



Plan de Gasto en Infraestructura, Instalaciones y Equipo



Financiar Prioridades Críticas
para una Chula Vista más
Fuerte y Segura

Introducción

La Ciudad de Chula Vista, al igual que muchas ciudades en el país, está batallando para obtener fondos que atiendan adecuadamente nuestras necesidades de infraestructura. La Ciudad de Chula Vista ha estado desarrollando e implementando su Programa de Administración de Recursos (Asset Management Program) para operar y mantener su infraestructura natural y construida. Nuestro personal ha presentado varias actualizaciones sobre el Programa de Administración de Recursos ante el Cabildo de la Ciudad. Estas presentaciones y artículos relacionados al tema pueden ser localizados en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>.

Para atender las necesidades de infraestructura de la ciudad y de otras de sus instalaciones y servicios, el Cabildo de la Ciudad incluyó una propuesta de ley dentro de la boleta electoral de noviembre del 2016, que le permite abordar los proyectos de infraestructura de mayor prioridad. El 8 de noviembre del 2016 los votantes de Chula Vista aprobaron la Medida P, autorizando un aumento a los ingresos por impuesto sobre la venta de ½ centavo en ventas dentro de la Ciudad por un periodo de diez (10) años. Nuestro personal ha preparado este *Plan de Gasto en Infraestructura, Instalaciones y Equipo* para identificar la distribución recomendada de los fondos generados por el impuesto temporal sobre las ventas de ½ centavo, el cual podría generar un estimado de \$16 millones por año y que expiraría en 10 años. Este financiamiento recomendado se basa en el criterio establecido mediante el Programa de Administración de Recursos que identifica los sistemas de infraestructura de la ciudad que se consideran en necesidad crítica de reparación o reemplazo. Análisis llevados a cabo por consultores con experiencia en evaluar las condiciones de los sistemas de infraestructura clasificaron la infraestructura actual de la ciudad desde la posibilidad más baja de sufrir averías hasta la más alta, identificaron también el tiempo de reparación y reemplazo, y el costo estimado. Los fondos que se generen con el impuesto sobre las ventas durante el marco establecido de 10 años, podrían atender todas las obras de infraestructura clasificadas como de alto riesgo de sufrir avería, los cuales si no se atienden, pudieran tener un impacto significativo en la respuesta de seguridad pública o la disponibilidad de infraestructura comunitaria de mayor uso.

Dada las necesidades y la limitada disponibilidad de fondos, las áreas propuestas para inversión dentro de este plan representan una distribución única de fondos y no compromisos continuos. Los fondos de compromisos continuos, como los aumentos de salario y beneficios, no están incluidos en el Plan, ya que representan obligaciones financieras que continúan más allá del periodo de 10 años del impuesto temporal sobre la venta. Por lo tanto, este Plan está dirigido a las áreas en donde los fondos de una sola vez pueden ser utilizados para atender las necesidades de mantenimiento o reemplazamiento de infraestructura de la ciudad, mejorando la seguridad y reduciendo el riesgo de la ciudad, así como como fortaleciendo la condición financiera general de la ciudad, al evitar reparaciones costosas de emergencia u otros deterioros de la infraestructura deficiente actual.

Estas son las prioridades de infraestructura que requieren inversión:

- Pavimentación, mantenimiento, bacheo y reparación de las calles.

- Mejorar o reemplazar las instalaciones, vehículos y equipos viejos de la policía, bomberos y demás cuerpos de respuesta a emergencias 9-1-1.
- Reemplazar drenajes pluviales para prevenir baches.
- Mejorar los sistemas de irrigación para conservar agua y ahorrar energía.
- Hacer reparaciones esenciales a bibliotecas antiguas, centros para ancianos y centros recreativos.
- Mejorar nuestros sistemas de señalización de tráfico
- Reparar nuestros campos y canchas deportivas, y demás infraestructura de parques.

Este *Plan de Gasto en Infraestructura, Instalaciones y Equipo* también incluye un escenario de financiamiento a largo plazo con un pago por adelantado de aproximadamente \$50 millones, con el fin de acelerar las reparaciones más críticas o las que necesitan reemplazo dentro de la infraestructura de la ciudad. La capacidad de bonos actual es variable dependiendo de las condiciones del Mercado al momento de la emisión. El Administrador de la Ciudad presentará una solicitud para emitir bonos ante el Cabildo de la Ciudad, para que sea puesta a consideración y se aplique. Este plan también proporciona un componente de pago inmediato (en efectivo) que identifica el posible reparto anual para proyectos que podrían estar incluidos en el Presupuesto Anual de Mejoras del Administrador de la Ciudad para consideración del Cabildo de la Ciudad y su puesta en marcha.

Proceso Para la Creación del Plan

Programa de Administración de Recursos (AMP)

Desde marzo de 2014, la Ciudad ha estado trabajando en fortalecer sus prácticas de administración de bienes para promover el uso efectivo de los recursos financieros y físicos y desarrollar una estrategia proactiva que administre las obras de infraestructura. Como parte de ese esfuerzo, la Ciudad se embarcó en el desarrollo de un Programa de Administración de Bienes para toda la ciudad que incluye los siguientes sistemas:

- Sistema de Manejo de Aguas Residuales
- Sistema de Administración de Bosques Urbanos
- Sistema de Administración de Edificios
- Sistema de Manejo de Drenaje
- Sistema de Administración de Parques
- Sistema de Administración de Vialidades
- Sistema de Administración de Flotillas

Metas de AMP

La meta del Programa de Administración de los Bienes de la Ciudad es cambiar la planeación y administración de nuestras obras de infraestructura de una fase reactiva a una proactiva. Este esfuerzo ha ayudado a la ciudad a:

- Obtener mayor entendimiento del estado de la infraestructura actual y sus necesidades futuras
- Identificar proactivamente el remplazo del recurso y sus necesidades de rehabilitación, para planear el presupuesto y medios requeridos.
- Entender la probabilidad y consecuencia de la falla de cada recurso, así la Ciudad puede manejar los bienes de alto riesgo antes de su avería y minimizar el perfil de riesgo generalizado de la Ciudad.
- Minimizar el costo de ciclo de vida incorporando los últimos avances tecnológicos en infraestructura para desarrollar estrategias de restauración y preservación efectivas y eficientes.
- Desarrollar una metodología consistente y defendible para dar prioridad al trabajo y el gasto de presupuesto.
- Enfocar en un radio de alto beneficio-costo para asegurar que el presupuesto es invertido en el lugar correcto, por la razón correcta, en el tiempo adecuado y con el costo correcto.
- Ser transparente al involucrar al Cabildo de la Ciudad y al público, en el desarrollo del Programa de Administración de Bienes y las decisiones asociadas.

Es importante para la Ciudad obtener el mejor entendimiento y cuantificación de las necesidades de sus bienes actuales y futuros, el perfil de riesgo de sus bienes, el nivel apropiado de servicio, el costo de proporcionar el servicio y los requerimientos financieros para obtener la entrega de los servicios. El personal de la Ciudad ha trabajado en comunicar al público y a los responsables de este mejor entendimiento del estatus de la infraestructura. Este análisis e información ha permitido al personal de la Ciudad a desarrollar estrategias administrativas que ofrezcan los niveles de servicios establecidos, mientras maneja los bienes individuales para minimizar el costo del ciclo de vida, con un aceptable nivel de riesgo.

Con esta información, la Ciudad puede contestar mejor las siguientes preguntas:

- *Recuperar* – ¿Qué niveles de trabajo, recursos y presupuesto son requeridos para llevar los bienes al estado que cumplan con los requerimientos regulatorios, de seguridad y de servicio?
- *Mantener* – Una vez que los bienes logren recuperar su estado ideal, ¿Qué nivel de trabajo, **recursos** y presupuesto es requerido para mantener el nivel de servicio?
- *Avanzar* – ¿Qué nivel de trabajo, recursos y presupuesto son necesarios para sostener el nivel de servicio?

Comité Asesor del Programa de Administración de Bienes

Para ayudar a identificar las necesidades de nuestra comunidad y evaluar el estado de nuestra infraestructura, la Ciudad formó en marzo de 2014 el Comité Asesor de Administración de Bienes (AMPAC). El comité continúa proporcionando información para establecer las prioridades del Programa de Administración de Bienes.

Los miembros de la AMPAC son residentes, propietarios de negocios, líderes de la comunidad e inversionistas. Los miembros de AMPAC visitaron varios sistemas de administración de bienes y observaron y discutieron los temas asociados con cada sistema. AMPAC revisó la metodología del

Programa de Manejo de Bienes de la Ciudad y ayudó a guiar y alcanzar consensos de cómo manejar los déficits de infraestructura.

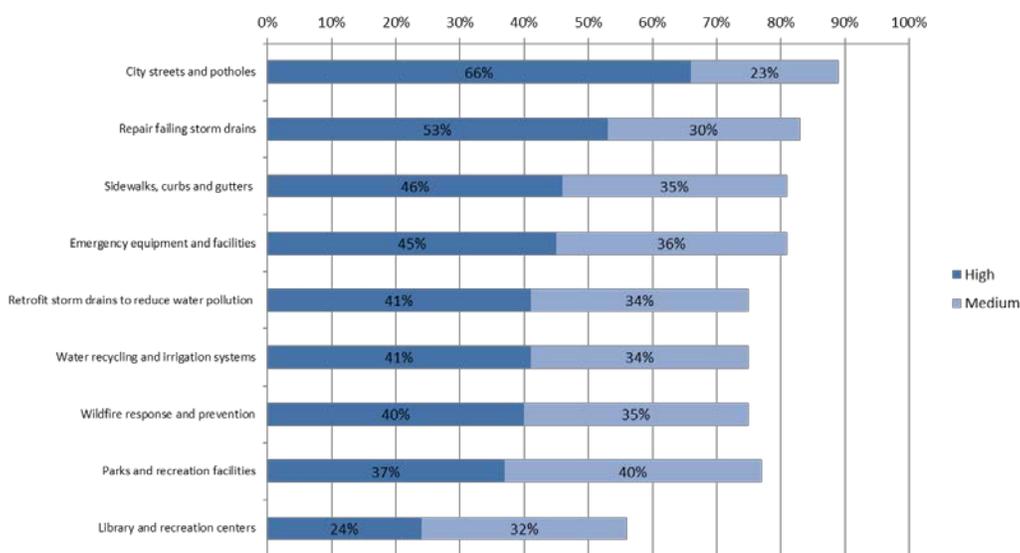
Se formó un comité técnico dentro de AMPAC para involucrar más al público en el entendimiento y revisión de las metodologías del manejo de los bienes y la lógica utilizada para definir los costos de preservación y restauración y sus horarios.

Se llevó a cabo un inventario completo de los bienes de cada sistema administrativo. En donde fue posible, se visitaron los bienes y se juzgaron sus condiciones actuales. Basados en sus condiciones, se identificaron las acciones requeridas para restaurarlos, y se estimaron costos y tiempos. Mediante la valoración del riesgo (probabilidad de fallas y consecuencias), actividades se dieron prioridad y fueron comunicadas dependiendo de la urgencia, así como los requerimientos de recursos y financieros.

Sondeos del Alcance Público y Opinión Pública

En julio y agosto del 2015, la Ciudad de Chula Vista contrató a una empresa de sondeos de opinión para llevar a cabo una medición de la opinión pública para identificar las prioridades de los residentes y obtener información de posibles mecanismos de inversión local (bonos o impuestos sobre la venta) para mejorar, reparar y mantener la infraestructura más crítica. Además, se distribuyó por correo una encuesta a 54,000 residentes y por Internet en el sitio de la Ciudad de enero a mayo del 2016 para asegurar una difusión pública más amplia sobre las prioridades de infraestructura. Se recibieron más de 3,000 respuestas.

Opinión Pública sobre la prioridad de Proyectos de Infraestructura



Plan de Gasto en Infraestructura, Instalaciones y Equipo

Con la información obtenida mediante el proceso de Manejo de Bienes y la información comunitaria, el personal de la Ciudad desarrolló este Plan que toma en consideración los fondos proyectados de inversión, prioridades y consideraciones de tiempo. La disponibilidad de fondos actuales dependerá de los costos estimados actualizados de ingeniería, las normas de proyectos específicos y los fondos disponibles en el momento en que los proyectos individuales sean propuestos.

La siguiente tabla muestra el *Plan de Gasto en Infraestructura e Instalaciones* por Categorías. En la página 13 de este Plan se incluye una proyección a 10 años por año fiscal que incluye la posibilidad de que la Ciudad logre el financiamiento de largo plazo que permitiría acelerar las reparaciones y los reemplazos más urgentes de la infraestructura de toda la ciudad.

Plan de Gasto en Infraestructura Instalaciones y Equipo (Por Categorías)

Citywide Infrastructure, Facilities and Equipment Expenditure Plan
1/2 cent Sales Tax Revenues over 10 year period
Summary Table

<u>Total by Major Category</u>	<u>10-Year Timeframe</u>
Fire Stations Repairs/Replacement	\$ 22,839,549
Fire Response Vehicles (Apparatus)	\$ 19,847,580
Fire Safety Equipment	\$ 5,197,913
Total Fire Services	\$ 47,885,042
Police Response Vehicles	\$ 12,951,470
Public Safety Communication Systems (Dispatch and Regional Communication Systems)	\$ 7,849,290
Police Facility Repairs	\$ 1,000,000
Total Police Services	\$ 21,800,760
Streets (Arterials/Collectors/Residential)	\$ 24,474,861
Other Public Infrast. (Storm Drains, Drainage Systems, Sidewalks, Trees etc)	\$ 23,012,955
Sports Fields and Courts	\$ 16,966,595
Non-Safety Vehicles (i.e. Public Works Crews)	\$ 11,195,100
Public Facilities (i.e. Senior Center, Recreation Centers, Libraries, Living Coast Discovery Center, Womens Club etc.)	\$ 7,522,558
Traffic Signal Systems	\$ 7,000,000
Park Infrastructure (Playground Equipment, Gazebos, Restrooms, Benches, Parking etc.)	\$ 5,682,740
Total Infrastructure	\$ 95,854,809
Total Proposed Allocations	\$ 165,540,611

Notes:

42% allocated to Public Safety and 58% allocated to Citywide Infrastructure

Actual allocations to specific projects will be brought forward as part of the annual budget with the intent to allocate resources in the major categories noted above.

Implementación del Plan

Se espera que la propuesta de ley aprobada por los votantes genere \$176 millones en un periodo de 10 años. Las ganancias proyectadas por la propuesta del impuesto sobre las ventas atenderán obras que son consideradas de alto riesgo y que su reparación o reemplazo es necesario (aproximadamente \$112 millones). Las ganancias estimadas además atenderán aproximadamente el 11% de los bienes identificados con probabilidad media de fallar.

Esta medida ofrece que los gastos propuestos con las ganancias del impuesto sobre las ventas en el año **inicia** puedan ser presentados de manera consistente con el Plan, como enmiendas presupuestales para consideración del Cabildo de la Ciudad. Por cada año posterior, el plan de gasto, después de su revisión por el Comité de Supervisión Ciudadano, será incluido en la propuesta presupuestal del Administrador de la Ciudad para ser analizada dentro del proceso presupuestal anual por el Cabildo.

Esta medida requiere que el gasto de las ganancias del impuesto sobre las ventas sea monitoreado de diferentes maneras. Primero, todas las ganancias nuevas deben quedar incluidas en el Fondo General como un apartado independiente. Segundo, una auditoría independiente de las ganancias de la medida y los gastos deben llevarse a cabo y presentarse para revisión pública. Finalmente, el Comité de Supervisión Ciudadano para revisará los planes propuestos de gasto y todas las auditorías.

Nota: Este Plan tiene la intención de que los gastos de la Ciudad sean consistentes con sus términos. No constituye, sin embargo, un compromiso legal vinculante del Cabildo de la Ciudad para aprobar los gastos propuestos en el mismo. Este Plan puede ser actualizado o tener enmiendas de vez en cuando por parte del personal de la Ciudad o por orden del Cabildo de la Ciudad, para poder enfrentar cambios de prioridades, estándares y/o disponibilidad de fondos. Siempre y cuando todos los gastos propuestos sean de infraestructura, instalaciones y/o equipo de la Ciudad. Dentro de los términos de este plan, no deberían existir beneficios a terceros. Este Plan no modifica los términos de la medida del impuesto sobre las ventas. En caso de existir conflicto entre los términos de este plan y la propuesta del impuesto sobre las ventas, los términos de la propuesta del impuesto sobre las ventas deben gobernar.

Descripción de las Categorías de Mayor Infraestructura

Pavimentación de Calles:

Uno de los grandes retos que enfrenta la Ciudad es el mantenimiento, preservación y restauración de las calles pavimentadas. La Ciudad de Chula Vista utiliza el Sistema de Manejo de Pavimento Streetsaver para desarrollar un programa de preservación del pavimento de múltiples años. El programa está enfocado principalmente en mantener las calles con mayor volumen de tráfico y las calles laterales de la ciudad, en buenas condiciones. Mediante el Sistema de Administración de Pavimentos, las calles de la ciudad reciben un Índice de Condición del Pavimento (PCI). El propósito del Sistema de Pavimentación es permitir a la Ciudad que use sus dólares destinados a pavimentación en la manera más eficiente para que la condición general del pavimento se mantenga lo mejor posible. La preservación del pavimento es una manera efectiva de prolongar significativamente la vida útil del pavimento actual por una fracción de lo que costaría rehabilitar la calle una vez que se encuentre con condiciones intransitables. Desafortunadamente, las calles locales/residenciales de muchas colonias de la ciudad se encuentran seriamente dañadas y no pueden atenderse mediante estrategias de preservación. Información adicional se encuentra disponible en *El Plan de Mejoramiento de las Calles (Roadway Asset Management Plan)* localizado en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>.

Pavement Condition Index



PCI = 21



PCI = 40



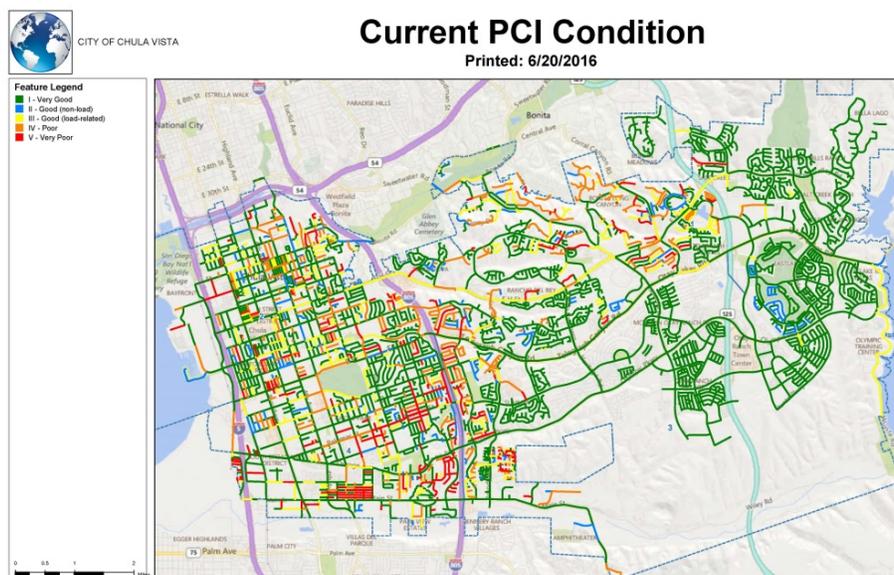
PCI = 68



PCI = 75



PCI = 95

**Otra Infraestructura (Drenaje Pluvial, Banquetas, Arboles, Sistemas de Drenaje)**

Una gran parte del sistema pluvial de la Ciudad tiene más de 50 años. Existen aproximadamente 13 millas de tubería de metal corrugado (CMP) localizadas dentro de la Ciudad de Chula Vista. Parte de la tubería CMP se ha venido deteriorando a causa de su edad y de la naturaleza corrosible del material. De acuerdo a datos de medición de sus condiciones del 2005, 1.8 millas de CMP recibieron recomendación de ser forradas con CIPP y otras 0.4 millas de ser reemplazadas inmediatamente. Para poder acelerar el reemplazamiento de CMP y atender las necesidades de infraestructura en el Oeste de Chula Vista, la Ciudad autorizó la deuda de \$10.5 millones, pero a pesar del esfuerzo por recubrir y reemplazar la mayor tubería posible conforme a la problemática detectada en el estudio del 2005, no se lograron predecir todas las fallas posibles. En febrero de 2015, un CMP localizado en una de las escuelas primarias falló y creó un hundimiento. Para poder prevenir futuras averías y reducir los costos del ciclo de vida útil, la Ciudad utilizó estrategias de manejo de bienes para identificar cuales CMP presentaban mayor riesgo de sufrir averías. Como resultado, la Ciudad reutilizó \$1.2 millones de las calles para financiar el reemplazo de CMP o el recubrimiento. Información adicional sobre el Sistema de Drenaje de la ciudad puede localizarse en el *Plan de Manejo de Obras de Drenaje (Drainage Asset Management Plan)* en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>.

Sistema de Señalización de Tráfico:

El financiamiento propuesto podría acelerar el reemplazo y modernización de las de señales de tráfico que se concentran en dos objetivos principales: seguridad y funcionamiento. Cada objetivo enlistado aquí tiene una correlación directa con el aumento de la seguridad en intersecciones y calles de la ciudad, a la vez que mejora la eficiencia y operación de los sistemas de señalización de tráfico. Los fondos de la medida de impuestos sobre las ventas podrían ser utilizados también para igualar fondos iguales de becas federales, estatales y locales.

Las mejoras podrían incluir:

- Reemplazo de controladores de tráfico obsoletos o viejos, gabinetes de señal y equipo
- Reemplazo de placas traseras de semáforos oxidados, descoloridos o faltantes, o focos
- Reemplazo de semáforos de pedestal obsoletos, por semáforos suspendidos.
- Reparación y/o reemplazo de circuitos inductivos en pavimentos rotos y cámaras de video defectuosas.
- Convertir intersecciones no accionadas, por accionadas.
- Instalación de indicadores de conteo y botones para cruce de peatones en toda la ciudad que cumplan con los requisitos de ADA.
- Reemplazo de lámparas obsoletas de semáforos de 8" por lámparas de semáforos estándares de 12"
- Instalación del Sistema Detector de Bicicletas en toda la Ciudad
- Reemplazo de equipo de comunicación obsoleto y expansión de la Comunicación Inalámbrica, de Fibra Óptica y/o cable de par trenzado
- Expansión del Sistema de Señal Adaptativo
- Instalación de Equipo de Monitoreo de Tráfico:
 - Cámaras de Televisión de Circuito Cerrado (CCTV) en las intersecciones en donde cruzan las vías del trolley, las entradas y salidas a las autopistas o en las calles más transitadas de la Ciudad de Chula Vista
 - Expansión de los Sistemas de Recolección de Datos para observar activamente el Nivel de Servicio de las Calles de la Ciudad
 - Sistema de Mensajes Cambiable a lo largo de la Calle Main para mitigar el tráfico durante eventos especiales del Anfiteatro Sleep Train
 - Instalación de Equipo que Reduce el Tráfico
- Proyecto de Coordinación de Reprogramación de la Ciudad

Vehículos del Departamento de Bomberos (Aparatos):

El equipo contra incendios del Departamento de Bomberos tiene muchos años de uso. Esto ha provocado pérdida de tiempo, disminución de confianza y estándares de seguridad obsoletos. Los Departamentos de Bomberos y de Servicios Públicos enfrentan un reto diario para mantener en uso una flotilla inadecuada de equipo contra incendios (en servicio activo y en reserva) a causa de los siguientes factores. El reporte del tiempo perdido por la flotilla actual demuestra, que por cada cinco días que un

equipo contra incendios está en uso, requiere de un día completo fuera de servicio por reparaciones o para darle mantenimiento. Los estándares óptimos del equipo contra incendios marcan el uso de 10 a 12 años en uso activo con capacidad de cinco años en reserva. Más de la mitad de la flota actual (10 de 17 aparatos) exceden los 12 años de servicio, tres de los cuales tienen más de 20 años de uso. Los fondos podrían ser utilizados para reemplazar los camiones y máquinas de bomberos que requieren urgentemente el cambio dado el excesivo gasto de mantenimiento o su condición obsoleta, mejorando así su tiempo de respuesta.

Equipo contra Incendios:

Las necesidades de equipo del Departamento de Bomberos incluyen equipo de radiocomunicaciones, computadora móvil de datos (MDC) y aparatos de protección respiratoria.

La Ciudad de Chula Vista forma parte del Sistema De Comunicación (RCS), que proporciona seguridad y servicio público de radiocomunicaciones en el área del Condado de San Diego. Regulaciones federales exigen la modernización del RCS para estar en regla. Esto requiere que los usuarios actualicen radios portátiles, radios montados en vehículos y el radio central para estar acordes a la modernización del sistema.

El Departamento de Bomberos también utiliza computadoras portátiles de datos (MDCs) para comunicar información crítica durante incidentes de emergencia entre las unidades y la central. Estos MDC son laptops de uso militar que pueden resistir el uso durante respuesta de emergencia. Los MDC actuales ya excedieron su vida útil, con más de 10 años de uso y no cumplen con los nuevos requisitos del sistema operativo para comunicarse adecuadamente con la central.

El Departamento de Bomberos requiere ofrecer y mantener adecuadamente el equipo de protección respiratoria para su actividad de lucha contra el fuego. La flotilla actual de aparatos respiratorios tiene entre 13 y 15 años de uso y exceden su vida útil. Esto ha provocado pérdida de tiempo, disminución de confianza y estándares de seguridad obsoletos. Los aparatos respiratorios se utilizan durante el combate al fuego y su uso es crítico para la protección del personal de bomberos.

Reparaciones/ Reemplazos de Estaciones de Bomberos:

El Departamento de Bomberos opera actualmente nueve estaciones que proporcionan servicio de respuesta de emergencia. Tres de estas estaciones sobrepasan su vida útil de servicio. Sus puertas de ingreso deben ser ampliadas para poder acomodar los nuevos aparatos de bomberos, y requieren de tratamiento intensivo contra termitas y demás reparaciones. Además, estas estaciones de bomberos no cumplen con los códigos sísmicos en edificios. También conforme aumenta el volumen de emergencias más allá de la capacidad de respuesta de red actual, la Estación de Bomberos 4 requerirá una expansión para poder albergar una unidad de respuesta secundaria y atender así a la demanda de servicio. El financiamiento es necesario para poder llevar a cabo la expansión y mejorar los tiempos de respuesta a la comunidad.

Patrullas de Policía:

Existen 128 patrullas en el Departamento de Policía. Los vehículos en esta flotilla son técnicamente complejos y diseñados especialmente para el trabajo del cumplimiento de la ley. Además de ser equipo muy sofisticado, está sujeto a un alto nivel de uso. Aproximadamente el 41% de la flota actual ha sido identificada en condición urgente de reemplazo por las reparaciones excesivas provocadas por el gran cumulo de millas y su alto volumen de uso. Las fallas operativas de las patrullas pueden impactar de manera negativa al tiempo de respuesta para la comunidad.

Reparaciones de Instalaciones Policiacas:

El edificio de la Policía tiene 12 años y se encuentra relativamente en buenas condiciones. Sin embargo, a pesar de que el inmueble se encuentra en condiciones adecuadas, obtuvo el nivel más alto por Consecuencia de Fallar. Esto es porque sus instalaciones operan 24 horas al día, los 7 días de la semana. El Plan de Manejo de Bienes identificó algunas áreas que necesitan atención inmediata para evitar problemas operativos, teniendo prioridad inmediata el reemplazo del sistema de Calefacción y Aire Acondicionado. Fallas del Sistema podrían causar el cese de la distribución de servicios críticos y el envío oportuno del personal policiaco.

Sistema de Operador de Seguridad Publica Asistido por Computadora

El Sistema de Operador Asistido por Computadora (CAD) es un Sistema de Información y Tecnología que funciona como eje central del sistema de emergencias 911 del departamento de policía. El uso de CAD es considerado crítico porque es utilizado en el envío de oficiales policiacos que dan respuesta a las solicitudes de ayuda de los residentes, y su eficiencia y servicio impacta directamente los tiempos de respuesta y la seguridad de los oficiales. En el 2015, el departamento de policía procesó 97,632 llamadas de servicio dentro del sistema CAD. El sistema CAD del departamento policiaco es también el almacén central de todos los registros y la información relacionada a las llamadas de servicio. Es una herramienta clave de medición del desempeño que es utilizada por supervisores y administradores para hacer importantes decisiones tácticas y estratégicas. Además, la confiabilidad y estabilidad del Sistema CAD son indispensables porque debe estar disponible continuamente. En resumen, CAD es el corazón virtual y técnico de todas las operaciones del departamento de policía, especialmente en la prestación de servicios de emergencias.

Sistema Regional de Comunicaciones de Seguridad Pública (RCS):

El Sistema Regional de Comunicaciones (RCS) proporciona radiocomunicación a favor del servicio público y seguridad pública en los Condados de San Diego, Imperial, 24 ciudades incorporadas y una multitud de agencias de gobierno local, estatal, federal y de las tribus nativas que conforman la región del Condado de San Diego e Imperial. La infraestructura de RCS se acerca al final de su ciclo de vida útil y debe ser reemplazada. El Condado de San Diego ha estado trabajando con miembros asociados de las agencias de RCS para llevar a cabo un plan de reemplazo del sistema RCS por la “Nueva Generación” del sistema de comunicaciones interoperables de seguridad pública que cumpliría con los estándares del

Sistema de Comunicaciones Federal (FCC) y la Asociación de Oficiales de Comunicación de Seguridad Pública. Estas regulaciones marcan una serie de normas para los sistemas de comunicación que permiten la interoperabilidad entre diferentes ciudades, agencias, y varias agencias estatales y federales. Esto se llevó a cabo para garantizar que durante eventos de emergencia, el personal encargado de responder ante emergencias pueda comunicarse entre sí. La Ciudad de Chula Vista cuenta actualmente con 737 radios que operan en el RCS. En base a un conteo de radios de la Ciudad, el costo aproximado de la Ciudad por participar en el proyecto de la Nueva Generación de RCS costaría \$4.5 millones, sin incluir costos de financiamiento. Esto no incluye la modernización obligada de radios y equipo que será necesario para la Ciudad.

Otros Vehículos de la Ciudad:

Los “Otros Vehículos de la Ciudad” incluyen los vehículos que permanecen en el inventario de la Ciudad y apoyan a todos los otros servicios que ofrece la Ciudad con la excepción de aquellos que apoyan la sección del drenaje. Los reemplazos de estos vehículos han sido pospuestos por muchos años provocando un gasto excesivo en reparaciones. La categoría de “fuera de servicio” de muchos de estos vehículos se encuentra en sus niveles más altos, afectando la habilidad del personal de la ciudad de ofrecer servicios a la comunidad. El financiamiento es necesario para reemplazar estos vehículos (incluyendo podadoras, camionetas pick-ups, camiones de basura, carretillas elevadoras, etc.) y ayudar a la Ciudad a que cuente con una flotilla que sea más amigable con el medio ambiente y más eficiente económicamente, reduciendo emisiones contaminantes, combustible y costos relacionados con su operación.

Canchas y Campos Deportivos:

Existe una gran demanda de los diferentes campos deportivos de la Ciudad. La mayoría de los campos deportivos están reservados para el uso de programas de la Ciudad que coordina mediante el Consejo Juvenil del Deporte. El Consejo Juvenil del Deporte, que representa a 22 organizaciones de miembros residentes de Chula Vista, se formó en 1989 para apoyar a la Ciudad en la coordinación de programas deportivos para jóvenes y administrar el uso de los campos de la Ciudad. Debido a la combinación de recortes presupuestales y restricciones de uso del agua, los campos deportivos de la Ciudad requieren urgentemente ser renovados, incluyendo la resiembra de semilla, oxigenación, fertilización y en algunos casos, la sustitución del césped. El Departamento de Trabajos Públicos prepara un *Reporte de Administración de Campos Deportivos (Field Management Report)* que identifica las condiciones de varios de sus espacios deportivos. El reporte actual de Administración de Campos Deportivos, localizado en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>, identificó cuatro campos deportivos que se encuentran cerrados a causa de sus malas condiciones. Otros 20 están considerados como en condición frágil pero con riesgo de mayor deterioro. Esto limita significativamente el número de campos deportivos disponibles para las diversas organizaciones que ofrecen actividades deportivas a los jóvenes en la Ciudad de Chula Vista, en las que se incluyen la participación de más de 10,000 niños.

Con fondos adicionales, los campos deportivos pueden recuperar sus niveles óptimos y estar disponibles para su uso. Asimismo, los fondos pueden ser asignados a mejorar los sistemas de irrigación mediante

un sistema inteligente que permite el uso eficiente y efectivo del agua que puede ayudar mantener los campos saludables a pesar de la sequía.

Además de los campos deportivos, existe un total de 62 canchas de tenis y de basquetbol. En base al reporte más reciente de la Administración de Canchas, localizado en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>, un total de 31 canchas se consideran en condiciones frágiles a causa del desgaste de las superficies, grietas visibles o separaciones y levantamientos que requieren ser reemplazadas.

Infraestructura de Parques:

La Ciudad tiene y administra 56 parques que cubren aproximadamente 560 acres. El parque más grande, Rohr Park, cubre casi 60 acres. El estudio de administración de bienes identificó varias áreas dentro de la categoría de infraestructura que incluyen artículos como asadores, bancas, bebederos, controles de irrigación, iluminación, mesas de picnic, estructuras de juegos, piso para área de juegos, señalización, botes de basura, etc. *El Plan de Gasto en Infraestructura, Instalaciones y Equipo* recomienda financiar las obras identificadas en el AMP que se encuentran por encima de su vida útil de servicio y en necesidad de reparación o reemplazo. Detalles adicionales se encuentran disponibles en el *Plan de Administración de Bienes de Parques (Parks Asset Management Plan)* localizado en <http://www.chulavistaca.gov/MeasureP>.

Centros para Adultos Mayores y Recreativos:

En 2015, se reportaron casi 800,000 visitas a nuestros centros recreativos para participar en deportes, actividades recreativas, programas para adultos mayores y demás actividades. Con nueve centros recreativos, dos instalaciones acuáticas y 56 parques, el Departamento de Servicios Recreativos ofrece una gran variedad de oportunidades para ser disfrutadas por todos. Debido a la gran demanda de uso de estas instalaciones, cualquier interrupción o reducción de su disponibilidad impacta directamente a los residentes de la Ciudad. Fondos adicionales pueden ser destinados a reemplazar los techos, la tubería del agua y el drenaje, sistema de calefacción y aire acondicionado, elementos que han alcanzado o incluso superado su vida de servicio útil.

Más específicamente, en el Centro para Adultos Mayores Norman Park, la valoración de sus condiciones indica que existe la urgente necesidad de reparar los aleros perimetrales exteriores, pintar el interior e exterior del edificio, reparar la cocina y el baño. En el Centro Recreativo Loma Verde el sistema de bombeo de la alberca, la decoración, iluminación y áreas de regaderas también requieren de reparaciones. Los nuevos centros recreativos de la Ciudad, Salt Creek y Monteville tienen más de 10 años y comienzan a experimentar fallas en el sistema de calefacción y aire acondicionado y necesitan renovar el piso de los gimnasios y los salones. Otros edificios, como el Club de Mujeres, también requieren urgentemente reparaciones o reemplazos.

Biblioteca Civic Center y Biblioteca South Chula Vista:

La Biblioteca Civic Center de Chula Vista abrió sus puertas en 1976 y celebra su 40 Aniversario. Las Bibliotecas Civic Center y South Chula Vista son muy visitadas y valoradas por la comunidad. El financiamiento del Departamento de Bibliotecas se ha enfocado en incrementar el acceso a los materiales y servicios. A través de los años la Ciudad ha podido mejorar los interiores de los edificios mediante esfuerzos de recaudación de fondos por parte de la Fundación de Bibliotecas Públicas de Chula Vista, los Amigos de las Bibliotecas de Chula Vista, así como Fondos Estatales. En este momento, existe la necesidad de atender reparaciones de infraestructura más significativas como es el techo, tuberías de agua y drenaje, modernización de baños, sistemas de calefacción y aire acondicionado que han llegado o han excedido el límite de su vida útil.

Otros Edificios Públicos (Cuidado de Animales, Centro Living Coast Discovery, edificio Ken Lee)

Además de las instalaciones mencionadas anteriormente, existen otros edificios públicos como el de Cuidado de Animales, el Centro Living Coast Discovery y el edificio Ken Lee, que también requieren reemplazos del sistema de calefacción y aire acondicionado, reparaciones de plomería y del techo, reemplazo del piso, renovaciones del baño y mejoras adicionales que les permitan cumplir con los requerimientos de ADA.

Infrastructure, Facilities and Equipment Expenditure Plan
One-half cent Sales Tax Revenues over 10 year period

	Fiscal Year 2016-17 (1 Qtr Only)	Fiscal Year 2017-18	Fiscal Year 2018-19	Fiscal Year 2019-20	Fiscal Year 2020-21	Fiscal Year 2021-22	Fiscal Year 2022-23	Fiscal Year 2023-24	Fiscal Year 2024-25	Fiscal Year 2025-26	Fiscal Year 2026-27 (3 Qtrs Only)	Total 10 Year Term
Estimated Revenues:												
Estimated 1/2 cent Sales Tax Revenues	\$ 4,000,000	\$ 16,320,000	\$ 16,646,400	\$ 16,979,328	\$ 17,316,915	\$ 17,665,293	\$ 18,018,599	\$ 18,378,971	\$ 18,746,550	\$ 19,121,481	\$ 14,627,933	\$ 177,823,469
Estimated Bond Proceeds	-	\$ 56,380,414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 56,380,414
Less Annual Debt Service Pmts (Principal and Interest)	-	\$ (5,760,008)	\$ (6,281,100)	\$ (6,281,200)	\$ (6,282,800)	\$ (6,282,200)	\$ (6,279,200)	\$ (6,278,600)	\$ (6,280,000)	\$ (6,278,750)	\$ (6,279,000)	\$ (62,282,858)
Estimated Debt Service Reserve Fund for Bonds	-	\$ (5,638,139)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ (5,638,139)
Estimated Cost of Issuance	-	\$ (742,275)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ (742,275)
Estimated Funds Available for Infrastructure Spending Plan	\$ 4,000,000	\$ 60,559,992	\$ 10,365,300	\$ 10,698,128	\$ 11,036,115	\$ 11,383,093	\$ 11,739,399	\$ 12,100,371	\$ 12,466,550	\$ 12,842,731	\$ 8,348,933	\$ 165,540,611
Proposed Infrastructure Projects:												
Funded on a Pay-as-You-Go Basis (Cash Basis)												
Fire Vehicles	\$ 4,000,000	\$ 1,313,580	\$ 2,531,000	\$ 2,350,000	\$ 2,492,000	\$ 1,410,950	\$ 246,050	\$ 1,938,900	\$ 41,400	\$ 237,200	\$ 286,500	\$ 16,847,580
Police Vehicles	-	\$ 2,262,700	\$ 653,000	\$ 494,850	\$ 1,693,500	\$ 1,547,200	\$ 944,950	\$ 285,500	\$ 1,641,720	\$ 2,571,150	\$ 856,900	\$ 12,951,470
Total Public Safety Vehicles Cash Basis	\$ 4,000,000	\$ 3,576,280	\$ 3,184,000	\$ 2,844,850	\$ 4,185,500	\$ 2,958,150	\$ 1,191,000	\$ 2,224,400	\$ 1,683,120	\$ 2,808,350	\$ 1,143,400	\$ 29,799,050
Non-Safety City Vehicles (i.e. Public Works Crews) (Cash Basis)												
Fire Equipment (i.e. breathing apparatus, Radios etc) (Cash basis)	-	\$ 3,818,000	\$ 1,749,000	\$ 1,520,100	\$ 1,674,000	\$ 2,434,000	-	-	-	-	-	\$ 11,195,100
Fire Stations Repair/Replacement (Cash Basis)	-	\$ 1,385,000	-	-	-	-	\$ 358,216	-	\$ 272,356	\$ 1,435,251	\$ 1,747,090	\$ 5,197,913
Fire Stations Repair/Replacement (Cash Basis)	-	\$ 3,500,000	\$ 5,320,806	\$ 5,320,806	\$ 1,018,743	-	-	-	-	-	-	\$ 9,839,549
Sports Courts and Fields	-	-	-	-	\$ 1,000,000	\$ 2,000,000	\$ 1,466,595	\$ 790,388	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 2,209,612	\$ 9,466,595
Park Infrastructure	-	-	-	-	\$ 221,859	\$ 800,000	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 660,881	-	-	\$ 3,682,740
Street Pavement (Arterials/Collectors/Residential)	-	-	-	-	\$ 1,000,000	\$ 1,276,188	\$ 2,698,673	\$ 3,000,000	\$ 2,000,000	\$ 2,000,000	-	\$ 11,974,861
Traffic Signal System	-	-	-	-	-	-	-	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 1,000,000	\$ 4,000,000
Other Infrastructure (Storm Drains, Sidewalks, Trees etc)	-	-	\$ 926,025	-	\$ 917,200	\$ 917,800	\$ 4,020,800	\$ 3,073,871	\$ 4,830,419	\$ 3,570,809	\$ 1,278,590	\$ 19,535,513
Total Infrastructure Cash Basis	\$ -	\$ 926,025	\$ 926,025	\$ -	\$ 3,139,059	\$ 4,993,988	\$ 9,186,068	\$ 8,864,259	\$ 9,491,300	\$ 7,570,809	\$ 4,488,202	\$ 48,659,709
Total Projects to be Funded on a Pay-as-you-go (Cash Basis)	\$ 4,000,000	\$ 8,779,280	\$ 9,359,025	\$ 9,685,756	\$ 10,017,302	\$ 10,386,138	\$ 10,735,284	\$ 11,088,659	\$ 11,446,776	\$ 11,814,410	\$ 7,378,692	\$ 104,691,321
Projects to be Financed through Annual Capital Lease Payments												
Police Communications & Dispatch System	-	\$ 218,162	\$ 206,275	\$ 212,372	\$ 218,813	\$ 196,955	\$ 204,115	\$ 211,712	\$ 219,774	\$ 228,321	\$ 170,241	\$ 2,086,740
Regional Communications System (RCS)	-	\$ 1,262,550	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 500,000	\$ 5,762,550
Fire Response Vehicles	-	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 300,000	\$ 3,000,000
Total Police Equipment Capital Lease Pmts	\$ -	\$ 1,780,712	\$ 1,006,275	\$ 1,012,372	\$ 1,018,813	\$ 996,955	\$ 1,004,115	\$ 1,011,712	\$ 1,019,774	\$ 1,028,321	\$ 970,241	\$ 10,849,290
Projects to be Financed through Debt Financing												
Fire Station Replacements	-	\$ 13,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 13,000,000
Police Facility Repairs	-	\$ 1,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 1,000,000
Total Public Safety Buildings	\$ -	\$ 14,000,000	\$ -	\$ 14,000,000								
Recreation Centers and Senior Center	-	\$ 3,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 3,000,000
Civic Center and South Chula Vista Libraries	-	\$ 1,500,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 1,500,000
Other Public Bldgs (i.e. Animal Care Facility & Living Coast DC)	-	\$ 3,022,558	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 3,022,558
Total Other Public Facilities	\$ -	\$ 7,522,558	\$ -	\$ 7,522,558								
Sports Courts and Fields	-	\$ 7,500,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 7,500,000
Park Infrastructure	-	\$ 2,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 2,000,000
Street Pavement (Arterials/Collectors/Residential)	-	\$ 12,500,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 12,500,000
Traffic Signal System (Fiber Network)	-	\$ 3,000,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 3,000,000
Other Infrastructure (Storm Drains, Sidewalks, Trees etc)	-	\$ 3,477,442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	\$ 3,477,442
Total Infrastructure	\$ -	\$ 28,477,442	\$ -	\$ 28,477,442								
Total Projects to be Financed through Debt Financing	\$ -	\$ 50,000,000	\$ -	\$ 50,000,000								
Total Project Expenditures	\$ 4,000,000	\$ 60,559,992	\$ 10,365,300	\$ 10,698,128	\$ 11,036,115	\$ 11,383,093	\$ 11,739,399	\$ 12,100,371	\$ 12,466,550	\$ 12,842,731	\$ 8,348,933	\$ 165,540,611
Remaining Funds	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0	\$ (0)	\$ (0)	\$ (0)	\$ (0)	\$ (0)

Notes:
 Sales Tax Revenue projections include a 2% escalator per year.
 Bonded proceeds are estimates. Actual bonding capacity and interest rates will vary depending on market conditions at time of issuance. City Council consideration and action will be required to pursue long-term financing.
 Costs allocated to specific projects will be based on detailed engineering estimates, projects specs, available funding and timing considerations. All proposed expenditures will require City Council consideration and action.