

TRANSPORTE EN PHOENIX 2050
AVANZANDO A PHOENIX

INFORME ANUAL DE AVANCE
EJERCICIO FISCAL 2026
JULIO 1, 2025 A JUNIO 30, 2026

MENSAJE DEL LIDERAZGO



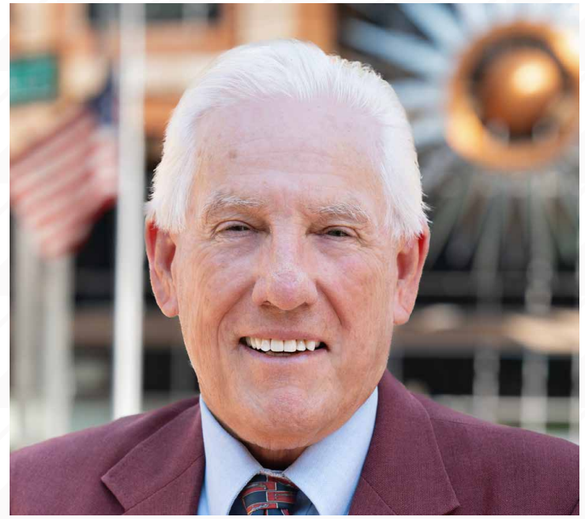
Alcaldesa Kate Gallego

"Gracias al apoyo de los votantes de Phoenix, estamos construyendo una ciudad que avanza con propósito y está preparada para las necesidades de hoy y mañana. Este año celebramos el éxito de la nueva extensión South Central Extension/Downtown Hub de nuestro sistema de tranvía ligero en expansión, que ya es una de nuestras estaciones más concurridas, con más de 200,000 abordajes mensuales. Estamos incorporando Sistemas Inteligentes de Transportación para mejorar la seguridad, la eficiencia y la calidad del aire, incluyendo sistemas de gestión del tráfico que hacen que los desplazamientos diarios sean más fluidos y baterías de respaldo para los semáforos que hacen que nuestra red sea más resiliente. Y, por supuesto, estamos mejorando los aspectos básicos de los que dependen nuestros residentes al invertir en la seguridad de los peatones, las banquetas y calles en buenas condiciones. Juntos, estamos creando maneras más seguras, inteligentes y sostenibles de desplazarnos por toda nuestra ciudad."



Concejala Debra Stark, Presidenta del Subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación

"Las inversiones de T2050 en Phoenix claramente están dando resultados. La extensión South Central Extension/Downtown Hub ha fortalecido nuestra red de transporte público, ampliado el acceso para miles de pasajeros y demostrado lo que se puede lograr mediante una planificación a largo plazo. Nuestro progreso continuo refleja el compromiso de la ciudad con transportación segura, sostenible y conectada, con nuevas opciones de alta capacidad, sistemas modernizados y mejoras esenciales de infraestructura que ayudan a construir un Phoenix preparado para el futuro."



Comisionado David Moody, Presidente de la Comisión Ciudadana de Transporte

"La Comisión Ciudadana de Transporte mantiene firme su compromiso de garantizar que el Plan de Transporte 2050 de Phoenix cumpla sus promesas a largo plazo. Al conmemorar este hito de 10 años, el progreso alcanzado refleja una década de inversión disciplinada, mayor supervisión y colaboración continua con la comunidad y nuestros socios de la ciudad. Las mejoras en la accesibilidad del transporte público, la modernización de las calles y la conectividad multimodal destacan el valor a largo plazo del plan para nuestros residentes. Esta década de progreso posiciona a Phoenix para un futuro aún más conectado y resiliente."

CONTENIDO

1.0 Descripción General del Programa

2.0 Autobuses y Dial-a-Ride

3.0 Transporte de Alta Capacidad

4.0 Mejoras y Mantenimiento de las Calles

5.0 Apéndice



1.0

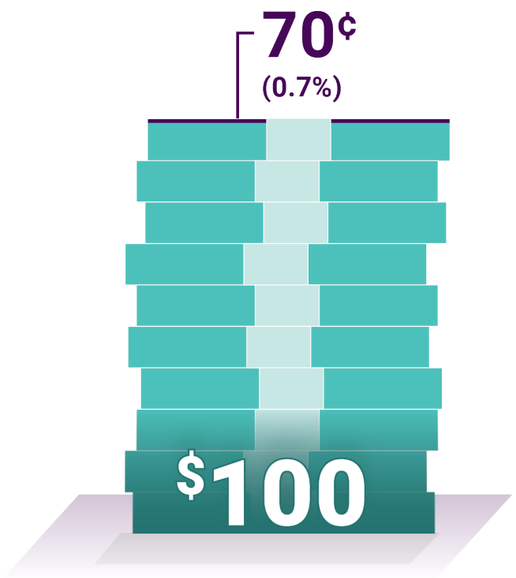
Descripción General del Programa

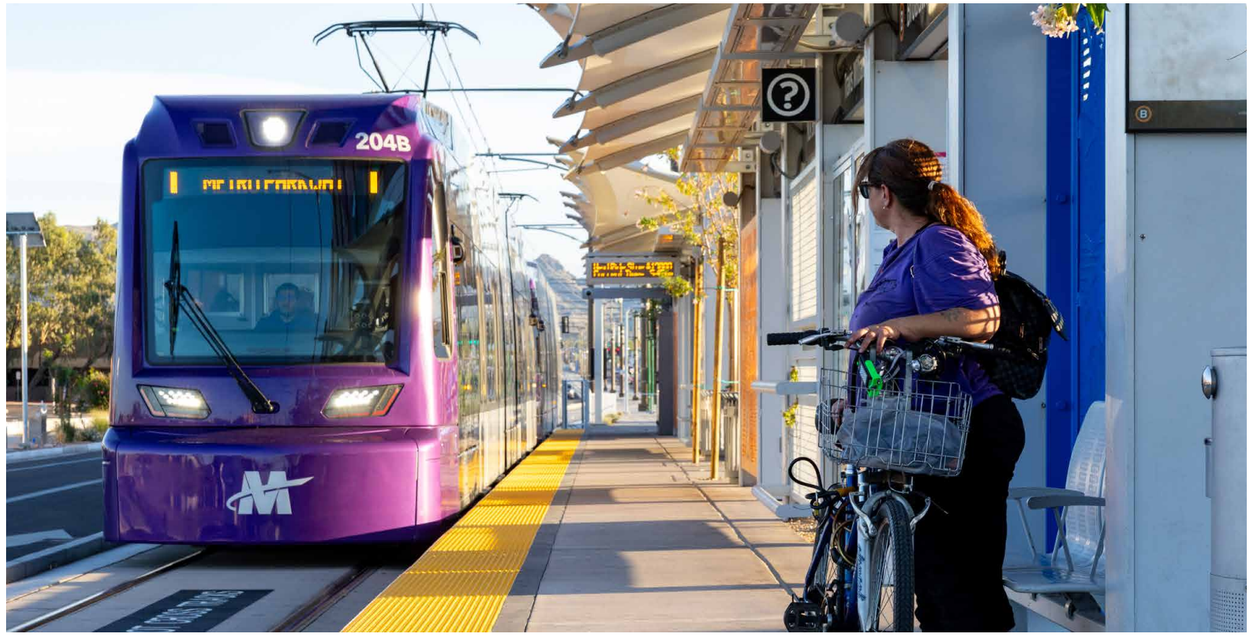


DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA

Transporte 2050 (T2050) es el plan de 35 años de Phoenix dedicado a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobús, tranvía ligeros, Dial-a-Ride, calles, carriles para bicicletas y transporte activo. Los votantes de Phoenix hicieron posible T2050 cuando aprobaron la *Proposición 104* el 25 de agosto de 2015, que entró en vigencia el 1 de enero de 2016, asignando 70 centavos de cada $100 gastados a las necesidades de transporte de la ciudad. Aproximadamente el 86% de los fondos apoyan el transporte público y el 14% suplementan los fondos de mantenimiento y mejoramiento de calles.

Los ingresos de T2050 suplementan otras fuentes de financiamiento para la transportación, lo que permite a la ciudad lograr más. Este informe resume los logros de T2050 del 1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026 (ejercicio fiscal [EF] 2026). Además, el informe identifica el progreso acumulado desde el inicio del programa y proporciona una descripción general de las mejoras planneadas para los próximos cinco años.





T2050 está dedicado a crear un Phoenix más conectado y accesible mediante inversiones en múltiples medios de transportación, como el servicio de autobuses, el tranvia ligero, Dial-a-Ride, mejoras viales, infraestructura para bicicletas y opciones de transportación activa.

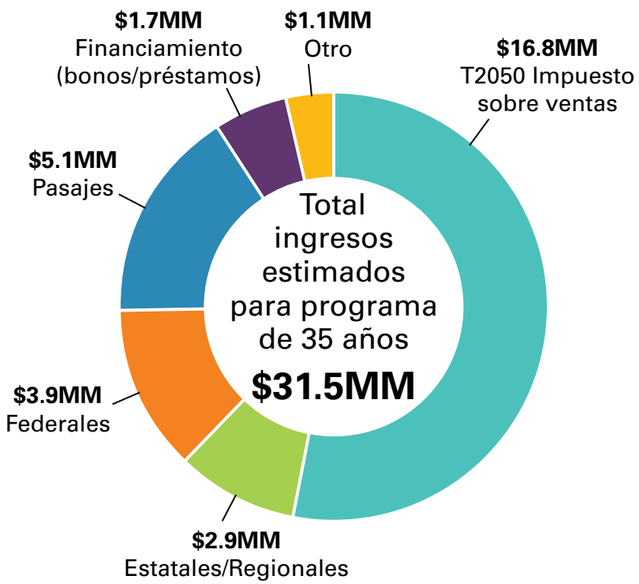
Ingresos de Ciclo de Vida

En el transcurso de 35 años, Phoenix espera que los ingresos por impuestos a las ventas generen más de la mitad de los $31.5 mil millones estimados en fondos totales de T2050. Las fuentes de financiamiento federales, estatales, regionales y locales proporcionarán el financiamiento restante. Figura 1.1 muestra las fuentes de financiación establecidas en el lanzamiento del programa.

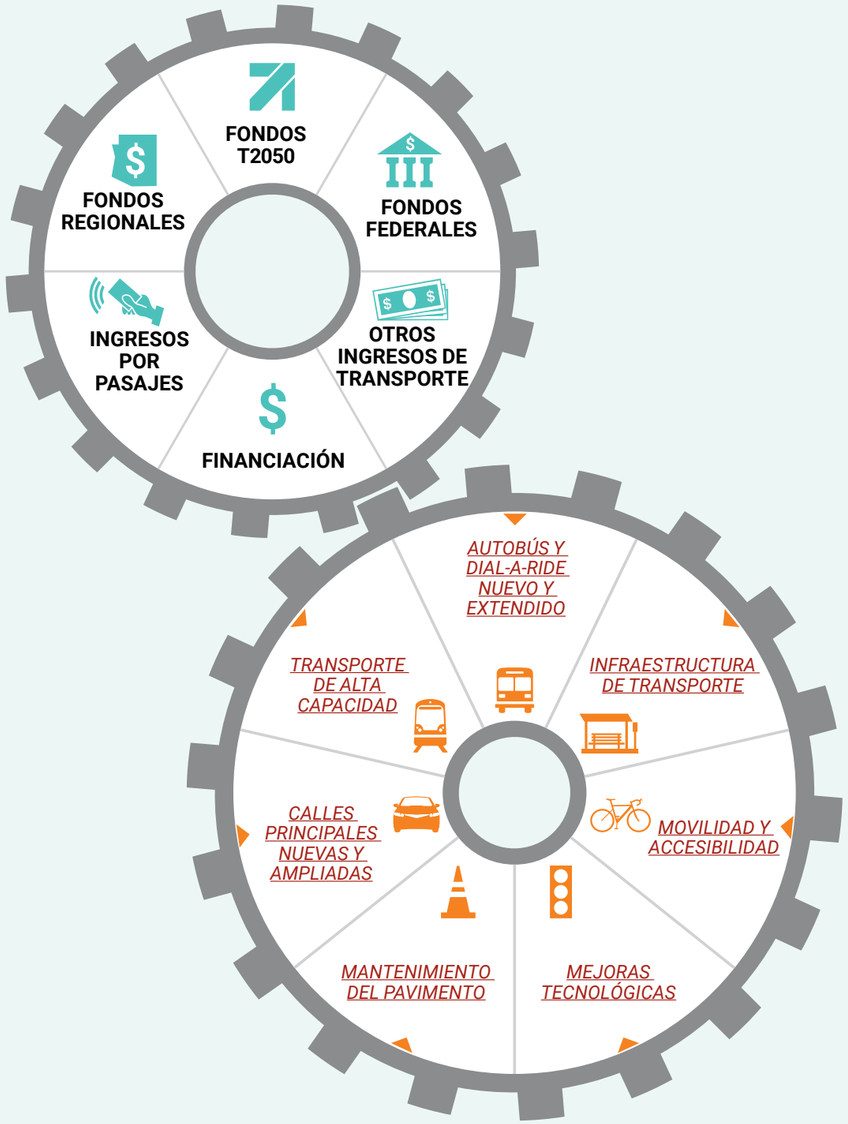
Además de estos fondos, el personal del Departamento de Transporte Público y el Departamento de Calles y Transportación buscará oportunidades para reducir costos a través de la innovación y métodos eficientes de entrega de proyectos.

En el apéndice se puede encontrar más información sobre los supuestos del programa, con los ingresos proyectados y reales por impuestos sobre las ventas que se muestran en la *Tabla A.1*. Para obtener información adicional sobre los fondos regionales y federales, visite la *página web de financiamiento T2050 de la ciudad de Phoenix*.

Gráfica 1.1 Fuentes de recursos financieros



FINANCIAMIENTO DEL T2050

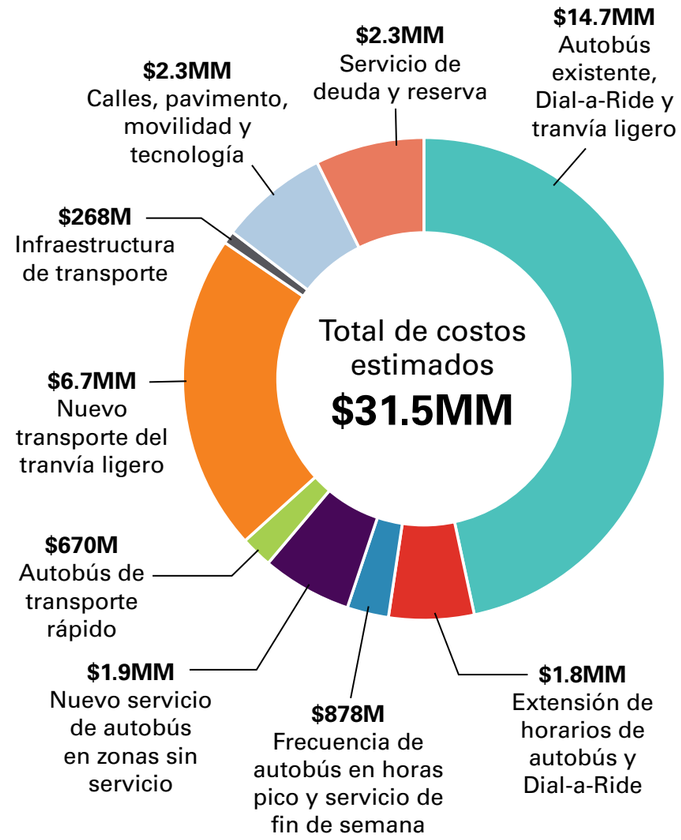


ÁREAS DE PROGRAMA T2050

Desembolsos de Ciclo de Vida

A veces, los ingresos proyectados para T2050 excederán los gastos proyectados para un año determinado. Esto ayuda a garantizar que el plan tenga fondos disponibles en años futuros para grandes proyectos de capital, como la construcción de tranvía ligero, instalaciones de park-and-ride y otras inversiones. También tiene como objetivo mantener un saldo de fondos durante toda la vida del plan siempre que sea posible. La Figura 1.2 muestra los usos previstos de los fondos según lo establecido en el lanzamiento del programa.

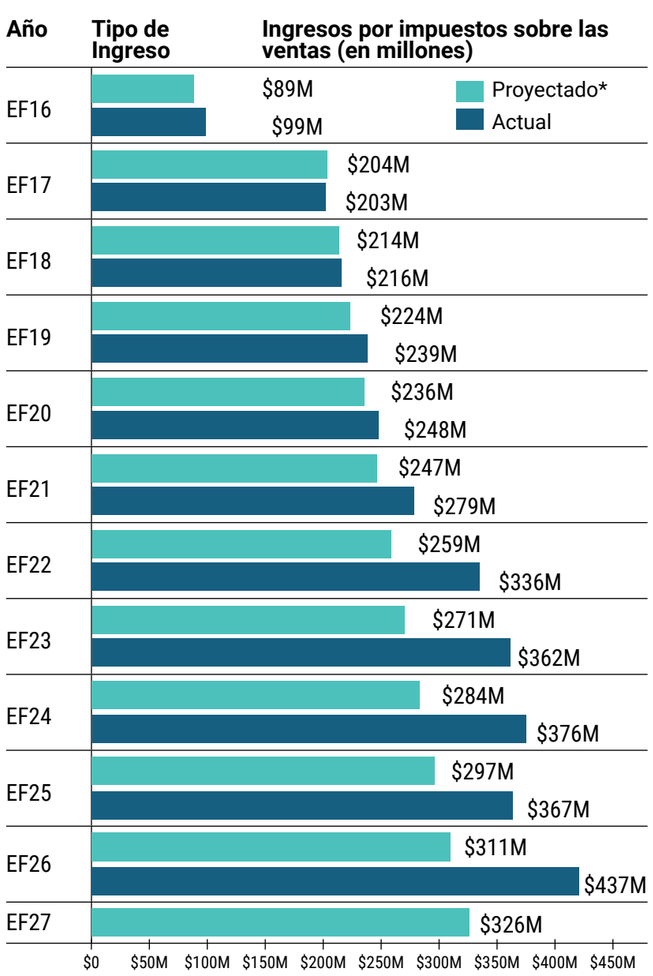
Gráfica 1.2 Usos planificados para los fondos



Resumen Financiero y Proyección Para el Ejercicio Fiscal 2026

El presupuesto operativo y de capital total para el EF 2026 es de $813,255,078. En la *Tabla A.2* del apéndice se detallan los ingresos y gastos presupuestados y reales. La figura 1.3 proporciona los ingresos proyectados y reales por impuestos sobre las ventas, así como las cifras de ingresos proyectados a corto plazo. En la *Tabla A.3* del apéndice se describe el plan financiero quinquenal para el EF 2027-2031.

Gráfica 1.3 Resumen de Ingresos por Impuestos Sobre las Ventas T2050



* Los ingresos proyectados por impuestos sobre las ventas reflejan el plan inicial T2050.

Supervisión Formal

La Comisión Ciudadana de Transporte (CTC por sus siglas en inglés) fue establecida en 2015 por el alcalde y el Concejo Municipal de Phoenix para supervisar el programa T2050. La comisión está compuesta por 15 miembros nombrados por el alcalde y los concejales para abordar las necesidades de calles y transporte, supervisar el gasto de fondos y hacer recomendaciones sobre los elementos del plan.

Los miembros de CTC representan varias facetas de la comunidad. A partir del 30 de junio de 2026, los miembros del CTC incluyen:

- Presidente David Moody
- Vicepresidente Clark Princell
- Lina Bearat
- Christian Bearden
- Mike Huckins
- Sanjay Paul
- Ellie Perez
- David Steinmetz.
- Darlene Vallo
- Jack Leonard
- Lisa Perez
- Luke Douglas
- Tres vacancias

El subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación del Concejo Municipal de Phoenix proporciona orientación sobre políticas sobre cuestiones relacionadas con la infraestructura, el transporte, el transporte, las calles, la aviación / aeropuerto, el agua, la tecnología, las ciudades inteligentes, la innovación y la sostenibilidad. El Concejo Municipal de Phoenix brinda supervisión adicional y sus reuniones también brindan oportunidades para recibir comentarios del público.



Miembros del Subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación (fila superior, de izquierda a derecha): Debra Stark, presidenta, y la vicealcaldesa Kesha Hodge Washington; (segunda fila, de izquierda a derecha): el concejal Jim Waring y el concejal Kevin Robinson.



T2050 celebró su décimo aniversario durante el año fiscal 2026. El segundo *Informe de Métricas de Desempeño a Largo Plazo* describe los principales hitos y logros de los primeros 10 años del programa, mientras que un *video* presenta cómo el programa ha impactado la vida cotidiana de los usuarios del transporte en Phoenix.

Divulgación Pública

Para comprender las necesidades de transporte de los residentes, los miembros del personal se relacionan con el público regularmente en jornadas de puertas abiertas y reuniones públicas. También asisten a eventos comunitarios para proporcionar información y recolectar comentarios sobre una variedad de temas, incluyendo el aumento del acceso al transporte; planificación de rutas y extensiones de autobuses, ubicaciones futuras de estaciones de tranvía ligero y posibles rutas de autobús de transporte rápido (BRT por sus siglas en inglés), construir y mejorar carreteras; y la creación y mejora de carriles para bicicletas.

Objetivos a 35 años establecidos al inicio de T2050

El impuesto sobre las ventas a 35 años aprobado por los votantes entró en efecto el 1 de enero de 2016. El siguiente panel proporciona una descripción general del progreso de T2050. Los líderes de la ciudad establecieron estas metas basándose en el lenguaje dele boleta electoral de la *Proposición 104* en la expectativa de que las metas puedan evolucionar a medida que avanza el programa. Utilice los enlaces interactivos incluidos en este informe para acceder a información adicional.

Panel de control de objetivos T2050 en la página siguiente

Este panel representa el avance desde el 1 de enero de 2016 a el 30 de junio de 2026.

		METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA	PROGRESO ANTICIPADO A LOS 10.5 AÑOS
AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE	35 AÑOS	**CONTINUAR** autobús local, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio Dial-a-Ride por 35 años	*Más información*
	15 MIN	**OFRECER FRECUENCIA DE CADA 15 MINUTOS** en la mitad de las rutas de autobús	*Más información*
	RAPID	**EXTENDER Y AÑADIR** nuevo servicio RAPID	*Más información*
		COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de Dial-a-Ride	*Más información*
		EXTENDER horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride **PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TRANVÍA LIGERO**	*Más información*
		EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio	*Más información*
		AÑADIR NUEVO servicio de circuladores	*Más información*
		CONSTRUIR NUEVOS lotes de park-and-ride	*Más información*
		CONSTRUIR bahías de autobús adicionales	*Más información*
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD		**CONTINUAR MILLAS EXISTENTE** de servicio de tranvía ligero	*Más información*
	BRT	**PROVEER 75 MILLAS** nuevas del servicio de autobús de transporte rápido	*Más información*
	NUEVO	**AÑADIR 42 MILLAS** de tranvía ligero nuevo en Phoenix	*Más información*
	50th	**CONSTRUIR NUEVA** estación del tranvía ligero en 50th Street (finalizado el 25 de abril de 2019 y en operación desde entonces)	*Más información*
CALLES		**680 MILLAS** de nuevos revestimientos en calles principales y arteriales	*Más información*
		2,000 acciones de nuevo alumbrado público	*Más información*
		$240 MILLONES para nuevos caminos y modernización de puentes	*Más información*
		1,080 MILLAS de nuevos carriles de bicicletas	*Más información*
		135 MILLAS de banquetas nuevas	*Más información*
		MEJORAR tecnología	*Más información*

Menor a la meta anticipada | Cerca de la meta anticipada | En la meta anticipada o mejor

Se espera que todos los objetivos estén en o por encima del objetivo de progreso en 10.5 años.

2.0

Autobús y Dial-a-Ride

AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2026

HORARIO DE SERVICIO EXTENDIDO

para autobús, tranvía ligero y Dial-a-Ride
(EF 2017-PRESENTE)

EXTENSIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

Ruta	Descripción	Año
51	**51st Avenue** Lower Buckeye Road a Baseline Road	(EF 2017)
39	**Shea Boulevard** (Dreamy Draw) Park-and-Ride a 40th Street	(EF 2017)
122	**Cactus Road** Campo Oeste de ASU a Tranvía Ligero 19th Avenue/Dunlap Avenue	(EF 2017)
60	**Bethany Home Road** 83rd Avenue a Camelback Road y 24th Street	(EF 2018)
19	**19th Avenue** 23rd Avenue y Pinnacle Peak Road a Happy Valley Road	(EF 2018)
MARY	**El Circulador de Vecinal MARY** se extendió sobre 59th Avenue para dar servicio a los vecindarios cerca de Sunridge Park	(EF 2022)
43	**43rd Avenue** Extendido desde Buckeye Road a Lower Buckeye Road	(EF 2022)
28	**Lower Buckeye Road** desde 75th Avenue a 99th Avenue	(EF 2023)
61	**Southern Avenue** Extendido desde 43rd Avenue a 51st Avenue	(EF 2023)
77	**Baseline Road** 75th Avenue a 83rd Avenue	(EF 2025)
27	**27th Avenue** Durango Street entre 27th Avenue y 35th Avenue	(EF 2025)

ADICIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

Ruta	Descripción	Año
32	**32nd Street** Camelback Road a Baseline Road y Priest Drive	(EF 2017)
140	**Ray Road** 48th Street a Gilbert Road	(EF 2018)

AUMENTO LA FRECUENCIA

Mejorar la frecuencia a **15 MINUTOS O MEJOR EN 12 RUTAS:**

Ruta	Descripción	Fuera de las horas pico	Pico
19	19th Avenue	(EF 2018 y EF 2024)	
3	Van Buren Street	(EF 2018 y EF 2024)	
50	Camelback Road	(EF 2018)	
29	Thomas Road	(EF 2018)	
41	Indian School Road	(EF 2019)	
0	Central Avenue	(EF 2022)	(EF 2026)
7	7th Street	(EF 2022)	(EF 2022 y EF 2024)
156	48th Street to Gilbert Road		(EF 2022)
16	16th Street	(EF 2024)	
35	35th Avenue	(EF 2024)	
70	24th Street/Glendale Avenue	(EF 2024)	
27	27th Avenue		(EF 2024)

Los niveles de servicio entre semana en cinco días festivos se restablecieron del horario dominical anterior. (EF 2018)

Los niveles de **servicio entre** semana en cinco días festivos se restablecieron del horario dominical anterior. (EF 2019)

Los días laborables y fines de semana se mejoraron para operar **30 MINUTOS o más.** (EF 2016)

SE ORDENARON

Cantidad	Descripción
548	Autobuses Locales
44	Autobuses RAPID
222	Vehículos Dial-a-Ride
11	Autobuses Circuladores

SE INSTALARON

Cantidad	Descripción
8	Bahías para Autobús
131	Paradas de Autobús
805	Cobertizos de sombra para autobús

OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS

$558 MILLONES RECIBIDOS en subvenciones de fórmula de la Administración Federal de Transporte (FTA) para el Transporte de Phoenix (total de 10.5 años)

$42 MILLONES RECIBIDOS en subvenciones competitivas para la compra de autobuses (total de 10.5 años)

OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN ADICIONALES
para personas mayores y personas con discapacidades con la adición de *Programa RideChoice de Valley Metro*

PTD IT implementación de notificaciones a pasajeros para pasajeros que usan Dial-a-Ride (EF 2022)

TRIPSPARK portal web del cliente para reservaciones de Dial-a-Ride (EF 2018)

UNIDAD DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE POLICÍA DE PHOENIX
Unidad de Seguridad K-9 (EF 2017)

DIAL-A-RIDE IMPLEMENTADO REGIONAL
eliminando transferencias jurisdiccionales (EF 2017)

DESPACHO ASISTIDO POR COMPUTADORA/ UBICACIÓN AUTOMATIZADO DE VEHÍCULO
mejoras instaladas (EF 2020)

PROYECTO DE MODERNIZACIÓN Y MEJORAS DEL SISTEMA DE RECAUDACIÓN DE TARIFAS
completado reemplazo del sistema existente (EF 2026)

TRANSICIÓN DE FLETA
Desplegó 45 autobuses de transporte híbridos-eléctricos y 12 autobuses de transporte eléctricos de batería

CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES
contrato adjudicado (EF 2021 y EF 2027)



AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE

El Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD por sus siglas en inglés) está comprometido no solo a operar servicios de transporte seguros y confiables, sino también a fomentar conexiones físicas significativas entre las comunidades. A través de la red de transporte regional, los pasajeros tienen acceso a destinos esenciales como escuelas, centros de salud, lugares de trabajo, supermercados y farmacias, fortaleciendo el tejido social y económico de la ciudad. El departamento trabaja en asociación con Valley Metro, la agencia regional de transporte público que coordina los servicios de transporte para los pasajeros en toda el área metropolitana. Cabe destacar que PTD opera más de la mitad de la red de autobuses de la región y financia aproximadamente dos tercios del sistema de tranvía ligero de la región.

Los residentes de Phoenix tienen acceso a una amplia gama de opciones de transporte público, incluido el servicio de autobús de ruta fija, tranvía ligero, circuladores de vecindarios RAPID y Express. Los servicios de transporte alternativos como Dial-a-Ride y RideChoice atienden a personas que no pueden usar las rutas locales debido a una discapacidad. Para obtener información adicional sobre el transporte, visite *la página web de Transporte Público de la Ciudad de Phoenix*.

Financiamiento y Presupuesto

Autobús y DAR reciben impuesto sobre las ventas T2050 ingresos y fondos de subvenciones federales. La financiación también se genera a partir de los ingresos por tarifas, publicidad de transporte, y el Fondo Regional de Transporte Público. (Financiamiento de la Proposición 479).

Empleando todos esos recursos, PTD útilizó $283.3 millones en el EF 2025 para apoyar las operaciones y mejoras del sistema, que incluía una mayor frecuencia de autobuses, rutas de autobús adicionales y ampliadas, nuevos vehículos, paradas de autobús sombreadas y seguridad y mejoras tecnológicas. Phoenix planea usar $2.4 mil millones de dólares en los próximos cinco años para continuar las operaciones de autobús y Dial-a-Ride, hacer inversiones de capital para garantizar que el sistema permanezca en buen estado y ampliándose aún más y mejorar el sistema.

Microtrásnsito

Durante el EF 2026, PTD finalizó un acuerdo de subvención con la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de los Estados Unidos FHWA) para una subvención de $12.9 millones durante tres años destinada a aliviar la congestión y financiar PHXLink, un servicio que busca ampliar rápidamente la cobertura del transportación a vecindarios que actualmente cuentan con servicios limitados de la red de transporte público, con menores costos iniciales de infraestructura y operación. PHXLink es un enfoque de tres componentes que, durante el período piloto de tres años, tiene previsto:

- Aumentar la cobertura del sistema de transporte público.
- Proporcionar mejoras al servicio de autobuses para pasajeros que complementen las nuevas zonas de microtránsito.
- Integrar los servicios de microtránsito nuevos y existentes en la aplicación regional de transporte público para planificar viajes, consultar el seguimiento en tiempo real y realizar pagos de tarifas.

El servicio de microtránsito PHXLink comenzará en octubre de 2026 en tres zonas, cada una de las cuales se conectará con un servicio de transporte de alta capacidad y con la red regional de transporte. La zona de North Phoenix se conectará con un servicio mejorado I-17 RAPID West, disponible durante todo el día y en ambas direcciones. La zona de West Phoenix se conectará con un servicio mejorado I-17 RAPID West, disponible durante todo el día y en ambas direcciones. La zona de South Phoenix se conectará con la conexión existente del tranvía ligero con la B-Line en el estacionamiento Park-and-Ride de Central y Baseline. Al concluir el período piloto, el PTD evaluará el éxito y la viabilidad de continuar los servicios a largo plazo o de ampliar los servicios de transporte público en esas áreas para continuar con la expansión de la red de transporte público.

Ruta Fija Local

La base de la red de transporte público es el servicio local de autobuses de ruta fija. Los pasajeros pueden llegar fácilmente a los lugares deseados en todo el Valle utilizando el sistema de cuadrícula en el que operan los autobuses.

Paradas de Autobús y Marquesinas

PTD agregó 23 nuevas paradas de autobús y 80 estructuras de sombra a las paradas de autobús existentes durante el ejercicio fiscal. Durante los próximos cinco ejercicios fiscales, Phoenix planea instalar 80 nuevas estructuras de sombra cada año para un total de 400 estructuras para el EF 2031.

Dial-a-Ride y Servicios Alternativos de Transporte

El servicio Dial-a-Ride de Phoenix está disponible para los residentes de Phoenix certificados por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) que no pueden usar el sistema de transporte de ruta fija. Los usuarios de Dial-a-Ride pueden programar un viaje en el servicio de viajes compartidos, ya sea por teléfono o utilizando la herramienta de reservas en línea, TripSpark. El horario de servicio de Dial-a-Ride coincide con el horario del autobús y el tranvía ligero.

A partir del EF 2025 (1 de julio de 2024), el PTD hizo la transición de sus Programas de Transporte Alternativo al *Programa RideChoice de Valley Metro*, que ofrece opciones de transporte alternativas, incluyendo taxis y proveedores de viajes compartidos para los residentes de Phoenix que están certificados por la ADA para paratránsito, o mayores de 65 años.



Los autobuses Dial-a-Ride ofrecen a las personas con discapacidad un medio de transporte seguro y conveniente.

Servicio de Circulador

Cuatro rutas de circulación: ALEX (Ahwatukee Local Explorer), DASH (Downtown Area Shuttle), MARY (Maryvale Area Ride for You) y SMART (Sunnyslope Multi-Access Residential Transit), conectan a los residentes del área con destinos clave del vecindario, como bibliotecas, supermercados y centros comunitarios.

El circulador ALEX se implementó en noviembre de 2001 y actualmente funciona los siete días de la semana, funcionando cada hora por dirección. El circulador DASH se implementó en abril de 1991 y actualmente funciona cada 12 minutos por dirección.

El circulador MARY se implementó en julio de 2007. Los viajes del circulador MARY están diseñados como circuladores en sentido de las agujas del reloy y contrario a las agujas del reloj que tardan aproximadamente 90 minutos en completarse. La ruta actualmente opera los siete días de la semana, cada hora por dirección.

El circulador SMART se implementó en julio de 2007. La última modificación del circulador SMART fue en abril de 2020, cuando se desvió para dar un mejor servicio a Mountain Park y Desert Mission Food Bank en el vecindario de Sunnyslope. La ruta actualmente opera los siete días de la semana, pasando aproximadamente cada 35 minutos por dirección.

Interurbano RAPID

El servicio RAPID comenzó en 2003 después de la construcción de múltiples park-and-rides exclusivos en toda la ciudad. Las rutas están diseñadas para operar con frecuencia durante las horas pico de la mañana y la tarde, conectando los estacionamientos fuera del centro de la ciudad y el Centro de Phoenix.

Seis rutas RAPID brindan a los residentes de áreas suburbanas con una alternativa para conducir hasta el Centro de Phoenix.

- I-17 RAPID: Conecta los park-and-rides a lo largo de la Interestatal 17 en Happy Valley Road, Bell Road y Thelda Williams Transit Center en Metrocenter con el centro de Phoenix.
- SR-51 RAPID: Conecta los park-and-rides a lo largo de la Ruta Estatal 51 de Arizona en Bell Road y Shea Boulevard con el centro de Phoenix.
- I-10 EAST RAPID: Conecta el Pecos Park-and-Ride en el vecindario de Ahwatukee con el centro de Phoenix a través de la Interestatal 10.
- I-10 WEST RAPID: Conecta Desert Sky Transit Center y 79th Avenue Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de la I-10.
- South Mountain East RAPID: Conecta el 24th Street y Baseline Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de 24th Street, Washington Street y Jefferson Street.
- South Mountain West RAPID: Conecta el 27th Avenue y Baseline Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de Baseline Road y 19th Avenue.



Las rutas RAPID son principalmente para viajeros, operando durante las horas pico con paradas limitadas.

Park-and-Rides y Centros de Transporte

PTD mantiene y opera nueve instalaciones park-and-ride, incluyendo los centros de transporte Sunnyslope, Thelda Williams y Desert Sky, que brindan estacionamiento gratuito para los usuarios del transporte público. Además, Valley Metro administra seis park-and-rides de tranvía ligero a lo largo de la parte de Phoenix de la alineación del tranvîa ligero.

En octubre de 2025, la estación Greg Stanton Central Station abrió sus puertas para el servicio de autobuses en el centro de Phoenix, cerca de Van Buren Street y Central Avenue. Ese mismo mes, el Centro de Transporte Público Paradise Valley abrió para el servicio de autobuses cerca de la Mesquite Library, a lo largo de East Paradise Village Parkway.



La estación ***Greg Stanton Central Station*** lleva el nombre de Greg Stanton, exalcalde de Phoenix y excongresista de los Estados Unidos, en reconocimiento a su apoyo al transporte público y al plan T2050 aprobado por los votantes.

Tecnología

El proyecto de modernización y mejoras del sistema regional de cobro de tarifas actualizó la aplicación regional de boletos móviles, que incluye la disponibilidad de tarjetas inteligentes individuales, una red de establecimientos comerciales y un sitio web público para la administración de cuentas. Se actualizaron los sistemas de cobro de tarifas en todos los autobuses y se eliminaron gradualmente los pases de papel, ofreciendo múltiples opciones nuevas a los pasajeros de la región.

El nuevo sistema implementó límites de cobro de tarifas para todos los pasajeros del transporte, lo que garantiza que los usuarios no paguen más allá de los límites de tarifa diarios, semanales o mensuales. El nuevo sistema de cobro de tarifas se considera un programa dinámico, en el que se evalúan y planifican mejoras para el futuro cercano. Todo el sistema de cobro de tarifas recibió la aceptación final del sistema en febrero de 2026, con un costo aproximado de $45 millones. Actualmente, el sistema se encuentra en la fase de garantía, mientras los socios regionales elaboran una lista de prioridades y un cronograma para futuras mejoras, utilizando los fondos disponibles.

Tabla 2.1 T2050 Autobús y Dial-A-Ride

Completo EF 2026 (1 de julio de 2025 – 30 de junio de 2026)

Financiar el autobús existente, el autobús de cercanías RAPID, el circulador de vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años

- Continuamos brindando servicios seguros y confiables en Phoenix y en toda la región.
- Se mantuvieron los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.

Mejorar la frecuencia de autobús

- Mantener la red de servicio frecuente existente en Phoenix, monitorear las tendencias de pasajeros y evaluar la viabilidad de modificar las frecuencias de las rutas para expandir la red de servicio frecuente en el futuro.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenado 30 autobuses híbridos-eléctricos y 25 vehículos Dial-a-Ride.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Combinar Ruta 0 y 0A para mejorar la frecuencia de Ruta 0 entre 6 a.m. y 7 p.m. a mínimo cada 15 minutos entre Baseline Road y Sunnyslope Trasit Center.
- Se finalizó un acuerdo de subvención con la FHWA para la Subvención para Alivio de la Congestión, con el fin de poner a prueba tres zonas de servicio de microtránsito en Phoenix, y se finalizó el acuerdo de servicio con el proveedor de microtránsito para operar el servicio a partir de octubre de 2026.
- Evaluar la viabilidad de continuar con el servicio de microtránsito a largo plazo al concluir el período piloto de tres años.
- Operar el programa piloto de microtránsito durante tres años.

Bahías de autobús

- Continuar el diseño de uno de las bahías de autobús en McDowell Road y 19th Avenue.

Paradas de autobús

- Se instalaron 81 marquesinas nuevas de sombra en paradas de autobús existentes.
- Se instalaron 23 nuevas paradas de autobús.

Incorporar tecnología

- Se logró la aceptación final del sistema de cobro de tarifas.
- Se inició un programa piloto con 12 autobuses eléctricos de batería, mientras se construye la infraestructura permanente de carga en las instalaciones de West Transit Facility.

Mejoras de Infraestructura

- Se inauguró la estación Greg Stanton Central Station para el servicio de autobuses en octubre de 2025.
- Se inauguró el centro de transporte Paradise Valley Transit Center para el servicio de autobuses en octubre de 2025.

Seguridad

- Colaboración continua con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús.
- Se amplió la cobertura de seguridad en la estación Greg Stanton Central Station mediante los Guardias de Seguridad Municipal del PTD y un contratista privado de seguridad en octubre de 2025.
- Se aumentó la frecuencia de limpieza en las paradas de autobús con mayor uso.

CRONOLOGÍA

Proyecto de Modernización y Mejoras del Sistema Regional de Cobro de Tarifas

Los principales hitos alcanzados hasta la fecha incluyen los siguientes:

JULIO DE 2021
Se lanzó la aplicación de Valley Metro para consultar información en tiempo real sobre autobuses y tranvía ligero, así como para planificar viajes

FEBRERO DE 2023
Se lanzó la aplicación de boletos móviles para coincidir con el Super Bowl LVII.

MARZO DE 2024
Se lanzó la solicitud en línea para registrarse para tarifas reducidas, lo que permite a las personas que cumplen con los requisitos completar la solicitud en línea y tener disponibles opciones de tarifa reducida en la aplicación de boletos móviles.

MARZO/ABRIL DE 2024
Se inició la distribución de tarjetas inteligentes especiales para el programa de tarifas para grupos.

AGOSTO-OCTUBRE DE 2024
Se retiraron y reemplazaron los sistemas de cobro de tarifas en todos los autobuses y las estaciones de tranvía ligero por máquinas expendedoras de boletos.

DICIEMBRE DE 2024
Se lanzó la aplicación completa de boletos móviles, que incluye la disponibilidad de tarjetas inteligentes individuales, una red de establecimientos comerciales para realizar compras y un sitio web público para la administración de cuentas.

MARZO-JUNIO DE 2025
Perfeccionamiento del sistema.

JUNIO DE 2025
Se instalaron 22 nuevas máquinas expendedoras de boletos para la extensión South Central del tranvía ligero.

AGOSTO DE 2025
Se instalaron 11 nuevas máquinas xpendedoras de boletos para el corredor del tranvía de Tempe.

FEBRERO DE 2026
Se logró la aceptación final del sistema básico de cobro de tarifas, dando inicio al período de garantía de un año.

JUNIO DE 2026
Los socios regionales comenzaron a elaborar una lista de prioridades y un cronograma para futuras mejoras.

Bajas y Sin Emisiones

Desde julio de 2023, PTD a estado untilizando Gas Natural Licuado Renovable (RLNG por sus siglas en inglés) para alimentar los autobuses que utilizan gas natural comprimido. El RLNG es un producto combustible de gas natural generado a partir de la descomposición de flujos de residuos orgánicos, o "biomasa". El RLNG de PTD se obtiene principalmente de los flujos de residuos de los vertederos.

El PTD puso en servicio su primera flota de autobuses híbridos en agosto de 2024 y ordenó 30 autobuses durante el EF 2026. En diciembre de 2025, el departamento también inició las pruebas piloto de 12 autobuses eléctricos de batería en las instalaciones de transporte público de West Transit Facility.

Operaciones y Mantenimiento

PTD opera tres instalaciones para el mantenimiento, abastecimiento de combustible y limpieza de autobuses: las instalaciones de transporte oeste, norte y sur. En marzo de 2025, PTD compró 25.4 acres de tierra cerca de Alameda Road y 15th Avenue para aumentar sus opciones de operación y mantenimiento, ya que se espera que las instalaciones Norte y Sur y superen su capacidad.

Tabla 2.2 Contratos de Operación y Mantenimiento

Contrato	Tipo de Servicio	Inicio del Contrato	Fin del Contrato	Valor del Contrato ($Millones)
West Transit Facility	Autobús de ruta fija	1 de julio de 2025	30 de junio de 2032	$626.8
RLNG	Combustible	1 de julio de 2023	30 de junio de 2028	$59.3
Dial-A-Ride	Paratránsito	1 de julio de 2022	30 de junio de 2029	$156.5
North/South Transit Facilities	Autobús de ruta fija	1 de julio de 2020	30 de junio de 2027	$790.1
Centro de Control de Operaciones	Centro de control de autobuses	1 de julio de 2020	30 de junio de 2027	$14.4
Total				**$1,647**



En el EF 2026, Phoenix operó alrededor de 21 millones de millas de servicio de autobús.

Tabla 2.3 T2050 Autobús y Dial-A-Ride

Planificado para EF 2027

Financiar el autobús existente, el autobús de cercanías RAPID, el circulador de vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años

- Poner a prueba mejoras en dos rutas RAPID de Phoenix para operar en ambas direcciones y agregar servicio durante el mediodía en octubre de 2026, como parte de la Subvención para Alivio de la Congestión recibida de la FHWA. Estas mejoras permitirían la conexión diaria entre los estacionamientos park-and-ride y el centro de Phoenix, algo que anteriormente solo era posible durante las horas de mayor demanda y en una sola dirección.
- Mantener los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.

Mejorar la frecuencia de autobús

- Participar en el Análisis Operativo Integral regional, conocido como Rediseño de la Red de Autobuses. Se están evaluando varios ajustes en la frecuencia de las rutas para determinar su viabilidad para una futura implementación.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenar 60 autobuses, 3 autobuses circuladores y 25 vehículos Dial-a-Ride.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales con servicio limitado

- Participar en el Rediseño de la Red de Autobuses. Se están evaluando varias rutas para determinar su viabilidad para una futura implementación.
- Operar el programa piloto de microtránsito durante tres años.

Bahía de autobús

- Iniciar el diseño de una bahía de autobús adicional en la intersección de 16th Street y Broadway Road.

Paradas de autobús

- Instalar 80 nuevas estructuras de sombra en paradas de autobús existentes.

Incorporar Tecnología

- Crear una lista de prioridades y un cronograma para futuras mejoras con los socios regionales durante el período de garantía de un año del sistema de cobro de tarifas.
- Completar la construcción de la infraestructura permanente de carga en las instalaciones de transporte público de West Transit.

Mejoras de infraestructura

- Iniciar la planificación preliminar para una nueva instalación de operaciones ubicada cerca de Alameda Road y 15th Avenue.

Seguridad

- Continuar la colaboración con la Unidad de Transporte Público del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte público, estacionamientos park-and-ride y paradas de autobús.
- Aumentar la frecuencia de limpieza y supervisión en las paradas de autobús con mayor uso..

Tabla 2.4 T2050 Autobús y Dial-a-Ride

Planificados para los EF 2028–2031

Financiar el servicio de autobús existente, el servicio de autobús de cercanías RAPID, el servicio circulador de vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años

- Continuar brindando servicios seguros y confiables en Phoenix y en toda la región.
- Se mantuvieron los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.

Mejorar la frecuencia de autobús

- Finalizar el Rediseño de la Red de Autobuses para identificar cambios en la frecuencia de las rutas de autobús de Phoenix que puedan brindar un mejor servicio a los pasajeros del transporte.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordernar autobuses: 40 (EF 2028), 60 (EF 2029), 40 (EF 2030) and 40 (EF 2031).
- Ordenar 3 autobuses circuladores de vecindario cada ejercicio fiscal.
- Ordenar 25 vehículos Dial-a-Ride cada ejercicio fiscal.
- Ordenar 20 autobuses BRT para el ejercicio fiscal 2031.
- Ordenar 50 autobuses RAPID para el ejercicio fiscal 2031.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales con servicio limitado

- Finalizar el Rediseño de la Red de Autobuses para identificar cambios en el servicio de las rutas de autobús de Phoenix que puedan brindar un mejor servicio a los pasajeros del transporte público.
- Evaluar el desempeño de las flotas de bajas y cero emisiones, así como de las tecnologías de infraestructura de abastecimiento de combustible, para las instalaciones de transporte público de West Transit.

Bahías de autobús

- Instalar tres nuevas bahías de autobús.

Paradas de autobús

- Instalar al menos 80 nuevas estructuras de sombra en paradas de autobús existentes que no cuenten con sombra durante cada ejercicio fiscal.

Incorporar tecnología

- Continuar realizando mejoras tecnológicas y para los usuarios con el fin de modernizar el sistema regional de cobro de tarifas.

Mejoras de infraestructura

- Diseñar las nuevas instalaciones de operación ubicadas cerca de Alameda Road y 15th Avenue.

Seguridad

- Continuar la colaboración con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús.
- Ampliar y mejorar la tecnología de circuito cerrado de televisión en las instalaciones de transporte.
- Aumentar la frecuencia de limpieza y el monitoreo en las paradas de autobús de mayor uso.

3.0

Transporte de Alta Capacidad

TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD PROGRESO ACUMULADO 1 DE ENE. 2016-30 DE JUN. 2026

10.3
MILLAS DE TRANVÍA LIGERO EN PHOENIX

15
ESTACIONES NUEVAS

SUBVENCIONES RECIBIDAS

$906M
De Subvenciones Totales Recibidas

$709M
Subvenciones de inversión de capital

$102.5M
Subvenciones para la Mitigación de la Congestión y la Calidad del Aire

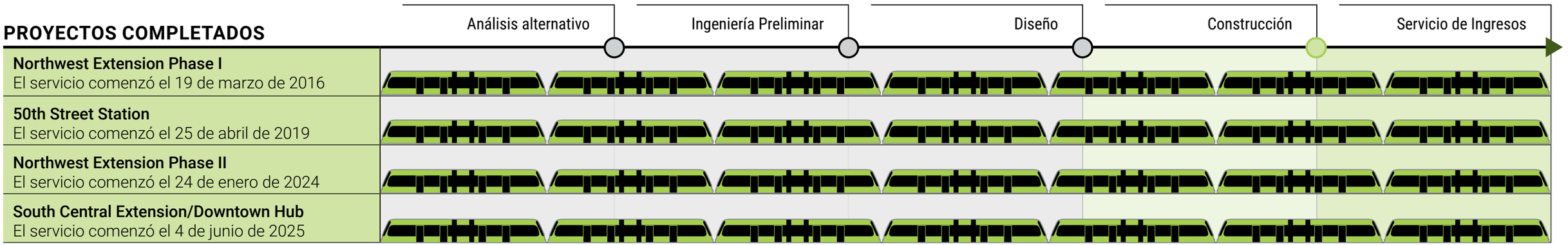
$81.6M
Subvenciones del Acto del Plan de Rescate Estadounidense

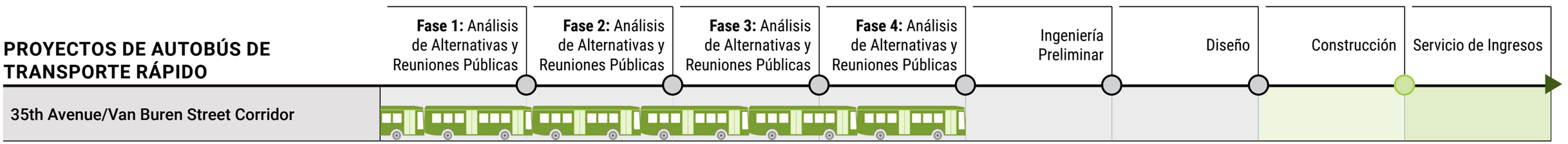
$5.53M
Subvención en Bloque para Transporte de Superficie

$7.2M
Subvenciones para el Desarrollo Orientado al Transporte

$500K
Subvenciones del Programa Piloto de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas

AVANCES EN PROYECTOS DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD







TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

El transporte de alta capacidad (HCT por sus siglas en inglés), utiliza vehículos de mayor capacidad, atiende a más clientes que el servicio de autobús tradicional. HCT también ofrece viajes más rápidos porque evita el tráfico vehicular.

Por ejemplo, el servicio de tranvía ligero de Phoenix puede operar a velocidades de viaje más rápidas que los autobuses porque funciona en una guía exclusiva con señalización de tráfico priorizada. Las 23.4 millas de servicio de tranvía ligero en la ciudad de Phoenix son una parte sustancial del sistema de tranvía ligero Valley Metro Rail existente de 35.1 millas. El tranvía ligero ofrece un acceso rápido a Phoenix, Tempe y Mesa, así como al aeropuerto Sky Harbor y muchos otros destinos clave en el medio.

Además del tranvía ligero, el BRT es un componente clave para continuar ampliando la red de transporte público de alta capacidad (HCT) de la ciudad. El BRT se enfoca en mejorar la velocidad, la confiabilidad, la conveniencia y la experiencia general de los pasajeros del transporte público. Entre los elementos comunes de los sistemas BRT exitosos se incluyen estaciones mejoradas, sistemas avanzados de cobro de tarifas, autobuses personalizados, una identidad visual distintiva, carriles exclusivos y mejoras como la prioridad semafórica para el transporte público y los carriles de salto de fila.



La extensión South Central Extension/Downtown Hub ha recibido 13 premios, incluido el Gran Premio Nacional a la Excelencia en Ingeniería 2025 del American Council of Engineering Companies y los Premios a la Excelencia Ambiental 2026 de Arizona Forward: Comunidades Resilientes y Premio del Gobernador.

Financiación y Presupuesto

Las ciudades de Phoenix, Tempe y Mesa comparten las obligaciones de financiamiento para las operaciones y el mantenimiento del sistema de tranvía ligero. Los gastos incluyen las operaciones del vehículo, la seguridad y el cobro de tarifas, y el mantenimiento y la administración del vehículo y del sistema.

Phoenix asignó $147.4 millones en el EF 2026 para respaldar las operaciones del año en curso, así como la expansión continua del sistema. T2050 incluye una inversión de más de $1.3 mil millones para expandir y mejorar la red HCT de la ciudad durante los próximos cinco años. El plan incluye mejoras en el tranvía ligero y el desarrollo e implementación del BRT. Además de los ingresos generados por el impuesto sobre las ventas T2050 de la ciudad, otras fuentes de financiamiento incluyen subvenciones federales, el Fondo Regional de Transporte Público, tarifas y publicidad.

Servicio de Tranvía Ligero

1 NORTHWEST EXTENSION PHASE I (NWEI)

3.2 millas / 1 Park-and-Ride / 3 estaciones

El servicio comenzó el 19 de marzo de 2016.

2 50TH STREET STATION

El servicio comenzó el 25 de abril de 2019.

3 NORTHWEST EXTENSION PHASE II (NWEII)

1.6 millas / 1 Centro de Transporte Park-and-Ride / 3 estaciones

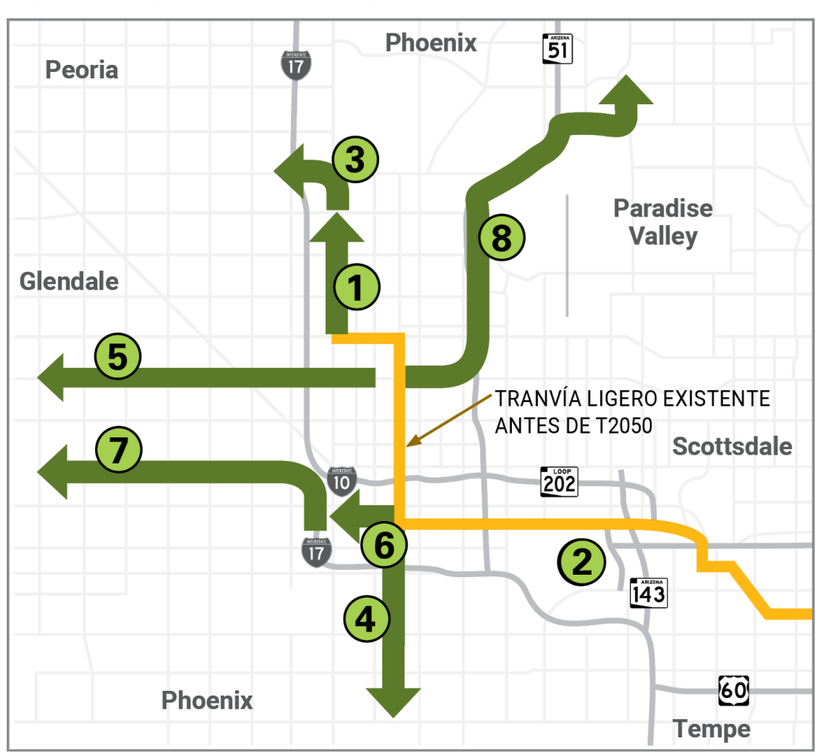
El servicio comenzó el 27 de enero de 2024.

4 SOUTH CENTRAL EXTENSION/DOWNTOWN HUB (SCE)

5.5 millas / 8 estaciones / 1 Park-and-Ride

El servicio comenzó el 7 de junio de 2025, convirtiendo al tranvía ligero en un sistema de dos líneas.

Figure 3.1 Light Rail Service Map



5 WEST PHOENIX EXTENSION (WPE)

La extensión West Phoenix Light Rail Extension del tranvía ligero llevará transporte público de alta capacidad al área de Maryvale, en el oeste de Phoenix. En enero de 2026, el Concejo Municipal de Phoenix votó para reevaluar las alternativas de transporte público de alta capacidad en el oeste de Phoenix y avanzar con la planificación de la Extensión Oeste de Phoenix. Los próximos pasos incluyen perfeccionar la Alternativa Localmente Preferida (LPA) para confirmar la conexión preferida con el sistema existente y continuar con las actividades de participación comunitaria y empresarial para recopilar comentarios y orientar el desarrollo del proyecto.

6 CAPITOL EXTENSION (CAPEX)

0.8 millas / 2 estaciones

La extensión Capitol Extension, anteriormente conocida como Capitol/I-10 West Fase I, establecerá una conexión importante entre el Downtown Hub y el Capitolio del Estado de Arizona. En enero de 2026, el Concejo Municipal de Phoenix votó para reevaluar las alternativas de transporte público de alta capacidad en el oeste de Phoenix. Este proyecto se llevará a cabo en una etapa posterior del programa T2050.

7 I-10 WEST EXTENSION (I-10 WEST)

10.2 millas / 8+ estaciones / 1 Park-and-Ride

La extensión del tranvía ligero I-10 West conectará el área metropolitana de Oeste del Valle con la red actual de tranvía ligero. Este proyecto distintivo contará con trenes que circularán por el camellón central de la I-10, para posteriormente cruzar al lado norte de la autopista y terminar en el centro de transporte Desert Sky Transit Center. En enero de 2026, el Concejo Municipal de Phoenix votó para reevaluar las alternativas de transporte público de alta capacidad en el oeste de Phoenix. Este proyecto se llevará a cabo en una etapa posterior del programa T2050.

8 NORTHEAST EXTENSION

Pospuesta hasta el final del programa T2050 por el Concejo Municipal de Phoenix (2018).

Tabla 3.1 – T2050 Tranvía ligero en Phoenix

Completo EF 2026 (1 de julio de 2025–30 de junio de 2026)

Aumentar el servicio de tranvía ligero en Phoenix

Northwest Extension Phase II

- Finalizaron la planificación del uso de suelo para el desarrollo orientado al transporte público (TOD por sus siglas en inglés) y el plan multimodal de transporte activo.

South Central Extension/Downtown Hub

- Continuaron con la implementación del Plan de Políticas Comunitarias de South Central.

Capitol Extension

- Posponer la Extensión Capitol para una etapa posterior del programa T2050.
- Finalizaron la planificación del uso de tierra TOD y el proyecto de vivienda equitativa.

I-10 West Extension

- Posponer la extensión I-10 West Extemsion para una etapa posterior del programa T2050.
- Finalizaron la planificación del uso de tierra TOD y el proyecto de vivienda equitativa.

West Phoenix Extension

- Se repriorizó la extensión West Phoenix Extension para una etapa más temprana del programa T2050.
- Continuar coordinando con los proyectos de infraestructura propuestos a lo largo del corredor identificado.

Phoenix Main Line

- Se adjudicó en febrero de 2026 el contrato de servicios de consultoría para implementar los planes de políticas de TOD Reinvent Phoenix y 19 North.

Autobús de Transporte Rápido

En 2021, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street. Desde entonces, el programa BRT de Phoenix ha trabajado en su proceso de análisis de alternativas y en la participación de la comunidad, lo que apoyará futuros esfuerzos preliminares de diseño e ingeniería. En la primavera de 2025, el equipo de Phoenix BRT lanzó la tercera fase de alcance comunitario para educar e involucrar al público en el programa BRT. El alcance se dirigió a las comunidades circundantes, residentes y dueños de negocios a lo largo del Corredor de la Avenida 35. El alcance se centró en proporcionar la información más reciente del programa y recopilar comentarios de la comunidad y las partes interesadas sobre las opciones de carriles BRT propuestas, de carrera lateral o central, para ayudar a guiar la siguiente fase del programa, que es el diseño. Como resultado de ambos esfuerzos, se determinó que los carriles centrales son la opción preferida para los carriles del BRT y actualmente se está llevando a cabo el diseño preliminar.

35TH AVENUE/VAN BUREN STREET CORRIDOR

13.6
Millas de corredor planificadas

16
Estaciones Propuestas

44
Intersecciones señalizadas

4
Distritos del Concejo de Phoenix (1, 4, 5, 7)

2
Centros de Transporte

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

Participaron con
14,000+
MIEMBROS DE LA COMUNIDAD a través de reuniones públicas, eventos, encuestas y sitios web

Recibieron
2,129
RESPUESTAS PÚBLICAS a las encuestas de BRT

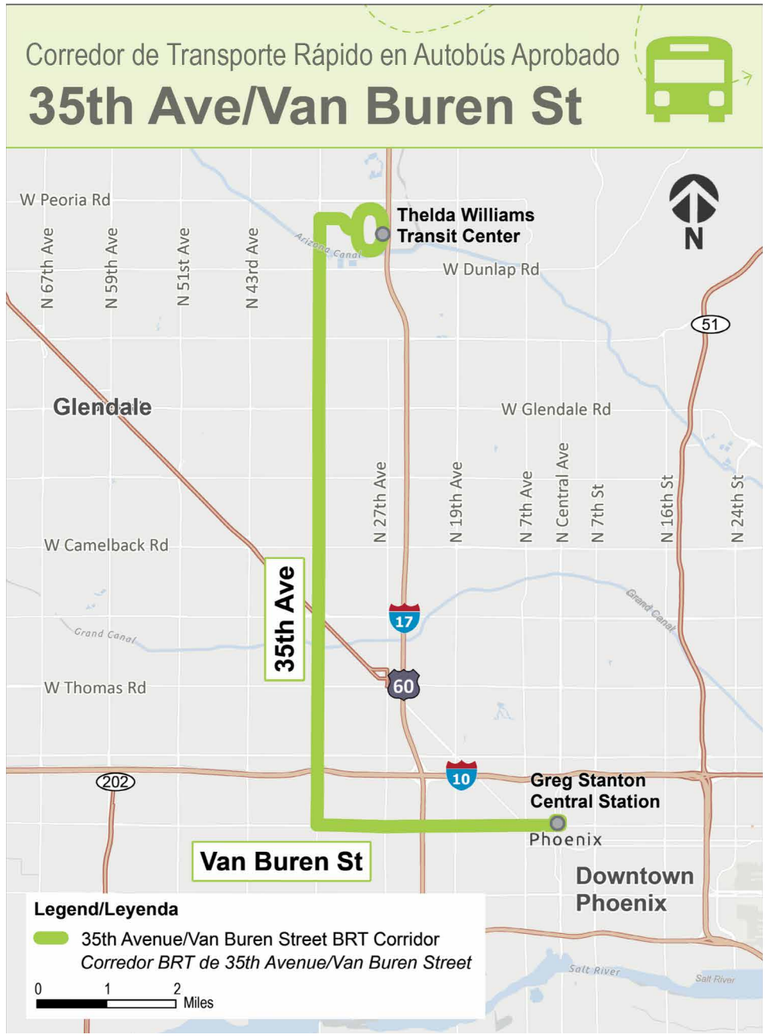
Conectaron con
8,000
NUEVOS USUARIOS en *MeetPhoenixBRT.com*

Tabla 3.2 BRT 2050 completado el EF 2025

Completado EF 2026 (Julio 1, 225 – Junio 30, 2026)

Aumentar Autobús de Transporte Rápido

De octubre a noviembre de 2025, el equipo de BRT lanzó su fase de alcance comunitario en Van Buren Street. Esto incluyó un taller comunitarios, un taller centrados en negocios, cinco eventos emergentes y una reunion de apoyo. También lanzaron una herramienta de reunión en línea y una encuesta sobre *MeetPhoenixBRT.com* para aquellos que no pudieron asistir en persona.



El sitio web de *Meet Phoenix BRT* proporciona información sobre el programa, incluidas respuestas a preguntas frecuentes.

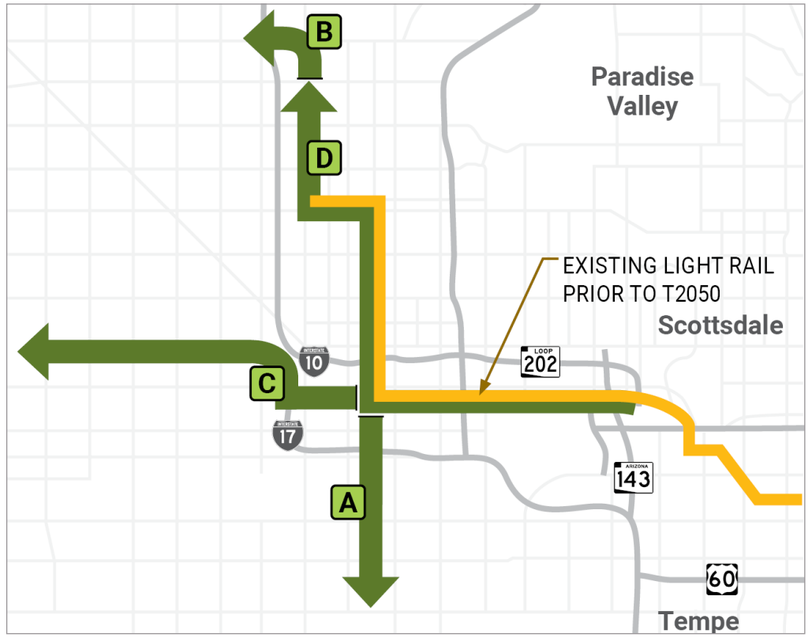


El equipo de BRT se reúne con miembros de la comunidad para hablar sobre el futuro corredor de 35th Avenue y Van Buren Street durante el Festival de Grand Avenue.

Desarrollo Orientado al Transporte

Phoenix está formulando activamente planes de políticas para las áreas cercanas a las estaciones de tranvía ligero para fomentar el TOD a través de comunidades densas, transitables y de uso mixto cerca de los sistemas HCT. Este enfoque tiene como objetivo mejorar la comodidad y lo atractivo para andar a pie, en bicicleta y en transporte público como medios de transporte diarios. Estos planes se enfocan en seis elementos comunitarios: uso de la tierra, vivienda, desarrollo económico, salud, movilidad y sistemas verdes. Los planes de políticas se desarrollan con el aporte de los residentes locales, propietarios de negocios y partes interesadas de la comunidad para reflejar su visión colectiva para el área.

Figura 3.2 – Mapa de Proyectos Financiados Mediante TOD

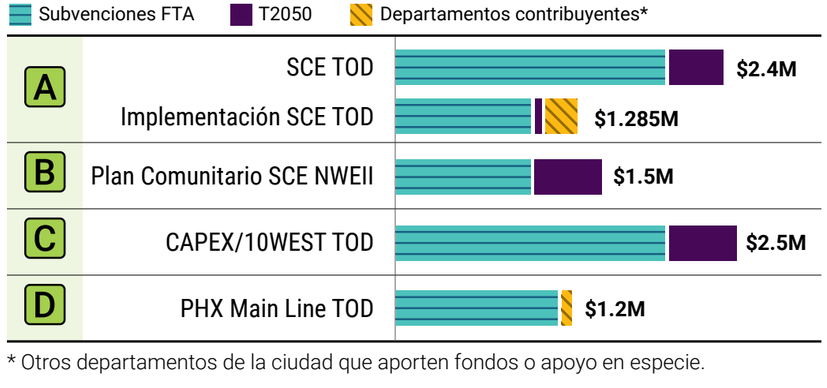


Phoenix ha recibido fondos de subvenciones competitivas a través del Programa Piloto de la FTA para la Planificación de TOD para ayudar con los esfuerzos de planificación e implementación de políticas. Los proyectos financiados actualmente con subvenciones incluyen:

A **South Central Extension/Downtown Hub —**El proyecto implementará la visión comunitaria compartida del Plan Comunitario TOD de South Central, recientemente adoptado, para crear comunidades compactas y conectadas que promuevan la equidad ambiental, y ayudará a lograr avances significativos hacia un uso más equitativo del suelo y hacia inversiones más equitativas en transporte e infraestructura.

B **Northwest Extension Phase II—**el proyecto proporcionará un plano para la futura reurbanización del área de Capitol/I-10 Oeste en una comunidad transitable, de uso mixto y orientado al transporte público, con el objetivo de crear un plan de uso de la tierra TOD y una estrategia de vivienda equitativa, cada uno específico para los corredores CAPEX y 10WEST.

Figura 3.3 – Proyectos Financiados Mediante TOD



* Otros departamentos de la ciudad que aporten fondos o apoyo en especie.

C **Extensión Capitol/10 West Extension —**El proyecto proporcionará un plano para la futura reurbanización del área de Capitol/I-10 Oeste en una comunidad transitable, de uso mixto y orientado al transporte público, con el objetivo de crear un plan de uso de la tierra TOD y una estrategia de vivienda equitativa, cada uno específico para los corredores CAPEX y 10WEST.

D **Phoenix Main Line—**Eeste proyecto tiene la intención de continuar el impulso de la adopción exitosa de varios planes comunitarios de TOD al volver a visitar las áreas de estudio Reinventar PHX y 19 North, analizar los cambios relacionados con la vivienda y avanzar hacia el logro del potencial transformador del tranvía ligero de una manera sostenible.

Progreso del proyecto TOD

Proyecto	Perfil de la Comunidad y Condiciones Existentes	Participación Pública	Visión de la Comunidad	Desarrollo de Planes de Políticas	Adopción del Plan de Políticas	Implementación del Plan de Políticas	Evaluación de Elementos de Acción del Plan de Políticas	Plan de Políticas Alcance Comunitario	Recomendaciones
A South Central	■	■	■	■	■	■	■	■	
B Metro District (NWEII) Transporte Activo	■	■	■	■					
C Capitol/I-10 West Corridor	■	■	■	■					
D Phoenix Main Line TOD Reinventar Phoenix/19 North	■	■	■	■	■				

Tabla 3.3 Transporte de Alta Capacidad T2050

Planificado para EF 2027

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix

Northwest Extension Phase II

- Completar el desarrollo del plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.

South Central Extension/Downtown Hub

- Continuar esfuerzos para la implementación del South Central Extension/Downtown Hub Plan Comunitario TOD.

Capitol Extension

- Completar el desarrollo del plan de uso de tierra para el TOD Capital Extension y la estrategia de vivienda equitativa.

I-10 West Extension

- Completar el desarrollo del plan de uso de tierra para el TOD I-10 West Extension y la estrategia de vivienda equitativa.

West Phoenix Extension

- Refinar la Alternativa Localmente Preferida (LPA) para confirmar la conexión preferida con el sistema existente.
- Continuar con las actividades de participación comunitaria y empresarial para recopilar comentarios y orientar el desarrollo del proyecto.
- Desarrollar programas de asistencia empresarial y desarrollo de la fuerza laboral.
- Continuar coordinando con los proyectos de infraestructura propuestos a lo largo del corredor identificado.

Phoenix Main Line

- Continuar con los esfuerzos para implementar los planes de políticas TOD Reinvent Phoenix y 19 North.

Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido

- Finalizar el diseño preliminar y comenzar los trabajos de diseño final para el corredor BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.

Tabla 3.4 Transporte de Alta Capacidad T2050

Previsto para el EF 2028-2031

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix

Northwest Extension Phase II

- Implementar el plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.

South Central Extension/Downtown Hub

- Completar la implementación del Plan Comunitario de TOD.

Capitol Extension

- Implementar el plan de uso de la tierra TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.

I-10 West Extension

- Implementar el plan de uso de la tierra TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.

West Phoenix Extension

- Completar la ingeniería preliminar, incluyendo las ubicaciones de las estaciones y de los estacionamientos park-and-ride.
- Seleccionar un contratista de diseño final y avanzar al diseño final.
- Seleccionar un contratista de construcción y comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de rieles.
- Continuar coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.
- Implementar programas de asistencia empresarial y desarrollo de la fuerza laboral.
- Continuar con las actividades de participación empresarial y comunitaria.

Phoenix Main Line

- Continuar con los esfuerzos para la implementacion de los planes de políticas TOD Reinvent Phoenix y 19 North.

Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido

- Diseñar y construir el corredor BRT de 35th Avenue/ Van Buren Street.



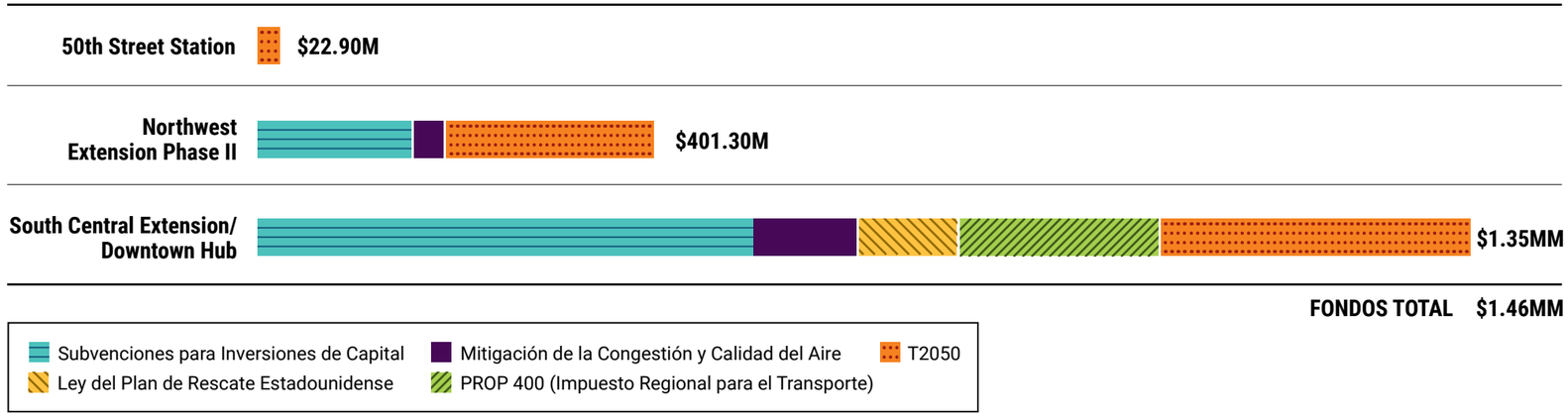
Casi 22,000 pasajeros utilizaron el tranvía ligero en el centro de Phoenix durante el fin de semana del Final Four Femenino de la NCAA en abril de 2026.

Financiamiento de Subvenciones

Uno de los objetivos de T2050 es aprovechar los ingresos directos del impuesto sobre las ventas para obtener fondos de subvenciones de fuentes federales, estatales y regionales. HCT ha utilizado los fondos T2050 como fondos de contrapartida para asegurar las siguientes subvenciones:

- Las subvenciones de inversión de capital son administradas por la FTA y financian inversiones en guías fijas, incluyendo tranvía ligero trenes, tranvías y BRT.
- Mitigación de la congestión y calidad del aire es un programa del Departamento de Transporte de Estados Unidos que proporciona fondos a los estados para proyectos de transporte diseñados para reducir la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire.
- La Ley del Plan de Rescate Estadounidense de 2021 apoya a las agencias de transportación pública para que regresen al servicio después de las suspensiones de COVID-19 de la manera que mejor sirva a sus comunidades.
- La Proposición 400 extiende un impuesto sobre las ventas de medio centavo en el condado de Maricopa para la transportación durante 20 años. Está programado para finalizar el 31 de diciembre de 2025.

Figura 3.4 Distribución de fondos de transporte de tranvía ligeros





El arte público inspirado por la comunidad se exhibe en un tranvía ligero decorado con una envoltura artística.

4.0

Mantenimiento y Mejoras de Calles

MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE CALLES AVANCE ACUMULADO ENE. 1, 2016 – 30 DE JUNIO DE 2026

Tipo de Calle	Millas de pavimento nuevo	Millas de tratamientos de pavimento
Colectores Arteriales/ Mayores	351	1,369
Colectores Locale/ Menores	850	4,521

114 MILLAS DE BANQUETAS NUEVAS

$138.9 MILLONES EN ADICIONALES **SUBVENCIONES RECIBIDAS** DE FUENTES FEDERALES, ESTATALES Y REGIONALES

MEJORADO/INSTALADO

34,507

RAMPAS ADA

INSTALARON

353.3

MILLAS DE NUEVOS CARRILES PARA BICICLETAS

TOTAL INSTALADO

115 **HAWKS** (CRUCES ACTIVADOS DE ALTA INTENSIDAD)

POSTES DE SEÑALES PINTADOS

830 INTERSECCIONES

SE INSTALARON

491 FLECHAS DE GIRO A LA IZQUIERDA

SE INSTALARON

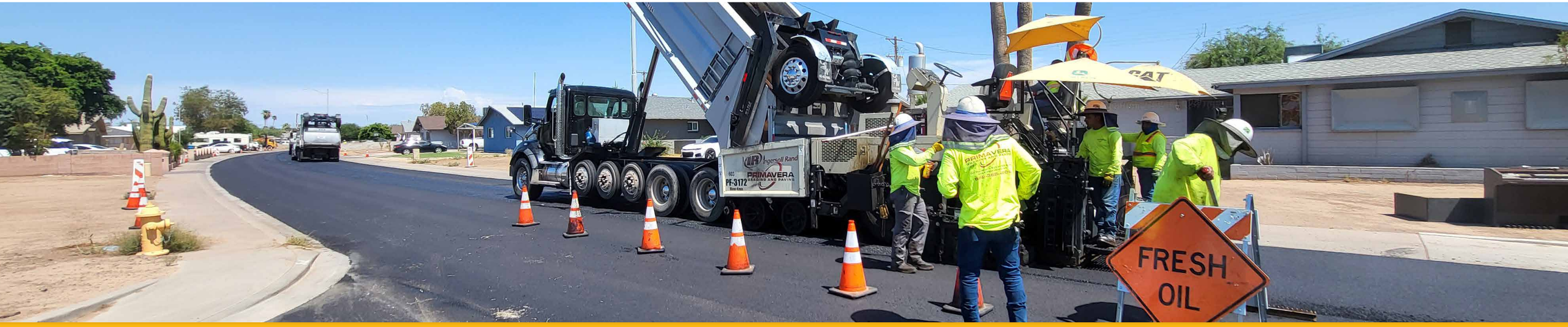
7,640 NUEVAS LUCES DE CALLE

SE REMPLAZARON

3,793 LETREROS LUMINOSOS

SE INSTALARON

109 MILLAS DE CABLE DE FIBRA OPTICA



MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE CALLES

El Departamento de Calles y Transportación trabaja para proporcionar una red de transporte segura y sostenible para todos, incluyendo peatones, ciclistas y automovilistas. Para garantizar que las personas y los bienes se muevan de manera eficiente a través de la red de transporte, el trabajo del departamento incluye el programa de preservación del pavimento, la reparación de asfalto y baches y la instalación de letreros de calles, señales de tráfico, alumbrado público, ciclovías y rampas y banquetas que cumplen con la ADA.

El Departamento de Calles y Transportación planifica y ejecuta muchos proyectos de mejora de calles, como repavimentación y cambios de trazado, que tienen alcances de trabajo bien definidos. Los proyectos más complejos y a gran escala pasan por una fase de evaluación del proyecto antes del diseño y la construcción. Ejemplos de estos proyectos más complejos incluyen mejoras en los carriles de giro, adiciones de carriles y estudios de drenaje.

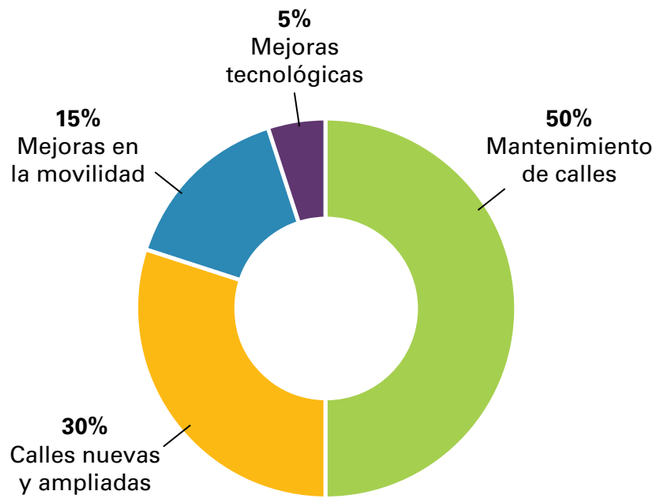
El Departamento de Calles y Transportación también lleva a cabo revisiones de planes para proyectos de desarrollo privados, inspecciones de construcción, pruebas de materiales e implementación de mejoras tecnológicas como GIS. Visite la *página web del Departamento de Calles y Transportación de la Ciudad de Phoenix* para información adicional.

Financiación y Presupuesto

El Departamento de Calles y Transportación de Phoenix recibe financiamiento de diversas fuentes, incluido el 13.8 % del impuesto sobre las ventas de T2050, el impuesto estatal sobre los combustibles para vehículos motorizados, el Fondo General de la ciudad, fondos regionales/de MAG, fondos federales, subvenciones y cuotas de impacto. La Figura 4.1 muestra la distribución general de los fondos de T2050 en el Departamento de Transporte Vial.

En el EF 2026, Phoenix presupuestó aproximadamente $45.6 millones en fondos de T2050 para proyectos de construcción y mantenimiento de calles. El plan T2050 incluye casi $231.3 millones durante los próximos cinco años para mejorar la infraestructura del sistema de transporte, realizar mejoras de accesibilidad conforme a la ADA, evaluar y atender las necesidades de movilidad y continuar con el mantenimiento de las calles de la ciudad.

Figura 4.1 Distribución General del Programa T2050 Para Mejoras en las Calles



Programa de Bonos de Obligación General

El Programa de Bonos de Obligación General (GO) de $500 millones, aprobado por los votantes en noviembre de 2023, ayuda a financiar las necesidades críticas de infraestructura y rehabilitación de las instalaciones de la ciudad, como parques, bibliotecas, estaciones de bomberos y policía, viviendas asequibles, calles y desagües pluviales.

Incluido en el programa está el Proyecto Suplementario de Mantenimiento del Pavimento, que proporciona fondos adicionales para proyectos de molienda y superposición de calles en el vecindario. El fresado y la superposición de calles locales ayudan a preservar el carácter y la calidad del vecindario. Las carreteras en buen estado son más seguras, más silenciosas y reducen el desgaste de los vehículos. Esto reducirá las necesidades de mantenimiento diferido y la degradación de las calles del vecindario.

Para suplementar los fondos de T2050 destinados a mejoras de movilidad, el Programa de Movilidad del Transporte Basado en la Equidad (EBTM por sus siglas en inglés) se incluyó en el Programa de Bonos GO. Las mejoras de movilidad pueden incluir bordillos, cunetas, banquetas, rampas ADA, alumbrado público, medidas para calmar el tráfico, señales HAWK, semáforos y paisajismo con árboles y áreas de sombra. Los proyectos también pueden incorporar prácticas de desarrollo de bajo impacto e infraestructura verde para el manejo de aguas pluviales. El EBTM cuenta con un total de $12.4 millones en fondos, previstos para utilizarse durante los cinco años de vigencia del Programa de Bonos GO.

El Plan de Acción de Seguridad Vial Vision Zero, aprobado por unanimidad por el Concejo Municipal de Phoenix en septiembre de 2022, tiene como objetivo reducir a cero los accidentes con fatalidades y lesiones graves para 2050. El Programa de Bonos GO proporciona casi $16.8 millones durante cinco años para implementar proyectos de mejoras de seguridad, complementando $2 millones de fondos de T2050, $3 millones del Fondo General y $5 millones del Fondo de Ingresos para Usuarios de Carreteras de Arizona. Para mejorar la seguridad de nuestras calles para todos los usuarios, los proyectos previstos incluyen alumbrado vial, modernización de semáforos y señales para peatones conocidas como HAWK.



El Proyecto Suplementario de Mantenimiento del Pavimento cuenta con un financiamiento total de $21.8 millones, previsto para utilizarse durante los EF 2025–2027 del Programa de Bonos GO.

Programas de Subvenciones Competitivas

Uno de los objetivos de T2050 es aprovechar los ingresos del impuesto directo sobre las ventas para obtener fondos de subvenciones de fuentes federales, estatales y regionales. El personal de la ciudad identifica oportunidades de financiamiento y desarrolla y evalúa proyectos e ideas competitivas. Esta evaluación proactiva, antes de la publicación del Aviso de Oportunidad de Financiamiento, ayuda a la ciudad a crear solicitudes de subvenciones persuasivas, incluyendo narrativas, gráficos y análisis de costo-beneficio que han resultado en casi $139 millones en subvenciones otorgadas.

Dado el tiempo y el esfuerzo involucrado en el proceso de solicitud, este trabajo inicial ha permitido a la ciudad responder a más oportunidades de año a año. En el EF 2025, la ciudad desarrolló 11 solicitudes de subvención aprovechando los esfuerzos de T2050 y recibió $22.6 millones.

Tabla 4.1 Subvenciones solicitadas del 1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026

Subvenciones	Proyecto	Estado	Solicitado ($Millones)	Adjudicado ($Millones)
Programa de Subvenciones para Financiamiento Innovador y Concesiones de Activos (IFAC por sus siglas en inglés)	IFAC	No Adjudicado	$0.99	
Programa de Subvenciones Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A por sus siglas en inglés)	Pasos Hacia Calles Más Seguras: Implementación de Soluciones Comprobadas y Enfoques Innovadores	Adjudicado	$24.2	$22.6
Programa para Promover Operaciones Resilientes para un Transportacion Transformador, Eficiente y con Ahorro de Costos (PROTECT por sus siglas en inglés)	Proyecto de Pavimento Frio de la Ciudad de Phoenix – Ampliación	Programa en pausa		
Mejor Utilización de Inversiones para Aprovechar el Desarrollo (BUILD por sus siglas en inglés)	Conexión del Corredor de 64th Street	No Adjudicado	$25	
BUILD	Análisis y Diseño del Sendero de Múltiuso del Canal de Conducción del Área de Laveen	No Adjudicado	$1.4	Blanco
BUILD	Conexión del Corredor de 64th Street	No Adjudicado	$25	
Programa de Subvenciones SS4A	Corredor de Seguridad de 27th Avenue: Campbell Avenue a Northern Avenue	Pendiente	$24	
Programa de Inversión en Puentes	Proyecto de reemplazo del puente del Grand Canal – Van Buren Street/40th Street	Pendiente	$27	
Total de subvenciones solicitadas/Total de subvenciones adjudicadas			**$160.56**	**$22.6**

Autoevaluación y Plan de Transición de ADA

El Departamento de Calles y Transportación está avanzando en su Plan de Autoevaluación y Transición de la ADA, una iniciativa de cuatro años programada para completarse en 2028. Este esfuerzo se alinea con la adopción por parte del Departamento de Transporte de Estados Unidos en 2025 de las guillas de accesibilidad del derecho de paso público como estándares federales aplicables. Hasta la fecha, el Departamento de Calles y Transportación ha evaluado más de 74,000 rampas en las banquetas, 3,000 paradas de transporte, 2,250 botones para peatones, 200 espacios para estacionarse acesibles y 2,400 millas de banquetas. El proyecto identificará las barreras de la ADA en el derecho de paso e informará los esfuerzos de planificación futuros, incluyendo la priorización de mejoras de capital, apoyando una estrategia en toda la ciudad para mejorar la accesibilidad para todos los residentes. El personal de la ciudad hará un seguimiento del progreso utilizando EZ-Map, apoyando la transparencia y la alineación con los objetivos de accesibilidad de toda la ciudad.



Los equipos de construcción están instalando cientos de rampas en las banquetas de la ADA en toda la ciudad, eliminando las barreras a la movilidad de las personas con discapacidades.

Pavimento y Superposiciones de Calles

En el EF 2026, el programa T2050 financió una cantidad sustancial de mantenimiento y reemplazo de pavimento en toda la ciudad. Se colocaron un total de 15 millas de pavimento asfáltico nuevo en las calles principales de la ciudad, con un total de 351 millas desde que comenzó el programa. Otras 68.8 millas de sellado de grietas y lechado (preservación del pavimento que mantiene la carretera hasta que requiera reemplazo) se realizaron en las calles principales, con un total acumulado de 1,369 millas.

Las calles locales (residenciales) vieron 73.4 millas de nueva pavimentación en el EF 2025, para un total de 580 millas desde el inicio del programa. Las calles locales también vieron un sellado significativo de grietas y lechado, con 403.9 millas incluidas, un total de 4,521 millas completadas desde que comenzó el programa.

Las fechas de los nuevos proyectos de pavimento y tratamiento de pavimentos se corrigen retroactivamente debido a retrasos en los datos. Por esa razón y debido a que los errores de redondeo en algunas métricas se agravan a lo largo de los años, algunos logros anuales no se suman a los totales acumulados.

Programa de Transportación Activo

El Programa de Transportación Activo (ATP) trabaja para conectar, mejorar y ampliar la red peatonal y ciclista de Phoenix, con el objetivo de hacer que las calles sean más seguras y accesibles para las personas que caminan, andan en bicicleta y utilizan otros medios de transporte no motorizados. Los proyectos del ATP separan el transporte no motorizado del tráfico vehicular, una intervención fundamental para reducir las muertes por accidentes de tránsito y avanzar en los objetivos de movilidad de toda la ciudad. Estas mejoras hacen que las calles sean más seguras y cómodas para todas las personas que las utilizan.

La expansión de la red está impulsada principalmente por dos iniciativas del ATP: el Programa de Pavimentación de Carriles para Bicicletas y el Programa de Vecindarios Activos Conectados de Phoenix (PhxCAN por sus siglas en inglés), que agregan nuevas millas de carriles para bicicletas y mejoras peatonales, fortaleciendo la red en general.

El Programa de Pavimentación de Carriles para Bicicletas identifica oportunidades para agregar o mejorar carriles para bicicletas cuando las calles ya están programadas para recibir trabajos de repavimentación. Mediante una estrecha coordinación con el equipo de mantenimiento del pavimento, el programa incorpora mejores planes de señalización y marcado vial a los trabajos de mantenimiento de rutina. Este enfoque permite a la ciudad ampliar de manera eficiente la red ciclista y, al mismo tiempo, maximizar el valor de las mejoras viales planificadas.

El Plan de Transportación Activo, aprobado por unanimidad por el Concejo Municipal de Phoenix en abril de 2023, establece políticas, lineamientos de diseño y estrategias para construir la red de transporte activo de la ciudad. A través de este plan, se estableció PhxCAN como una iniciativa enfocada en la comunidad, diseñada para acelerar la implementación de la red y crear oportunidades para que la ciudad mejore y amplíe de manera proactiva la infraestructura de transportación activo.

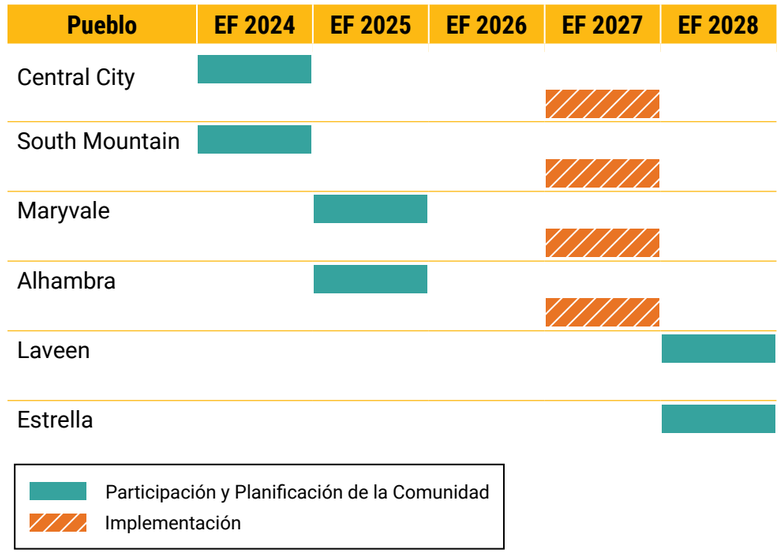
PhxCAN se puso en marcha en el otoño de 2023. Durante el primer año, el programa llevó a cabo actividades de participación comunitaria en las zonas urbanas de South Mountain y Central City. La siguiente fase del programa comenzó en el otoño de 2024 en las zonas urbanas de Maryvale y Alhambra. El ATP prevé presentar los proyectos recomendados para ambas zonas durante el año fiscal 2027 y avanzar hacia su implementación a medida que lo permitan la planificación y coordinación internas.

En el EF 2026, el ATP avanzó la red ciclista de la ciudad con 25.5 nuevas millas de carriles para bicicletas:

- 11.2 millas de carriles estándar
- 12.7 millas de carriles con franjas de separación
- 1.6 millas de carriles protegidos

Aunque esta cifra estuvo por debajo de la meta anual de T2050 de 30.9 nuevas millas de carriles para bicicletas, el programa continúa logrando avances significativos hacia la expansión de la red a largo plazo, al tiempo que implementa mejoras de seguridad y comodidad en las instalaciones existentes. Además, se mejoraron 15.8 millas de carriles para bicicletas existentes mediante la incorporación de franjas de separación, lo que aumentó la visibilidad y la separación para las personas que utilizan la bicicleta.

Figure 4.2 Cronología del los Pueblos PhxCAN



Estudios de Movilidad

El Departamento de Calles y Transportación realiza estudios de movilidad para identificar barreras para las personas que caminan, andan en bicicleta y usan sillas de ruedas y patinetas eléctricos mientras viajan a destinos del vecindario. Phoenix identificó 39 ubicaciones para el estudio al inicio de T2050 y ha completado 12 estudios hasta el momento.

Para mejorar la seguridad, la comodidad y la calidad de vida, las recomendaciones de los estudios han incluido oportunidades para construir nuevas banquetas, instalar o mejorar las rampas de las banquetas ADA e instalar alumbrado público, instalaciones para bicicletas, semaforos, árboles de sombra y conexiones con las paradas de transporte público.

En el EF 2024, la ciudad inició una reevaluación integral de las 12 áreas de movilidad que se estudiaron inicialmente entre 2018 y 2021. La reevaluación catalogó las recomendaciones originales, priorizó las mejoras pendientes y actualizó las estimaciones de costos. Esta evaluación se completó en el EF 2025 y aseguró que las casi 350 recomendaciones originales sigan siendo relevantes para las condiciones actuales y cambiantes.

El Departamento de Calles y Transportación tiene previsto completar aproximadamente $7.6 millones en proyectos de movilidad para 2031, incluida la instalación de señales HAWK adicionales, la construcción de banquetas y rampas ADA, la instalación de alumbrado en intersecciones y la construcción de accesos ADA a senderos.



En el EF 2026, el Departamento de Calles y Transportación añadió este HAWK en 7th Street y Vogel Avenue, que es el parte del Área de Movilidad 12.

Programa de Pavimento Frio

En octubre de 2020, el Departamento de Calles y Transportación comenzó a aplicar recubrimiento de pavimento frio en calles seleccionadas. El programa piloto estudió la eficacia y durabilidad del material, así como la capacidad del recubrimiento para prolongar la vida útil del pavimento existente. Desde entonces, se han aplicado más de 200 millas de recubrimiento de pavimento fresco en toda la ciudad. El pavimento fresco refleja una mayor proporción de la luz solar que recibe y, por lo tanto, absorbe menos calor. Debido a esta mayor reflexión, el recubrimiento tiene el potencial de compensar el aumento de las temperaturas nocturnas en la región. Para obtener más información, visite *la página web del Cool Pavement*.

Mejoras de Tecnología en Intersecciones

Phoenix utiliza una variedad de mejoras tecnológicas que van desde balizas circulares de parpadeo e iluminación mejorada hasta la instalación de HAWK. Otras mejoras tecnológicas T2050 incluyen la mejora y el mantenimiento de los equipos de control de tráfico, la actualización de los controladores de semaforos, la implementación de la detección de vehículos no invasiva equipada con análisis avanzados, la adición de flechas de giro a la izquierda en las intersecciones justificadas, la sustitución de los letreros de nombres de las calles con letreros de nombres de calles iluminados internamente y la instalación de señales actualizadas, señalización, equipos de detección y sistemas de gestión y monitoreo del tráfico.

La ciudad, como parte de un programa continuo de mantenimiento del transporte, está ampliando la red principal de comunicación. Estos proyectos aumentan la red principal de la ciudad y benefician al público viajero al permitir que el Centro de Mantenimiento de Tráfico (TMC por su siglas en inglés) monitoree mejor el tráfico con cámaras que envían video de transmisión completa al TMC. Además, los dispositivos inteligentes instalados en las intersecciones transmiten medidas automatizadas de rendimiento de las señales de tráfico al TMC, lo que permite al TMC ajustar la sincronización de los semáforos para mejorar el flujo de tráfico y servir mejor al público. Del mismo modo, la red principal ampliada proporciona conexiones mejoradas e integradas entre las estaciones para los servicios de emergencia, como los bomberos y la policía.

Tabla 4.2 T2050 Mantenimiento y Mejoras de calles

Completadas en el EF 2026
(1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026)

Proyectos de calles

- Cinco proyectos mayores de calles en planeación.
- Nueve proyectos mayores de calles en diseño.
- 16 proyectos mayores de calles en construcción.

Pavimento y superposiciones de calles

- 15.1 millas de pavimento asfáltico nuevo en calles principales.
- 68.8 millas de otros tratamientos de pavimento, como sellado de grietas y lechado, en las calles principales.
- 73.4 millas de pavimento de calles locales.
- 403.9 millas de otros tratamientos de pavimento en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Se instalaron 11.2 millas de carriles estándar.
- Se instalaron 12.7 millas de carriles con franjas de separación.
- Se instalaron 1.6 millas de carriles protegidos.
- Se mejoraron 15.8 millas de carriles para bicicletas existentes mediante la incorporación de franjas de separación.

Alumbrado público

- Se instalaron 322 nuevas luces de alumbrado público.

Banquetas

- Se construyeron 8.4 millas de banquetas nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Se instalaron 2,652 rampas de ADA

Mejoras de tecnología en intersecciónes

- Se reemplazaron 99 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Se han repintado todos los postes de señalización en 58 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Se instalaron 84 nuevas flechas de giro a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Se instalaron seis HAWKs peatonales.
- Se instalo una milla de cable de fibra óptica.

Tecnología Informática y GIS

El Departamento de Calles y Transportación digitaliza, valida e informa sobre los bienes. El departamento utiliza la tecnología GIS para catalogar datos de ubicación y registros de mantenimiento en carriles para bicicletas, pavimento, señales de tráfico iluminadas y rampas de acera de la ADA. En última instancia, los datos permiten planificación, análisis e informes más eficientes.

La tecnología ha permitido al Departamento de Calles y Transportación:

- Creación de aplicaciones de personal de campo para informar la condición y las necesidades de mejora relacionadas con activos tales como señales de tráfico, pavimento, rampas en las banquetas, banquetas y alumbrado público.
- Mejorar la precisión, utilidad y disponibilidad de los datos de señales de tráfico existentes para todo el departamento.
- Aprovechar los datos de la condición del pavimento, con los datos subyacentes de la condición del suelo, para proporcionar a los ingenieros una comprensión más amplia de las áreas problemáticas.
- Actualizar los datos de ciclovías y estudios de movilidad para brindar al equipo de ATP información precisa para planificar e implementar mejoras.
- Como parte del Plan Maestro de Árboles y Sombra de Phoenix que se implementó en 2022, dar seguimiento al progreso del programa Corredores Frio utilizando un mapa interactivo.
- Investigar y editar miles de registros de rampa de la ADA para crear y actualizar la base de datos.

Las aplicaciones internas y externas permiten al personal y, en muchos casos, a los residentes acceder a servicios de mapas con esta información SIG. Algunos de estos incluyen un *mapa web de señales de tráfico HAWK*, activo en vivo, el *tablero de mantenimiento del pavimento*, *servicios de mapas de ciclovías*, *mapeo de instalaciones de e-scooters* y *mapa interactivo de corredores frio*

A medida que los miembros del personal en el campo realizan actualizaciones en vivo, los datos acumulados y las herramientas de análisis brindan un flujo de trabajo más eficiente y análisis e informes casi en tiempo real.

Tabla 4.3 T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Planificadas para el EF 2027

Proyectos de calles

- Llevar a cabo cinco evaluaciones de proyectos de calles principales.
- Diseño de cuatro proyectos grandes de calles.
- Continuar la construcción de 19 proyectos importantes de calles.

Pavimento y superposiciones de calles

- Pavimentación de 20 millas en calles principales.
- Pavimentación de 83 millas en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Instalar 25 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.

Alumbrado público

- Instalar 150 luces de calles nuevas.

Banquetas

- Construir 5.0 millas de banquetas nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Instalaron 1,770 rampas ADA

Mejoras de tecnología en intersecciónes

- Reemplazar 120 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Repintar todos los postes de señalización en 60 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Instalar 95 flechas nuevas de giros a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Instalar ocho HAWKs peatonales.
- Instalar 27 millas de cable de fibra óptica.

Tabla 4.4 T2050 Mantenimiento y mejoras de calles

Planificadas para el año fiscal 2028-2031

Proyectos de calles

- Llevar a cabo 11 evaluaciones de proyectos de calles principales.
- Diseñar de 15 proyectos grandes de calles.
- Continuar la construcción de 33 proyectos importantes de calles.

Pavimento y Superposiciones de Calles

- Pavimentación de 76 millas en calles principales..
- Pavimentación de 224 millas en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Instalar 123.6 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.

Alumbrado público

- Se instalaron 360 nuevas luces de alumbrado público.

Banquetas

- Construir 25 millas de banquetas nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Instalar 7,080 rampas ADA

Mejoras de tecnología en intersecciónes

- Se reemplazaron 400 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Se han repintado todos los postes de señalización en 220 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Se instalaron 350 nuevas flechas de giro a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Se instalaron 20 HAWKs peatonales.
- Se instalaron 55 millsa de cable de fibra óptica.

5.0

Apéndice

APÉNDICE

Suposiciones de Programación Durante el Ciclo de Vida

Como es el caso con todo plan a largo plazo, la elaboración del modelo financiero para el programa T2050 exigió muchas suposiciones para la estimación de costos, ingresos y calendarización de los proyectos y nuevos servicios. Suposiciones clave del programa T2050 incluyen lo siguiente:

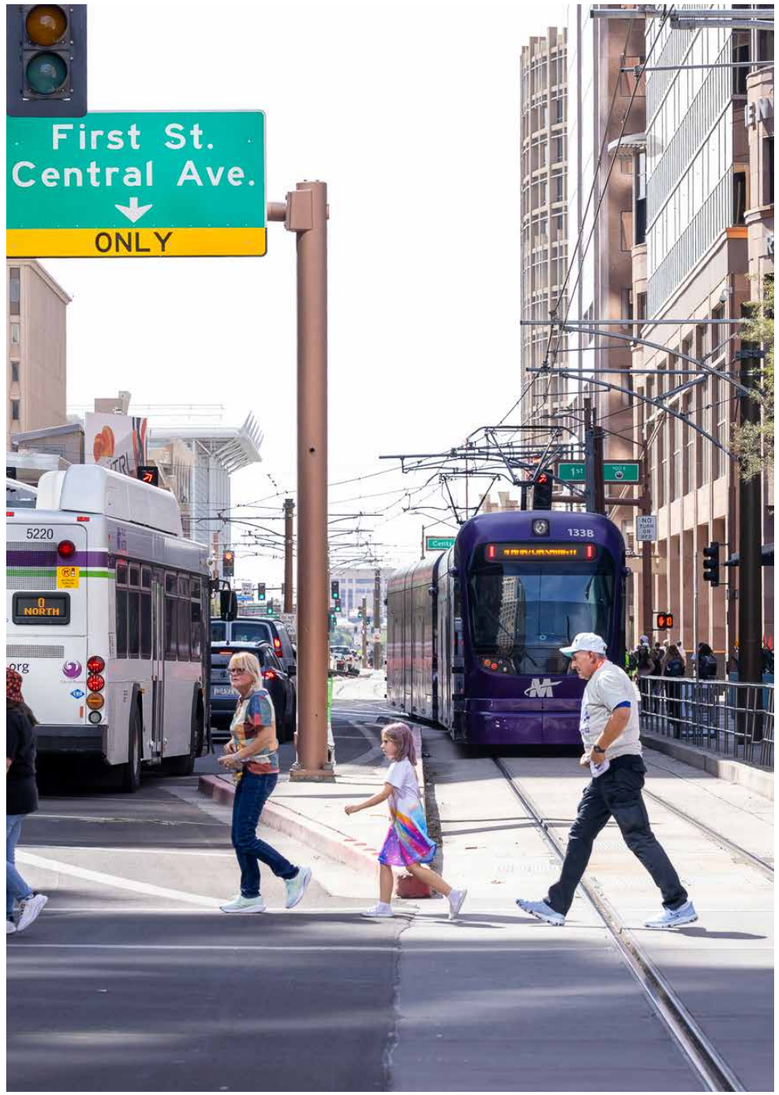
- Se proyecta que la implementación de proyectos y nuevos servicios ocurrirá en el transcurso del plan de 35 años, según lo permita el financiamiento y la demanda del servicio.
- Se estima que los costos de capital y operativos crecerán a tasas de inflación promedio de 3% a 4% anual durante la vigencia del plan. Estas tasas de inflación son algo más altas que los aumentos anuales típicos que la ciudad ha experimentado en los grandes contratos de transporte y proporcionan estimaciones de costos más conservadoras.
- Se estima que los ingresos del impuesto sobre las ventas T2050 crecerán a una promedio de tasa anual 3.6%, que es menor que promedio de tasa de crecimiento anual del 5.2% en el pronóstico más reciente del Departamento de Transporte de Arizona preparado en septiembre de 2020 para el Impuesto Especial de Transportación del Condado de Maricopa de la Proposición 479. El impuesto de renta de residencia fue removido el 1 de enero 205, reduciendo el ingreso debido de T2050.
- El impuesto regional para el transporte de la Proposición 400 se extendió mediante la Proposición 479 por los próximos 20 años, o hasta 2045.
- Se asume que los fondos de la fórmula de transporte federal continuarán durante la vigencia del plan, con incrementos muy modestos a lo largo del tiempo, y son consistentes con el Plan de Transporte Regional a largo plazo de MAG.
- El modelo financiero es consistente con los supuestos de Valley Metro, que van del 0% al 39%, para el nivel de financiamiento de las Subvenciones de Inversión de Capital federales discrecionales para los costos de capital del tranvía ligero. Las subvenciones de inversión de capital federal discrecionales, en promedio, financian más del 40% de los costos totales del proyecto para los proyectos ferroviarios actuales en todo el país.
- Se supone que las tarifas de transporte continúan siendo más bajas que el objetivo de la política de tarifas regional de recuperación del 25% de los costos directos de las operaciones de transporte, lo que refleja la tasa actual de recuperación de tarifas. Se supone que la disminución de los ingresos por tarifas debido a la pandemia de COVID-19 se recuperará muy lentamente durante 20 años.
- Se supone que algunos fondos de capital se proporcionarán a través de financiamiento, según sea necesario, con los costos correspondientes estimados utilizando las ofertas típicas de bonos municipales. Se explorarán tipos de financiamiento menos costosos y más flexibles para minimizar los costos de financiamiento.
- Otros ingresos, como la publicidad de transporte y las ganancias por intereses sobre el saldo del fondo, se pronostican utilizando tasas de crecimiento muy bajas.
- Se supone que se mantendrá una reserva operativa equivalente al 15% de los costos operativos anuales del transporte público durante la vigencia del plan.



T2050 está creando una ciudad más segura y accesible para todos los residentes al mejorar las condiciones de las calles, los carriles para bicicletas y banquetas.

Proyección del Flujo de Ingresos del Impuesto Sobre Ventas T2050

La Tabla A.1 incluye los ingresos proyectados por concepto del impuesto sobre las ventas para cada año del plan T2050. Además, la tabla muestra la asignación prevista para los departamentos de Transporte Público y Transporte Vial.



La inversión en transporte brinda acceso a recreación, servicios comunitarios y empleo al tiempo que aumenta la cohesión de la comunidad e inspira un sentido de unión.

Tabla A.1 Proyección del Flujo de Ingresos del Impuesto Sobre Ventas T2050

Ejercicio Fiscal	T2050 Total (Pronóstico 2015)	Total Real	Pronóstico Transporte Público (86.2%)	Transporte Público Real	Pronóstico Transporte Vial (13.8%)	Transporte Vial Real
2016	$89,125,000	$98,593,240	$76,826,000	$85,095,392	$12,299,000	$13,497,848
2017	204,006,000	203,352,480	175,853,000	175,430,201	28,153,000	27,922,279
2018	213,696,000	215,805,685	184,206,000	185,998,894	29,490,000	29,806,791
2019	224,401,000	239,179,006	193,434,000	206,200,341	30,967,000	32,978,665
2020	235,642,000	247,592,555	203,123,000	213,437,765	32,519,000	34,154,790
2021	246,835,000	279,348,428	212,772,000	240,800,097	34,063,000	38,548,331
2022	258,559,000	335,608,608	222,878,000	289,313,016	35,681,000	46,295,592
2023	270,841,000	362,473,105	233,465,000	312,478,016	37,376,000	49,995,090
2024	283,706,000	376,179,399	244,555,000	324,266,526	39,151,000	51,912,873
2025	297,182,000	366,801,310	256,171,000	316,362,126	41,011,000	50,439,183
2026	311,298,000	436,784,848	268,339,000	376,513,642	42,959,000	60,271,206
2027	326,085,000		281,085,000		45,000,000	
2028	341,574,000		294,437,000		47,137,000	
2029	357,799,000		308,423,000		49,377,000	
2030	374,794,000		323,072,000		51,722,000	
2031	392,597,000		338,419,000		54,178,000	
2032	411,245,000		354,493,000		56,752,000	
2033	430,779,000		371,331,000		59,448,000	
2034	451,241,000		388,970,000		62,271,000	
2035	472,675,000		407,446,000		65,229,000	
2036	495,127,000		426,799,000		68,328,000	
2037	518,646,000		447,073,000		71,573,000	
2038	543,281,000		468,308,000		74,973,000	
2039	569,087,000		490,553,000		78,534,000	
2040	596,119,000		513,855,000		82,264,000	
2041	624,435,000		538,263,000		86,172,000	
2042	654,095,000		563,830,000		90,265,000	
2043	685,165,000		590,612,000		94,553,000	
2044	717,710,000		618,666,000		99,044,000	
2045	751,801,000		648,052,000		103,749,000	
2046	787,512,000		678,835,000		108,677,000	
2047	824,919,000		711,080,000		113,839,000	
2048	864,102,000		744,856,000		119,246,000	
2049	905,147,000		780,237,000		124,910,000	
2050	948,142,000		817,299,000		130,844,000	
Total	**$16,679,368,000**	**$3,161,718,664**	**$14,377,615,000**	**$2,725,896,016**	**$2,301,753,000**	**$435,822,648**

Resumen Financiero EF 2026

La tabla de resumen financiero del EF 2025 resume los ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF 2026.

Tabla A.2 Resumen Financiero del EF 2026 (1 de julio de 2025 - 30 de junio de 2026)

Origen de los Fondos - Ingresos	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede / (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede / Menor al Presupuesto	Notas al Pie de Página
Impuestos Sobre Ventas Dedicadas - T2050	$439,091,042	$436,784,848	$(2,306,194)	-0.5%	
Asistencia Local de Transportación	4,050,000	4,067,212	17,212	0.4%	
Ingresos de Pasaje de Autobús	22,454,300	21,418,358	(1,035,942)	-4.6%	
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride	962,426	835,288	(127,138)	-13.2%	
Ingresos de Pasaje de Tranvia	3,153,374	3,751,062	597,688	19.0%	2
Publicidad – Autobuses y tranvía ligero	2,282,716	3,777,334	1,494,618	65.5%	3
Fondos federales para el transporte	118,121,444	71,657,968	(46,463,476)	-39.3%	4
Impuesto regional para el transporte	15,065,700	7,314,874	(7,750,826)	-51.4%	5
Ingresos provenientes de deuda				0.0%	
Otros ingresos	26,949,529	28,119,338	1,169,809	4.3%	
Saldo del fondo	$181,124,547	$(98,167,129)	$(279,291,675)	-154.2%	6
Saldo del Fondo	**$813,255,078**	**$479,559,153**	**$(333,695,924)**	**-41.0%**	

	Uso de los Fondos	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede / (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede / Menor al Presupuesto	Notas al Pie de Página
Operaciones de Transporte	Autobús de Ruta Local Fija	$168,954,468	$156,123,002	$(12,831,466)	-7.6%	7
	Autobús Interurbano RAPID	4,469,594	4,130,145	(339,449)	-7.6%	8
	Circulador Vecinal	4,755,851	4,394,661	(361,189)	-7.6%	9
	BRT				0.0%	
	Operaciones Dail-a-Ride	26,929,613	26,047,785	(881,828)	-3.3%	
	Operaciones del Tranvía Ligero	81,376,636	81,738,485	361,849	0.4%	
	Seguridad	16,564,346	14,978,741	(1,585,605)	-9.6%	10
	Administración y Apoyo	62,671,754	60,622,649	(2,049,105)	-3.3%	
	Total de Operaciones	**$365,722,262**	**$348,035,469**	**$(17,686,793)**	**-4.8%**	
Servicio de Deuda		**$27,646,889**	**$25,819,005**	**$(1,827,884)**	**-6.6%**	11
Proyectos de Capital	Autobús y Vehículos Dial-a-Ride	81,024,613	37,680,600	(43,344,013)	-53.5%	12
	Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	4,182,440	706,256	(3,476,184)	-83.1%	13
	Instalaciones Para Operación y Mantenimiento de Autobús	26,591,698	8,598,168	(17,993,530)	-67.7%	14
	Tecnología de Autobús y Dial-a-Ride	13,552,500	675,387	(12,877,113)	-95.0%	15
	Otros Capitales Para Autobús	9,771,504	937,058	(8,834,446)	-90.4%	16
	LRT South Central	77,539,000	6,064,851	(71,474,149)	-92.2%	17
	LRT Northwest Fase II	27,723,500	5,203,113	(22,520,387)	-81.2%	18
	LRT Extensión Capitol/I-10 West Fase 1	74,302,000	90,728	(74,211,272)	-99.9%	19
	LRT Otro	1,750,000	29,413	(1,720,588)	-98.3%	20
	BRT	57,800,000	304,974	(57,495,026)	-99.5%	21
	Calles - Mantenimiento Mayor	27,126,923	26,757,259	(369,664)	-1.4%	
	Calles - Proyectos Mayores de Transporte	340,201	319,929	(20,271)	-6.0%	22
	Calles - Proyectos de Movilidad	11,946,135	11,392,117	(554,018)	-4.6%	
	Calles - Otro	1,188,728	1,187,875	(853)	-0.1%	
	Calles - Tecnología	5,046,685	5,756,951	710,266	14.1%	23
	Total de Proyectos de Capital	**$419,885,927**	**$105,704,679**	**$(314,181,247)**	**-74.8%**	
	Total de Gastos	**$813,255,078**	**$479,559,153**	**$(333,695,924)**	**-41.0%**	

Las notas a pie de página que detallan la tabla de resumen financiero del EF 2026 incluyen:

1. Se eliminó el programa de boletos de Dial-a-Ride. Los ingresos de Dial-a-Ride corresponden a los ingresos mensuales y de pases regionales del EF 2026.
2. Los eventos son estacionales y se administran mediante dos contratos independientes para Phoenix Rising y Mortgage Matchup Arena. El contrato de Mortgage Matchup Arena venció durante el EF 2026; Valley Metro Rail continúa en negociaciones, lo que resultó en menores ingresos.
3. Los ingresos por publicidad fueron superiores a lo estimado.
4. Se prevé utilizar los fondos federales en años futuros, en consonancia con los costos de los proyectos de infraestructura.
5. Los ingresos de los fondos regionales estuvieron por debajo de las proyecciones debido a una reducción en las solicitudes de reembolso.
6. No fue necesario utilizar fondos del saldo existente debido a que los gastos fueron inferiores a los presupuestados, lo que resultó en un aumento del saldo del fondo.
7. Los costos de los servicios de las operaciones locales de autobuses de ruta fija fueron inferiores a lo estimado en el EF 2026.
8. Los costos de los servicios de las operaciones de autobuses RAPID de transporte de cercanías fueron inferiores a lo estimado en el EF 2026.
9. Los costos de los servicios de las operaciones de los Autobuses Circuladores de Vecindario fueron inferiores a lo estimado en el EF 2026.
10. Los costos de la Unidad de Control del Transporte Público fueron inferiores a lo estimado en el EF 2026.
11. Calles: $25.62 millones; Transporte Público: $200K (credenciales, actualización de teléfonos y Cooperativa Regional de Comunicaciones Inalámbricas).
12. Retrasos en la producción del flete por parte de los fabricantes.
13. Se retrasó la construcción de las bahías de para autobuses.
14. Proyectos retrasados para años futuros.
15. Algunos proyectos tecnológicos estuvieron por debajo del presupuesto.
16. Contingencia no utilizada.
17. Se requirió menos financiamiento de Phoenix debido al adelanto de fondos y a los fondos federales recibidos.
18. Estimación pendiente de $20 millones para costos de adquisición y otros costos pendientes; transferencia del presupuesto a años posteriores.
19. El Concejo Municipal suspendió el proyecto.
20. El presupuesto se utilizó para proyectos pequeños a lo largo de la línea del riel South Central.
21. El proceso de participación pública y de las partes interesadas tomó más tiempo de lo previsto debido a legislación estatal.
22. El presupuesto no se utilizó en su totalidad debido a ahorros en tiempo del personal.
23. El presupuesto fue excedido debido a una obligación de $1.7 millones para avanzar las mejoras tecnológicas del Proyecto de Alumbrado Público en Toda la Ciudad del Programa de Mejoras de Seguridad Vial de T2050.

Plan Quinquenal de Implementación

En el cuadro del plan quinquenal de aplicación se resume la distribución prevista de los fondos recaudados para los próximos cinco años. La tabla no incluye colecciones reales.

Tabla A.3 Plan quinquenal de implementación (EF 2027-2031)

Origen de los fondos - Ingresos	EF 2026-27	EF 2027-28	EF 2028-29	EF 2029-30	EF 2030-31
Impuesto sobre las ventas dedicado – T2050	$434,840,000	$452,535,000	$472,069,000	$492,518,000	$513,372,000
Asistencia de Transporte Local	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000
Ingresos por Pasajes de Autobús	22,060,909	22,722,736	23,404,418	24,106,551	24,829,747
Ingresos por Tarifas de Dial-A-Ride	860,347	886,157	912,742	940,124	968,328
Ingresos de Pasaje de Tranvía	3,863,593	3,979,501	4,098,886	4,221,853	4,348,508
Fondos Federales de Transporte	134,175,000	74,040,000	201,353,000	135,111,000	168,983,000
Impuesto Regional de Transporte	130,634,000	129,967,000	144,371,000	125,746,000	157,506,000
Ingresos de Bonos/Papel Comercial					
Otros Ingresos	24,727,757	25,098,673	25,475,153	25,857,281	26,245,140
Saldo del Fondo	$(19,228,656)	$(129,289,503)	$(59,850,120)	$133,552,015	$1,407,840
Ingresos Totales	**$735,982,951**	**$583,989,565**	**$815,884,080**	**$946,102,824**	**$901,710,563**

	Uso de Fondos	EF 2026-27	EF 2027-28	EF 2028-29	EF 2029-30	EF 2030-31
Total de Operaciones	Autobús de Ruta Local Fija	$253,221,197	$260,817,833	$268,642,368	$276,701,639	$285,002,688
	Autobús Interurbano RAPID	5,321,973	5,481,632	5,646,081	5,815,464	5,989,927
	Circulador Vecinal	5,706,262	5,877,450	6,053,773	6,235,387	6,422,448
	BRT					
	Operaciones Dial-a-Ride	28,323,686	29,173,397	30,048,598	30,950,056	31,878,558
	Operaciones Tranvía Ligero	91,246,037	93,983,418	96,802,921	99,707,008	102,698,219
	Seguridad	16,778,692	17,282,053	17,800,514	18,334,530	18,884,566
	Administración y Apoyo	5,546,400	5,712,792	5,884,176	6,060,701	6,242,522
	Total de Operaciones de Transporte	**$406,144,247**	**$418,328,574**	**$430,878,432**	**$443,804,785**	**$457,118,928**
Servicio de Deuda		**$29,013,125**	**$2,214,375**	**$2,215,375**	**$2,214,375**	**$2,212,375**
Proyectos de Capital	Autobús y Vehículos Dial-a-Ride	$69,451,222	$59,265,592	$189,474,936	$116,428,327	$124,622,423
	Instalaciones para pasajeros de autobús	1,860,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	Instalaciones de Operación y Mantenimiento de Autobús	11,089,000	12,550,000	102,550,000	2,550,000	2,550,000
	Tecnología de autobús y Dial-a-Ride	7,848,973	2,227,000	1,727,000	2,527,000	1,727,000
	Otra capital de autobús	13,731,000	13,582,000	13,582,000	13,582,000	13,582,000
	Tranvía ligero South Central	38,530,145				
	Extensión Tranvía Ligero Northwest Fase II	20,003,155				
	Extensión Tranvía Ligero Capitol Extension	1,040,665				
	Extensión Tranvía Ligero West Phoenix Light Rail Extension	5,025,000	5,025,000	5,000,000	5,000,000	5,001,500
	Otro Tranvía ligero	1,599,956				
	Autobús de Transporte Rápido	34,500,000	33,000,000	37,000,000	326,000,000	261,000,000
	Total de Proyectos Capitales de Transporte Público T2050	**$204,679,116**	**$126,649,592**	**$350,333,936**	**$467,087,327**	**$409,482,923**
	Calles - Mantenimiento Mayor	$26,447,227	$27,390,000	$26,790,000	$26,790,000	26,790,000
	Calles - Proyectos Mayores de Transporte	18,631,463	2,751,337	2,277,337	2,377,337	2,277,337
	Calles - Proyectos de Movilidad	42,457,627	2,353,000	326,000	766,000	766,000
	Calles - Otro	691,000	856,000	463,000	463,000	463,000
	Calles - Tecnología	7,919,146	3,446,687	2,600,000	2,600,000	2,600,000
	Total Calles T2050 Proyectos Capitales	**$96,146,463**	**$36,797,024**	**$32,456,337**	**$32,996,337**	**$32,896,337**
	Total de Proyectos de Capital	**$300,825,579**	**$163,446,616**	**$382,790,273**	**$500,083,664**	**$442,379,260**
	Total de Gastos	**$735,982,951**	**$583,989,565**	**$815,884,080**	**$946,102,824**	**$901,710,563**
	Saldo de Fondos de Fin de Año: Transporte Público	$514,816,219	$638,471,915	$685,652,850	$537,148,688	$517,808,850
	Saldo de Fondos de Fin de Año: Calles	$21,033,125	$26,666,931	$39,336,116	$54,288,263	$72,220,262
	Saldo Total del Fondo	**$535,849,343**	**$665,138,846**	**$724,988,966**	**$591,436,951**	**$590,029,111**



TRANSPORTE EN PHOENIX 2050

AVANZANDO A PHOENIX