

Accomplishments To Date

- U.S. Presidential Permit approved by State Department
- SANDAG-sponsored toll legislation approved – SB 1486 (Ducheny)
- Exchange of Diplomatic Notes with Mexico
- Financial Feasibility Study and POE Feasibility Study completed
- Tier I Program EIS/EIR approved
- Enhanced Program Development Study for POE underway
 - Draft Tier II Program EIR/EIS released for public review
 - Draft Project Report circulated for comment
 - Ongoing technical coordination between U.S. and Mexico



For more information contact:

Mario Orso (619) 688-2561; mario.orso@dot.ca.gov
 Marney Cox (619) 699-1930; mco@sandag.org
 Christina Casgar (619) 699-1982; cca@sandag.org



Gateway of Opportunity SR-11/Otay Mesa East Port of Entry



- New Port of Entry
- Scheduled Opening 2015
- New 2.1-Mile/Four-Lane State Highway (SR-11)
- Economic Engine/Jobs
- Add Capacity
- Reduce Border Traffic Congestion
- Improve Efficiency
- Pilot Project
- 100-Acre Greenfield - Room to Grow
- Innovative Operations and Security

Tomorrow's Safe, Secure, and Efficient Border . . .
 BUILDING A NEW WAY TOGETHER



INNOVATIVE PLANNING

The need is great.

All border crossings between California and Mexico are congested and constrained with a footprint that is inadequate to meet 21st century demand.

- The busiest international passenger land crossing along the United States-Mexico border is clogged. (San Ysidro/Tijuana)
- The Otay Mesa Port of Entry (POE) nearby is accommodating the third highest dollar value of trade among all southern border POEs.
- More than 1.4 million trucks carrying an estimated \$28.6 billion in goods crossed at the Otay Mesa POE in 2006. The number of trucks is expected to double by 2025.
- Although cross-border traffic declined during the recession, traffic is picking back up as the recovery progresses. Peak wait times for commercial trucks and passenger vehicles can last two to four hours.
- Border traffic congestion and delays cost the U.S. and Mexican economies an estimated \$7.2 billion in gross output (value of goods and services produced) and more than 62,000 jobs in 2007. The annual dollar loss is equivalent to 18 Super Bowls. The annual job loss is equal to four companies the size of Google.
- Border congestion is detrimental to air quality.
- The California Department of Transportation (Caltrans), the San Diego Association of Governments (SANDAG), and the U.S. General Services Administration (GSA) have developed a feasibility study of the existing commercial crossing, Otay Mesa, as a first step to address congestion and capacity constraints. Our studies indicate that a new border crossing must be part of a 21st century approach.

A solution is needed.

The Obama Administration has a vision for 21st century border crossings, and the Otay Mesa East Port of Entry

project presents a model approach that we want to create with our federal partners.

A third border crossing at Otay Mesa East will reduce delays and congestion, better accommodate projected trade and travel demand, and increase economic growth and job opportunities on both sides of the border without sacrificing border safety and security.

The solution will require unique partnerships.

SANDAG, in cooperation with Caltrans, GSA, U.S. Customs and Border Protection (CBP), U.S. Department of Transportation (DOT), the Federal Highway Administration (FHWA), counterpart agencies in Mexico, and other project stakeholders, is working on developing the new Otay Mesa East POE and State Route 11. This development will improve the efficient movement of people and goods between the United States and Mexico.

A flexibly designed new POE will accommodate increased demand, partnering opportunities, and new technologies as part of the solution.

The project will be developed in phases, allowing the facility to progress while providing a safe, secure, and efficient crossing.

Scheduled to open in 2015, this POE and state highway will connect the U.S.-Mexico border to key regional, state, and international highways.

The project, on the U.S. side of the border alone, is expected to cost approximately \$650 million and is to be funded through tolls, fees, and other revenues such as California's Proposition 1B Trade Corridor Improvement Fund.

INNOVATIVE FINANCING

Financial plan first.

- Create a top notch finance team early in the planning process.
- Determine the revenue generating capacity of the toll road.
- Design the project.

The "financial plan first strategy" was developed by researching best practices and recognizes that the early engagement of a financial team is a key ingredient to minimizing risk and delivering a successful toll-financed project. Over the past decade, a number of comprehensive studies on the nation's transportation system have concluded that a significant increase in funding and investment is needed to keep America competitive. These studies have pointed out that historically, transportation infrastructure has been financed primarily through a combination of state and local taxes and fees, and – for major projects – federal grants funded by national motor fuels taxes. These resources are typically combined to fund projects on a "pay-as-you-go" basis, meaning that projects often have been built in phases or increments as funds become available over a period of years.

However, as funding for the nation's transportation infrastructure needs continues to shrink, public officials, financiers, and transportation professionals are exploring a range of new innovative financial tools to help fill funding gaps.

Tolling is part of the solution.

Today, during a time of constrained public resources, many transportation agencies, including SANDAG, see toll facilities as a way to help close funding gaps for transportation projects, like the proposed Otay Mesa East POE. Specifically, tolling can promote the following benefits in transportation spending:

- Fostering public-public partnerships and attracting private capital
- Drawing on the public's willingness to pay direct user charges by offering a choice
- Leveraging new sources of capital
- Freeing up traditional public resources for non-revenue-generating projects

- Allowing additional transportation facilities to be developed more quickly than would be possible under conventional public procurement, funding, and ownership
- Facilitating value pricing plans

Since most of the revenues that will pay for the project's costs are expected to be generated from tolls, SANDAG and Caltrans must ensure that the project's toll revenue generation capacity is included in the decision matrix at all times and is weighed appropriately. The tolling capacity will determine the size and scope of the project. It has been determined that the user fee approach is acceptable to border crossers who know they will receive a premium service which in turn will save them time and money.

This unique transportation project also will create economic development on both sides of the border.

INNOVATIVE CONSTRUCTION

Pilot project.

The project will be constructed in phases with room to expand as demand grows in the future, and new technology and innovative security measures are introduced. The POE is being positioned to be a national pilot project - a test bed for new solutions for international land ports of entry financing.

Phased construction.

The first phase, scheduled to open in 2015, will add capacity for regional and national needs, improve efficiency, and use best practices already in place from CBP. Safety and security remain foremost in the planning approach, but this project also must ensure efficient growth of business and the economy.

Future phases of the new POE will add additional capacity and foster sustainable operations. The goal is for it to become the model project for 21st century safe, secure, and efficient crossings.

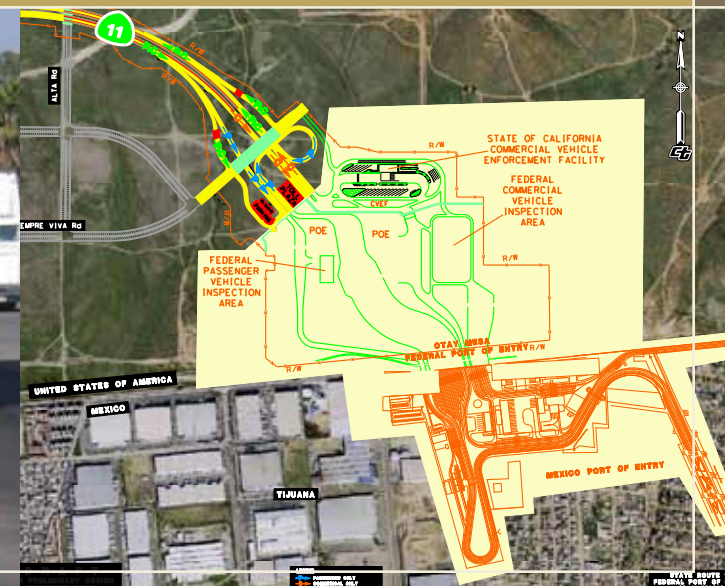
Growing for 21st century demand



Today: Otay Mesa Port of Entry



Tomorrow's new Port of Entry Concept



Cumplido hasta la fecha

- El Permiso Presidencial de Estados Unidos aprobado por el Departamento de Estado
- La legislación que autoriza el peaje a SANDAG fue aprobada – SB 1486 (Ducheny)
- Intercambio de Notas Diplomáticas
- Los Estudios de Factibilidad Financiera y de Factibilidad de la Garita ya terminados
- El Nivel I del Programa Medioambiental EIS/EIR aprobado
- El Proyecto Conceptual para la Garita sigue en curso
 - El Borrador de la Etapa II de los Programas de Impacto Medioambiental (EIS/EIR, por sus siglas en inglés) está a disposición para revisión pública
 - El Borrador del Reporte del Proyecto está en circulación para comentarios
 - Continúa la coordinación técnica entre EE.UU. y México



Portal de Oportunidad Proyecto SR-11/Garita Otay Mesa East



Nueva Garita

- Apertura programada en 2015
- 2.1 millas de una nueva autopista estatal de cuatro carriles (SR 11)
- Motor Económico/Empleos
- Agrega capacidad
- Reduce Congestionamientos en la Frontera
- Mejora Eficiencia
- Proyecto Piloto
- Área Verde de 100 Acres – Espacio para Crecer
- Seguridad y Operaciones Innovadoras

Para más información contactar a:

Mario Orso (619) 688-2561; mario.orso@dot.ca.gov
 Marney Cox (619) 699-1930; mco@sandag.org
 Christina Casgar (619) 699-1982; cca@sandag.org



La Frontera Segura y Eficiente del Mañana . . .
 CONSTRUYENDO JUNTOS UNA NUEVA RUTA



PLANEACIÓN INNOVADORA

La necesidad es grande

Todas las garitas entre California y México están congestionadas y limitadas por una demarcación que no es la adecuada para satisfacer las necesidades de demanda en el siglo XXI.

- El cruce internacional terrestre más grande en la frontera Estados Unidos – México está saturado. (San Ysidro/Tijuana)
- La cercana Garita Otay Mesa procesa el tercer mayor valor en dólares de comercio en las garitas de la frontera sur.
- Más de 1.4 millones de tractocamiones con \$28.6 mil millones de dólares (MMD) cruzaron por la Garita de Otay Mesa en 2006. Se estima que el número de tractocamiones se duplique para el 2025.
- Aunque el tráfico vehicular transfronterizo bajó durante la recesión, éste empieza a incrementarse al tiempo que se nota una recuperación. Los tiempos de espera en horas pico para vehículos de pasajeros y comerciales pueden ser de hasta dos horas.
- El congestionamiento del tráfico fronterizo y las demoras cuestaron a las economías de EE.UU. y México aproximadamente \$7.2 mil millones de dólares del producto bruto (valor de bienes y servicios producidos) y más de 62,000 empleos en 2007. El valor anual de la pérdida en dólares equivale a 18 Super Bowls (Super Tazones). ¡Los empleos perdidos equivalen a cuatro compañías del tamaño de Google!
- El congestionamiento fronterizo es dañino para la calidad del aire.
- El Departamento de Transporte de California (Caltrans), la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés), y la Administración General de Servicios de EE.UU. (GSA, por sus siglas en inglés) desarrollaron un estudio de factibilidad de la garita comercial existente, Otay Mesa, como el primer paso para atender las limitaciones de capacidad y congestionamiento. Nuestros estudios indicaron que una nueva garita fronteriza debería ser parte de nuestra planeación para el siglo XXI.

Se necesita una solución

La Administración del Presidente Obama tiene una visión para los cruces fronterizos del siglo XXI y el proyecto de la Garita Otay Mesa East presenta un modelo de atención que queremos

crear con nuestros socios del gobierno federal.

Una tercera garita en Otay Mesa East reduciría las demoras y congestionamiento, tendría espacio para el comercio que se proyecta hacia el futuro, así como para la demanda de traslados, para el crecimiento económico y las oportunidades de trabajos en ambos lados de la frontera, sin que ello signifique sacrificar la seguridad fronteriza.

La solución requerirá alianzas únicas

SANDAG, en colaboración con Caltrans, GSA, Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, por sus siglas en inglés), el Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT, por sus siglas en inglés), la Administración Federal de Caminos de EE.UU. (FHWA, por sus siglas en inglés) sus contrapartes en México y otras partes interesadas, trabaja en el desarrollo de la nueva Garita Otay Mesa East y la Carretera Estatal (SR) 11. Este desarrollo mejorará el movimiento eficiente de personas y bienes entre Estados Unidos y México.

Como parte de la solución, la nueva garita tendrá un diseño flexible para dar acomodo a una demanda creciente, aprovechar las oportunidades e incorporar nuevas tecnologías. El proyecto será desarrollado en fases, permitiendo que las instalaciones crezcan al mismo tiempo que ofrece un cruce seguro y eficiente.

Programada para abrir en 2015, esta garita y la autopista estatal conectarán la frontera EE.UU.-México con importantes autopistas regionales, estatales e internacionales.

Se estima que el proyecto, sólo en el lado estadounidense, costará aproximadamente \$650 millones de dólares, y será financiado a través de cuotas o peaje y otros financiamientos como el Fondos de Mejoras para Corredores Comerciales de la Proposición 1B de California.

FINANCIAMIENTO INNOVADOR

Primero un Plan Financiero

- Crear un equipo financiero clave a principios del proceso de planeación
- Determinar la capacidad para generar recaudación de la carretera de cuota.
- Diseñar el proyecto.

La “estrategia primero un plan financiero” se desarrolló

analizando las mejores prácticas y reconociendo que el compromiso desde el principio de un equipo financiero es clave para minimizar el riesgo y entregar un proyecto exitoso para una proyecto financiado por peajes.

Durante la década pasada, numerosos estudios integrales del sistema de transporte de la nación concluyeron que se necesita un aumento de financiamiento e inversión es necesario para conservar el nivel de competitividad de Estados Unidos. Estos estudios han señalado que históricamente, la infraestructura de transporte se ha financiado principalmente a través de una combinación de impuestos y cuotas estatales y locales, y, para proyectos mayores, fondos de financiamiento federal proveniente de los impuestos a los combustibles automotores. Esos recursos se combinan típicamente con los fondos de proyectos del tipo “paga-conforme-avanza (pay-as-you-go)”, lo que significa que los proyectos frecuentemente se tienen que construir en fases o por incrementos, conforme los fondos son disponibles en un cierto período de años.

Sin embargo, como los fondos para las necesidades de transporte de la nación se han ido reduciendo, los oficiales públicos, financieros y profesionales del transporte, exploran una variedad de herramientas financieras innovadoras para ayudar a completar el financiamiento faltante.

El peaje es parte de la solución

Hoy en día, en tiempos de limitaciones de recursos públicos, muchas agencias de transporte, incluyendo SANDAG, ven a las instalaciones de cuota o peaje como una forma de completar los faltantes de financiamiento en proyectos de transporte, como la propuesta Garita Otay Mesa East. Específicamente, el cobrar peaje promueve los siguientes beneficios para el gasto en transporte:

- Promueve alianzas público-público y atrae capital privado
- Atraerá la voluntad del público para pagar el cargo por uso al ofrecerle una opción
- Apalanca nuevas fuentes de capital
- Libera recursos públicos tradicionales para proyectos que no general recaudación
- Permite que se desarrolle instalaciones de transporte adicionales más rápido de lo que sería posible a través de métodos tradicionales de licitaciones públicas, financiamiento y propiedad.

- Facilita planes de avalúo de precios

Dado que se estima que la mayoría de la recaudación que pagará los costos del proyecto provendrán del peaje, SANDAG y Caltrans deben asegurar que la capacidad para generar recaudación del proyecto esté incluida en el proceso de decisión en todo momento y sea sopesada apropiadamente. La capacidad de peaje determinará el tamaño y las premisas del proyecto. Se ha determinado que la forma de cuota por uso es aceptado por los viajeros que saben que recibirán un servicio Premium, lo que consecuentemente les ahorrará tiempo y dinero.

Este proyecto de transporte único también creará desarrollo económico en ambos lados de la frontera.

CONSTRUCCIÓN INNOVADORA

Un proyecto piloto

El proyecto será construido en fases, con espacio para crecer conforme la demanda aumente en el futuro, y se incorporarán nueva tecnología y medidas de seguridad innovadoras. La garita está siendo posicionada a nivel nacional como un proyecto piloto- un espacio para nuevas soluciones para el financiamiento de garitas terrestres internacionales.

Construcción en fases

La primera fase, programada para abrir en 2015, agregará capacidad para atender las necesidades regionales y nacionales, para mejorar la eficiencia y el uso de las mejores prácticas ya en uso por CBP. La seguridad permanece en primer lugar en el proceso de planeación, pero también este proyecto deberá asegurar el crecimiento eficiente de negocios y la economía.

Las futuras fases de la garita agregarán capacidad adicional y promoverán operaciones sustentables. La meta de este es convertirse en el proyecto modelo para el cruce fronterizo seguro y eficiente del siglo XXI.

Creciendo para la demanda del siglo XXI



Hoy: Garita Otay Mesa



El concepto para la nueva garita del mañana

