernamental de Texas, que autoriza que ciudades emitan bonos para financiar costos de proyectos sin peaje en el sistema de carreteras estatales, la Ciudad espera emitir bonos de obligación general para mejoras de carreteras estatales garantizados por la imposición y recaudación de impuestos ad valorem. Estos bonos de obligación general para mejoras de carreteras estatales no requieren la aprobación de los votantes. Igual que los demás bonos de mejoras públicas, estos bonos de obligación general para mejoras de carreteras estatales se emitirían en múltiples años. Al momento, la Ciudad espera que la primera emisión de dichos bonos de mejoras públicas fuera en 2015, y emisiones continuarán hasta 2020. Además de financiamiento con bonos de obligación general para carreteras estatales, otras fuentes de financiamiento para proyectos de mejoras a calles y carreteras de significancia regional, podría incluir bonos de mejoras públicas aprobados por los votantes, u otro financiamiento con deuda y en efectivo.

¿Usaría este programa de bonos toda la capacidad de la Ciudad para seguir financiando deuda en el mercado de bonos?

La capacidad de la Ciudad para financiar deuda en el mercado de bonos es determinada entre otros factores por la tasa actual de impuestos, leyes estatales, y ratios financieros. Con la tasa actual del Año Fiscal 2014, la Ciudad no tiene más capacidad de financiamiento por bonos. Los \$600 millones en bonos para mejoras públicas de Trenes Urbanos y los \$400 millones en deuda de obligación general para proyectos de mejoras de carreteras (se anticipa financiamiento con emisiones de bonos de obligación general para mejoras de carreteras estatales, sin necesidad de aprobación de votantes), dichas medidas requerirían un aumento estimado a la tasa de impuestos de \$0.0625 centavos (suponiendo aumentos en valores de asesoramiento imponible). La ley estatal decreta que la tasa total de impuestos de la Ciudad no puede exceder \$2.50 centavos por \$100 de valor asesorado. La tasa actual de la Ciudad en el año fiscal 2014 es \$0.5027 que es menos de la cantidad tope. Por ultimo, la política financiera de la Ciudad indica que la deuda neta como porcentaje del valor asesorado (AV) no debería exceder 2%. Deuda actual/AV para deuda garantizada por la tasa de impuestos es 1.39%.