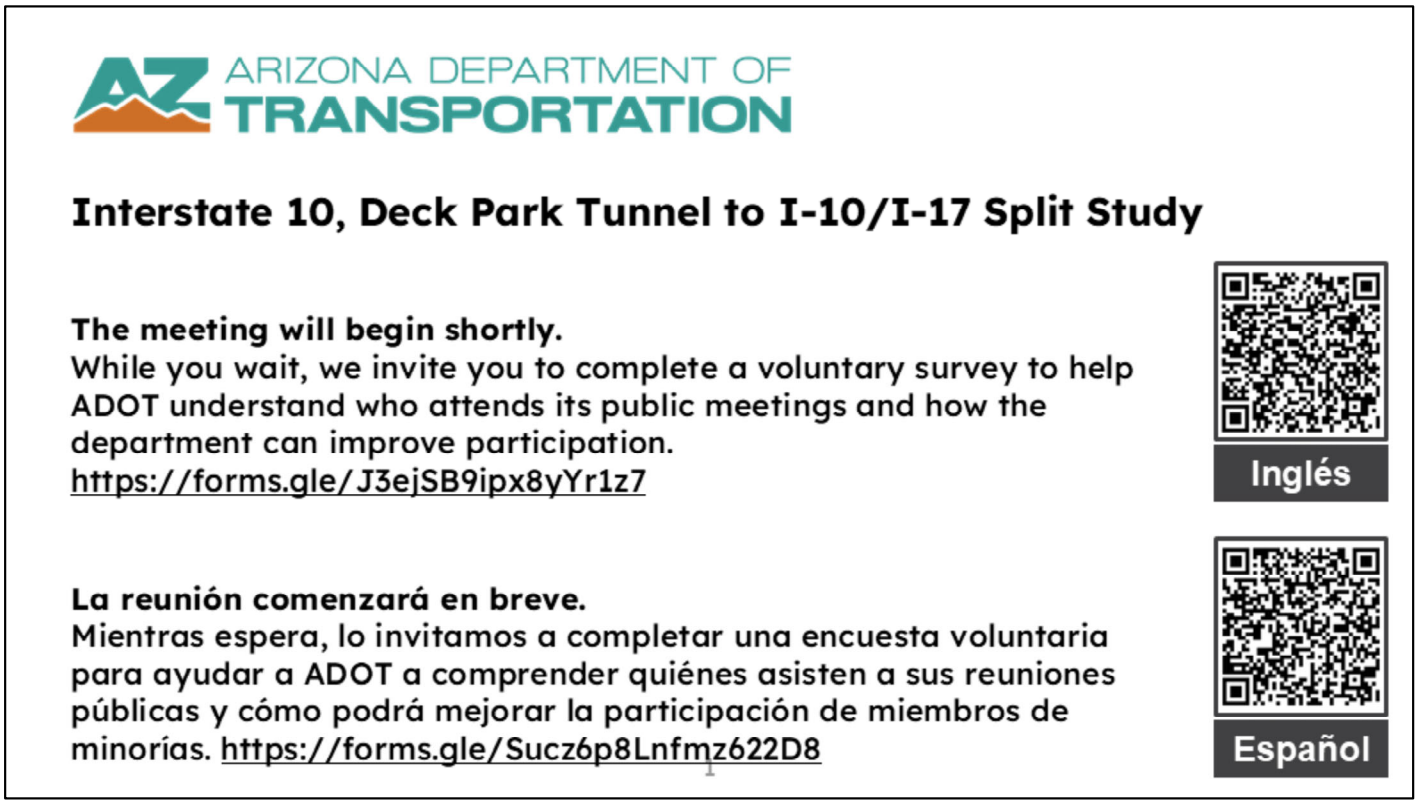


Buenas noches. La reunión comenzará en breve. Si aún no ha completado la encuesta de autoidentificación en la mesa de registro, le invitamos a hacerlo mientras espera, accediendo al enlace que aparece en la pantalla o escaneando el código QR.

Al llegar esta noche, debería haber recibido una tarjeta para preguntas. Le pedimos que anote en ella sus preguntas o comentarios; nuestro equipo del proyecto recogerá estas tarjetas para utilizarlas durante la sesión de preguntas y respuestas posterior a la presentación.

Todos los materiales para la reunión de esta noche están disponibles en español. Por favor, diríjase a un miembro del equipo en la mesa de registro para obtenerlos.



Buenas noches. Gracias por acompañarnos en la reunión pública sobre el estudio del tramo comprendido entre el túnel Deck Park de la I-10 y la bifurcación con la I-17.

Tendremos una breve presentación y, posteriormente, abordaremos sus preguntas y comentarios.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Presentadores de esta noche

- Cynthia Wolfe, Gerente de Proyectos de Relaciones Comunitarias de ADOT
- Trent Kelso, Gerente de estudios de ADOT
- Jason Pagnard, Gerente Consultor de Estudios



Otros de nuestros presentadores esta noche son Trent Kelso, gerente de estudios de ADOT, y Jason Pagnard, gerente de estudios consultor.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Propósito de la reunión de esta noche

- Proporcionar los antecedentes del estudio
- Ofrecer una visión general del estudio y presentar alternativas
- Revisar el cronograma del estudio y del proyecto
- Recopilar aportaciones para ayudar a refinar las alternativas del estudio



El propósito de la reunión de esta noche es ofrecer una visión general del estudio, las alternativas que estamos considerando, así como el cronograma del estudio y el calendario del proyecto. Y, lo más importante, recibir sus aportaciones, las cuales nos ayudarán a perfeccionar aún más la alternativa de construcción.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Área de estudio

- I-10, desde el túnel Deck Park hasta la bifurcación con la I-17
- Autopistas de conexión
  - Ruta Estatal 51
    - I-10 a Campbell Avenue
  - Loop 202
    - I-10 a la calle 24



5

El área de estudio abarca la I-10, desde el túnel Deck Park hasta la bifurcación con la I-17, junto con dos autopistas de conexión: la State Route 51 al sur de Campbell Avenue y la Loop 202 al oeste de la calle 24, incluyendo los enlaces, las rampas y el sistema de carriles para vehículos de alta ocupación (HOV). El área verde en el mapa se extiende más allá de estos límites para contemplar las necesidades de señalización y control del tráfico fuera del área de estudio principal.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Propósito del estudio

Abordar la seguridad y las operaciones de tráfico en la I-10 y sus conexiones dentro del área de estudio, manteniendo al mismo tiempo el acceso al centro de Phoenix y al Aeropuerto Sky Harbor.



6

ADOT está preparando una Evaluación Ambiental y un Informe de Concepto de Diseño para el estudio. Como parte de una Evaluación Ambiental, determinamos el propósito y la necesidad del proyecto, así como el grado en que las mejoras propuestas satisfacen dicho propósito y necesidad.

El objetivo del estudio es abordar la seguridad y las operaciones de tráfico en la I-10 y sus conexiones con el sistema vial dentro del área de estudio, manteniendo al mismo tiempo el acceso al centro de Phoenix y al Aeropuerto Internacional Sky Harbor.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Necesidad del estudio

Reducir los numerosos entrecruzamientos y las reducciones de carriles que provocan colisiones, y mantener una conectividad eficiente para el comercio regional.



El proyecto es necesario para mejorar el flujo vehicular y la seguridad en la I-10, al abordar la congestión actual y futura, los conflictos en las maniobras de incorporación y entrecruzamiento, la falta de fiabilidad en los tiempos de traslado y las zonas con una alta incidencia de accidentes. Asimismo, permitiría mantener el acceso regional y local a destinos clave —como el centro de Phoenix, el aeropuerto, importantes centros de empleo y otras autopistas de la región—, a la vez que favorece un transporte de mercancías y una actividad comercial fiables a través del núcleo urbano de Phoenix.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Propósito y necesidad del estudio: Seguridad

2020-2024:

- Promedio de 6 choques al día
- 24 accidentes mortales
- Los choques por alcance y los choques por roce lateral fueron los que ocurrieron con mayor frecuencia.

8



Entre 2020 y 2024, el área de estudio registró un promedio de aproximadamente seis accidentes por día. Durante ese periodo de cinco años, 24 accidentes tuvieron un desenlace mortal. Los choques por alcance y los choques por roce lateral fueron los tipos más frecuentes. Estos accidentes pueden verse influidos por la congestión, las diferencias de velocidad y las maniobras de incorporación o cambio de carril de los vehículos.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Propósito y necesidad del estudio: Congestión

2026-2050

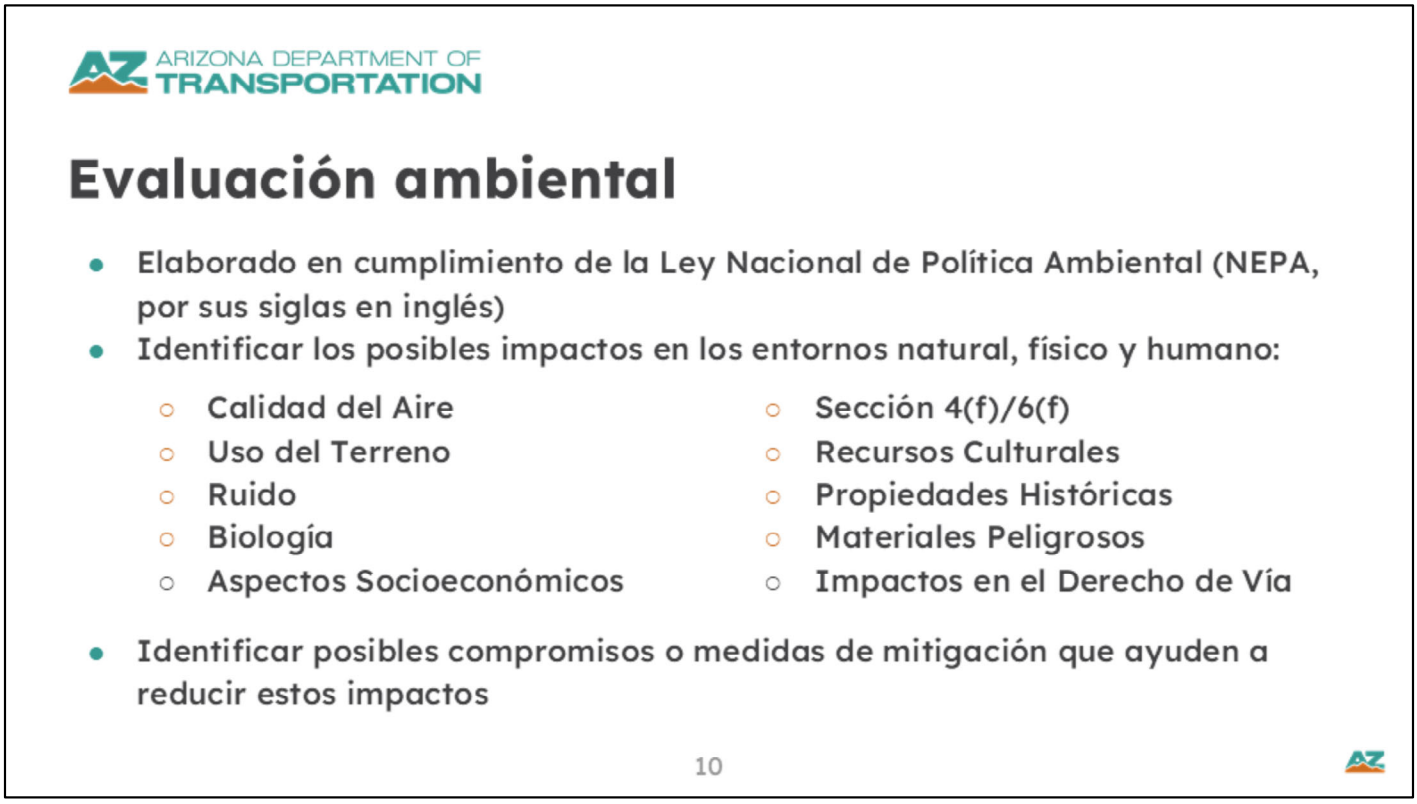
- Se prevé que el tráfico diario en la I-10 aumente entre 12 % y 15 %.
- Se prevé que el retraso promedio en los viajes se duplique con creces.
- El aumento del tráfico podría intensificar los conflictos de incorporación y entrecruzamiento.



9

El tráfico en la I-10, dentro del área de estudio, presenta una fuerte congestión durante las horas punta, y se espera que la situación empeore en el futuro.

- Se prevé que el tráfico en la I-10, cerca de las calles 7 y 16, aumente de unos 35,000 vehículos diarios a 392,000 para el año 2050. En conjunto, el volumen de tráfico en el área de estudio se incrementará entre un 12 % y un 15 %.
- Se prevé que el retraso promedio en los desplazamientos en el área de estudio se duplique con creces para el año 2050.
- Se registra una fuerte congestión en la I-10, entre el túnel y el enlace Mini Stack; los puntos de mayor congestión se sitúan cerca de la calle 7 y de las rampas del enlace Mini Stack. Otra zona con gran congestión en la I-10 se encuentra cerca de la entrada oeste al aeropuerto.
- Para el año 2050, el creciente volumen de tráfico agravará la congestión e intensificará los conflictos derivados de las maniobras de incorporación y entrecruzamiento.



La evaluación ambiental de este estudio se elaborará en cumplimiento de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). En ella se analizarán las alternativas de construir y no construir, así como sus posibles efectos en las personas y el medio ambiente, incluyendo la calidad del aire, el ruido y los recursos culturales. La evaluación también considerará los posibles impactos en propiedades históricas y no históricas, vecindarios, conexiones comunitarias y cualquier otro recurso ambiental.

El estudio también determinará formas de evitar o reducir los posibles efectos adversos sobre estos recursos. Estos hallazgos, junto con la evaluación de ingeniería y las aportaciones del público, servirán de base para la toma de decisiones sobre el proyecto.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

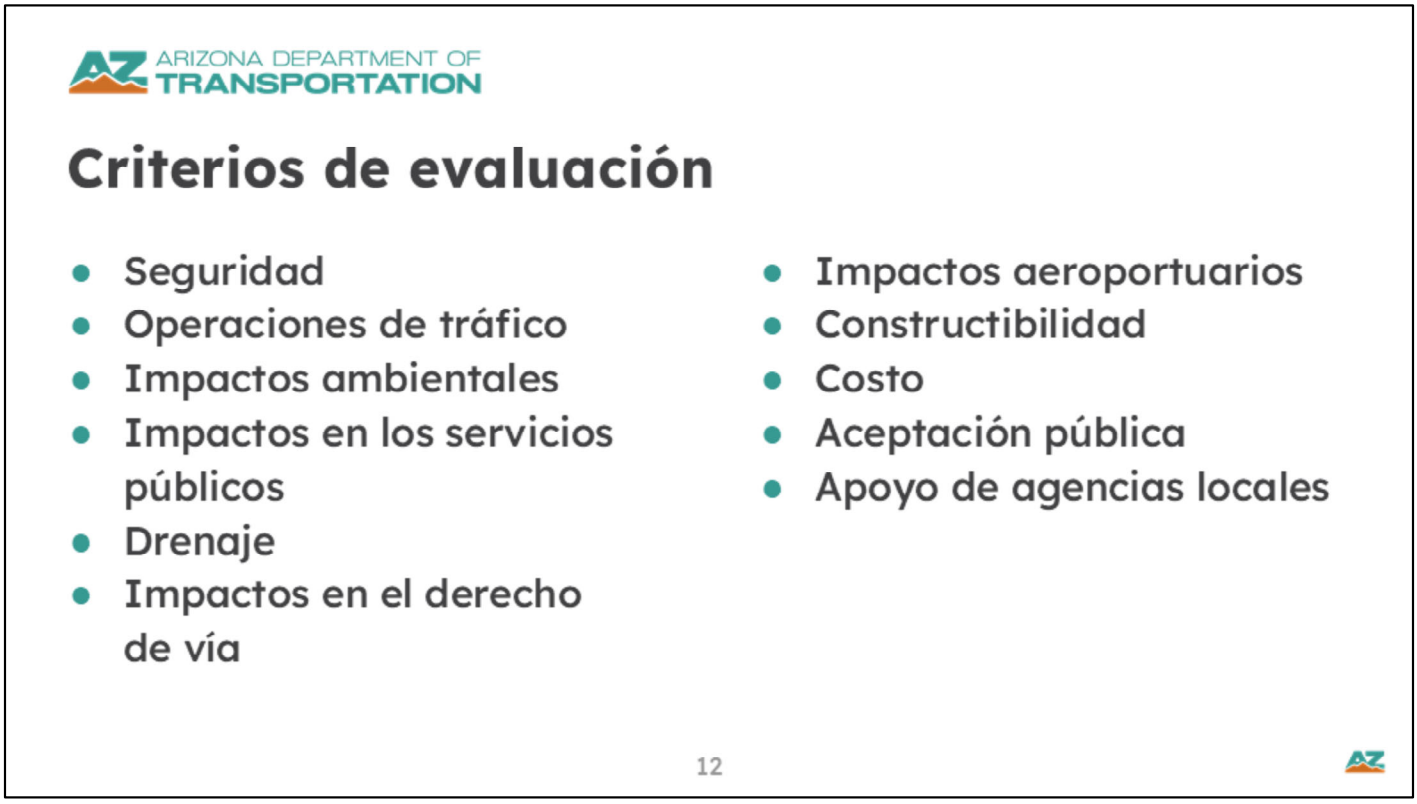
Divulgación conforme a NEPA

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones exigidas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo llevadas a cabo —o ya han sido realizadas— por ADOT, de conformidad con el artículo 327 del título 23 del Código de los Estados Unidos (23 USC 327) y un Memorando de Entendimiento con fecha del 25 de junio de 2024, suscrito por la FHWA y ADOT.



11

ADOT ha asumido la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) de llevar a cabo las revisiones y aprobaciones ambientales conforme a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), de acuerdo con el convenio suscrito el 25 de junio de 2024 entre la FHWA y ADOT. En consecuencia, ADOT actúa como organismo principal y cuenta con la autoridad para aprobar este proyecto.



El estudio comparará las alternativas de construir y no construir mediante diversos factores. Estos factores incluyen la seguridad y la operatividad del tráfico, así como consideraciones relativas al medio ambiente, los servicios públicos, el drenaje, el derecho de vía (incluidos los impactos en las propiedades), los aeropuertos, la viabilidad constructiva y los costos, además de las aportaciones del público y de los organismos pertinentes.

Los resultados de estas comparaciones se utilizarán para elaborar la futura recomendación de ADOT para el proyecto.



Este estudio se basa en el reciente estudio del corredor de la I-10, realizado por la Maricopa Association of Governments (conocida como MAG) en colaboración con el ADOT, la ciudad de Phoenix, la FHWA y la Administración Federal de Aviación.

El estudio MAG consideró un universo de alternativas que abarcaba 108 conceptos de diseño únicos para el área del proyecto, incluyendo:

- Mejoras en el intercambio
- Conexiones de rampa
- Ampliación de carriles HOV
- y otras mejoras en la autopista

Las actividades de participación pública para el estudio MAG incluyeron una encuesta en línea interactiva en el invierno de 2023 y una reunión pública en octubre de 2024.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Recomendaciones del estudio de MAG

- Se formularon recomendaciones que servirán de base para futuros proyectos en este corredor.
  - Rampas entrelazadas
  - Vías colectoras-distribuidoras (CD)
  - Modificaciones en los carriles HOV



14

El estudio MAG identificó conceptos para una evaluación más detallada, los cuales sirvieron como punto de partida para este proyecto. Las estrategias de mejora incluyeron rampas entrelazadas, vías colectoras-distribuidoras y otras optimizaciones operativas destinadas a reforzar la seguridad, reducir los conflictos en los puntos de incorporación o entrecruzamiento, y mejorar el flujo vehicular. Jason describirá estos conceptos con mayor detalle.

Las recomendaciones de MAG se centraron en mejoras que pudieran realizarse, siempre que fuera posible, dentro del derecho de vía existente de la I-10 de ADOT, con el fin de reducir los impactos en los vecindarios y propiedades adyacentes.

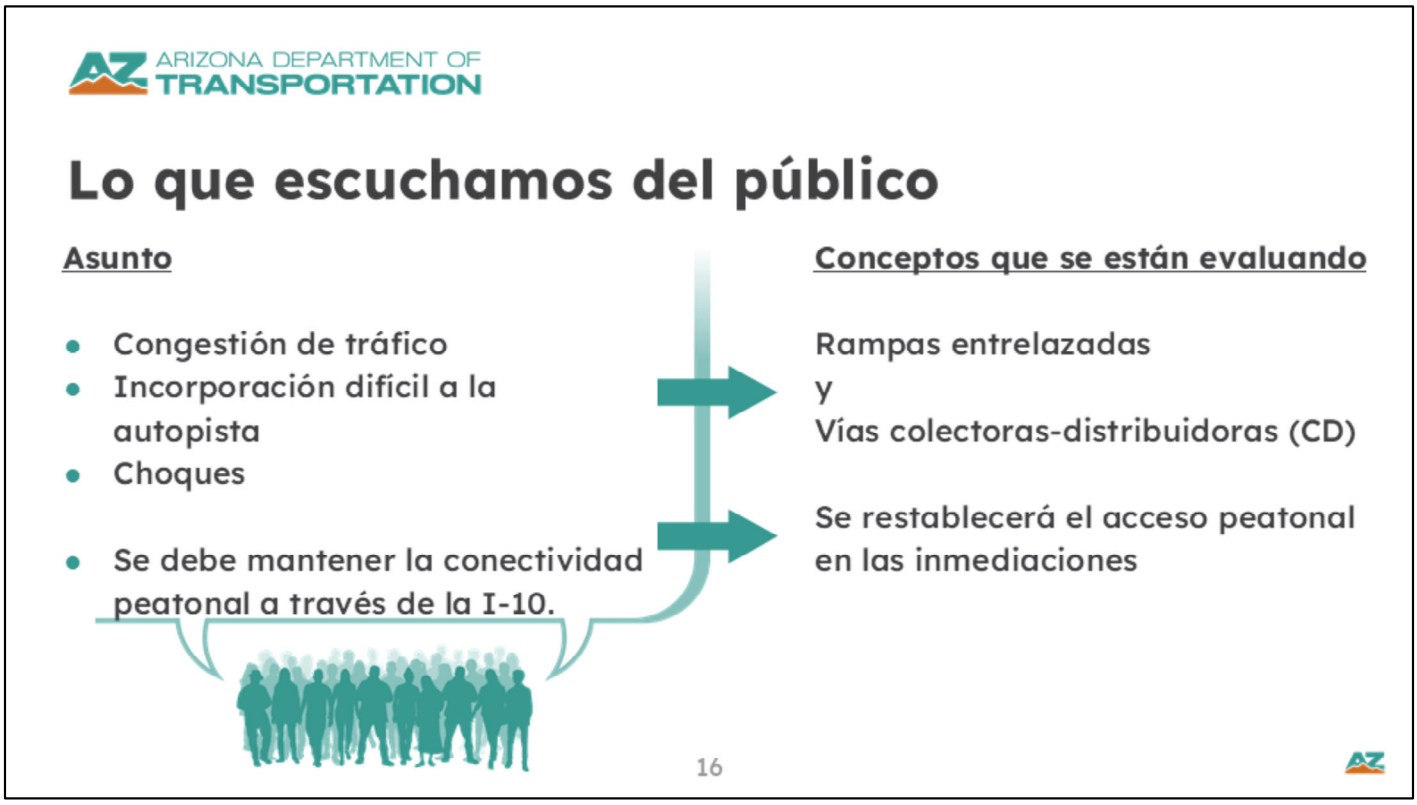


Con el fin de recabar opiniones directamente de las personas con mayor probabilidad de verse afectadas por el proyecto, el equipo de estudio llevó a cabo labores de acercamiento previas a la definición del alcance durante el mes de junio. El objetivo de esta iniciativa fue presentar el estudio de ADOT y recopilar aportaciones clave que sirvieran de base para dicho estudio.

Esta labor de acercamiento incluyó:

- Se enviaron más de 47,000 envíos por correo a empresas y residencias situadas en un radio de una milla del área de estudio, con el fin de informarles sobre el estudio y la oportunidad de aportar sus opiniones.
- 15 presentaciones ante organizaciones vecinales y comunitarias, así como ante los Comités de Planificación de Phoenix Village, con un total de cerca de 300 asistentes.
- Se recibieron más de 2,300 respuestas a través de la encuesta en línea, así como aportaciones enviadas por correo electrónico, teléfono y correo postal.
- La información provino principalmente de usuarios habituales del corredor, incluidos conductores, residentes de las inmediaciones y personas que trabajan o estudian en el área de estudio.

Los aportes recibidos ayudaron a orientar el desarrollo y el perfeccionamiento de la alternativa de construcción que presentamos esta noche. Seguimos recopilando opiniones del público a medida que avanzan las evaluaciones técnicas y ambientales.



Las preocupaciones más frecuentes identificadas durante la fase de acercamiento previo al alcance del proyecto fueron la congestión vehicular, la dificultad para incorporarse a las autopistas y los accidentes. El estudio evalúa cómo las rampas entrelazadas y las vías colectoras-distribuidoras (conocidas como vías CD) podrían ayudar a abordar estas inquietudes. En las próximas diapositivas, explicaremos cómo funcionan estos elementos.

También hemos recibido inquietudes sobre las conexiones para peatones a través de la I-10. La alternativa de construcción podría afectar a los puentes peatonales existentes, y el estudio está evaluando opciones para mantener las conexiones para peatones y ciclistas a través de la I-10. Hablaremos de estas opciones en breve.

En el sitio web del proyecto se encuentra disponible un resumen de este proceso de participación.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Alternativas

Alternativa de no construir

- Configuración existente sin cambios

Alternativa de construcción

- Recomendaciones perfeccionadas del estudio MAG



17

Este estudio de ADOT evalúa una alternativa de no construir y una alternativa de construcción. La alternativa de no construir analiza las condiciones futuras sin las mejoras propuestas en este estudio y sirve de base para comparar los posibles beneficios y efectos de la alternativa de construcción.

La alternativa de construcción que se presenta esta noche constituye un perfeccionamiento de las recomendaciones formuladas anteriormente mediante el estudio de MAG. Estos cambios se desarrollaron a partir de análisis de ingeniería adicionales y de la coordinación entre el ADOT y otros organismos.

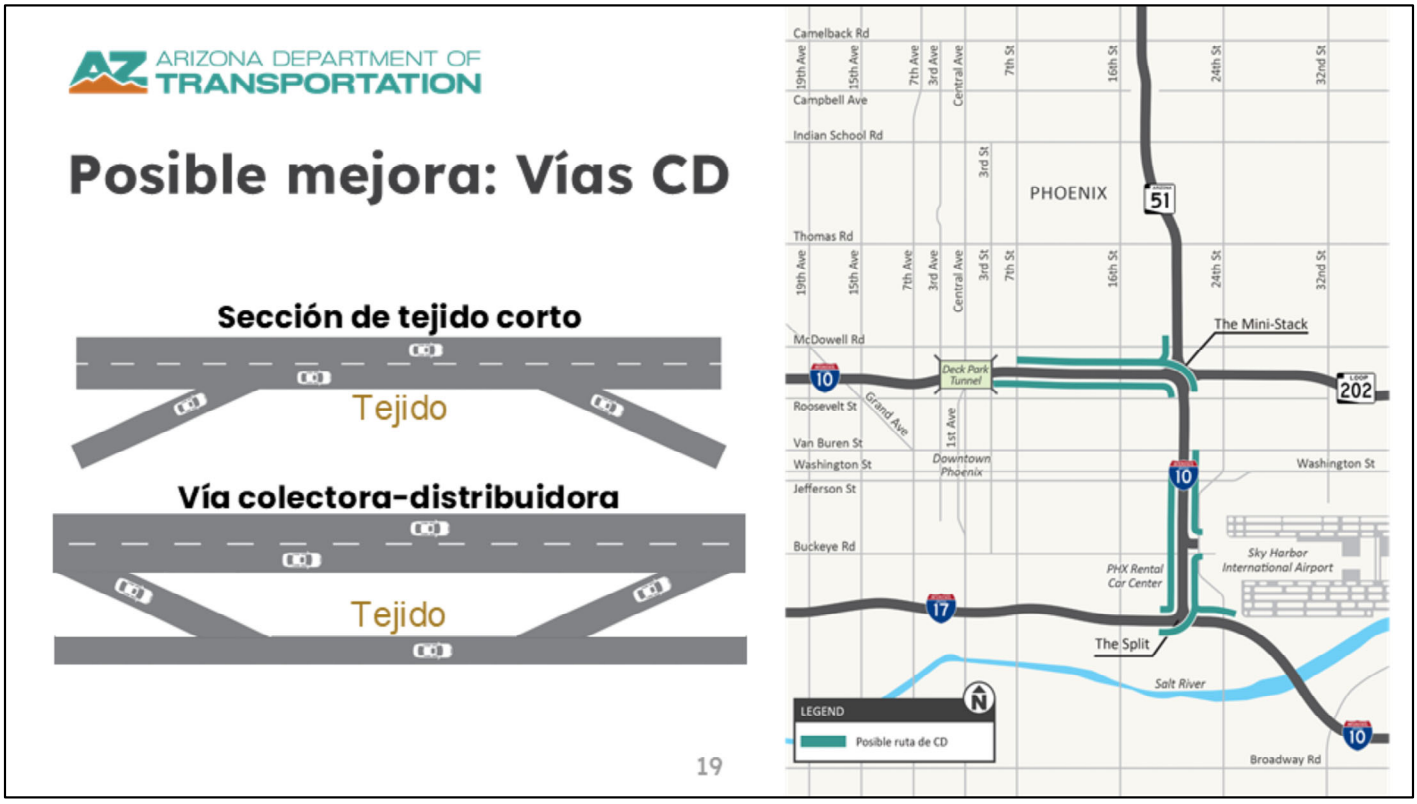
La alternativa de construcción sigue bajo estudio y podría modificarse a medida que continúen las evaluaciones técnicas y ambientales. Aún no se ha tomado una decisión definitiva sobre qué posibles mejoras o qué alternativa se llevarán a cabo. Agradecemos sus aportaciones sobre las alternativas actuales, así como cualquier otra idea que debamos tener en cuenta a medida que avancemos en el estudio.



En las siguientes diapositivas, se describirán varios conceptos de mejora que sirven como elementos fundamentales para la Alternativa de Construcción. El objetivo es reconfigurar la vía dentro del corredor para atender de manera eficiente las necesidades de tráfico y seguridad.

En varios puntos, los conductores que entran y salen de la autopista deben cruzarse en un tramo de corta distancia. Estas zonas de incorporación o entrecruzamiento pueden generar conflictos en el flujo vehicular, lo que deriva en frenazos repentinos, diferencias de velocidad y colisiones.

Uno de los conceptos que se está evaluando es la rampa entrelazada (braided ramp). Este diseño separa el tráfico que entra del que sale, permitiendo que una rampa pase por encima o por debajo de otra. De este modo, se reduce la necesidad de que los trayectos de los conductores se crucen en distancias cortas, mejorando así la seguridad y el flujo del tráfico.



Otro concepto estructural que se está evaluando es la vía colectora-distribuidora, a menudo denominada vía CD. Se trata de una calzada separada de la autopista principal mediante barreras, la cual permite que las maniobras de incorporación y salida del tráfico se realicen fuera de los carriles principales de la autopista. Este tipo de vías se incluyó en el proyecto I-10 Broadway Curve, recientemente finalizado.

Si bien esto no elimina todas las incorporaciones, permite trasladar parte de las maniobras de incorporación o entrecruzamiento fuera de los carriles principales, donde la velocidad es mayor, hacia una zona de menor velocidad, diseñada específicamente para tales movimientos.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Descripción general de la alternativa de construcción: I-10 en dirección este



A continuación, recorreremos el corredor y señalaremos puntos clave donde se aplican, en la Alternativa de Construcción, los conceptos fundamentales que acabamos de analizar.

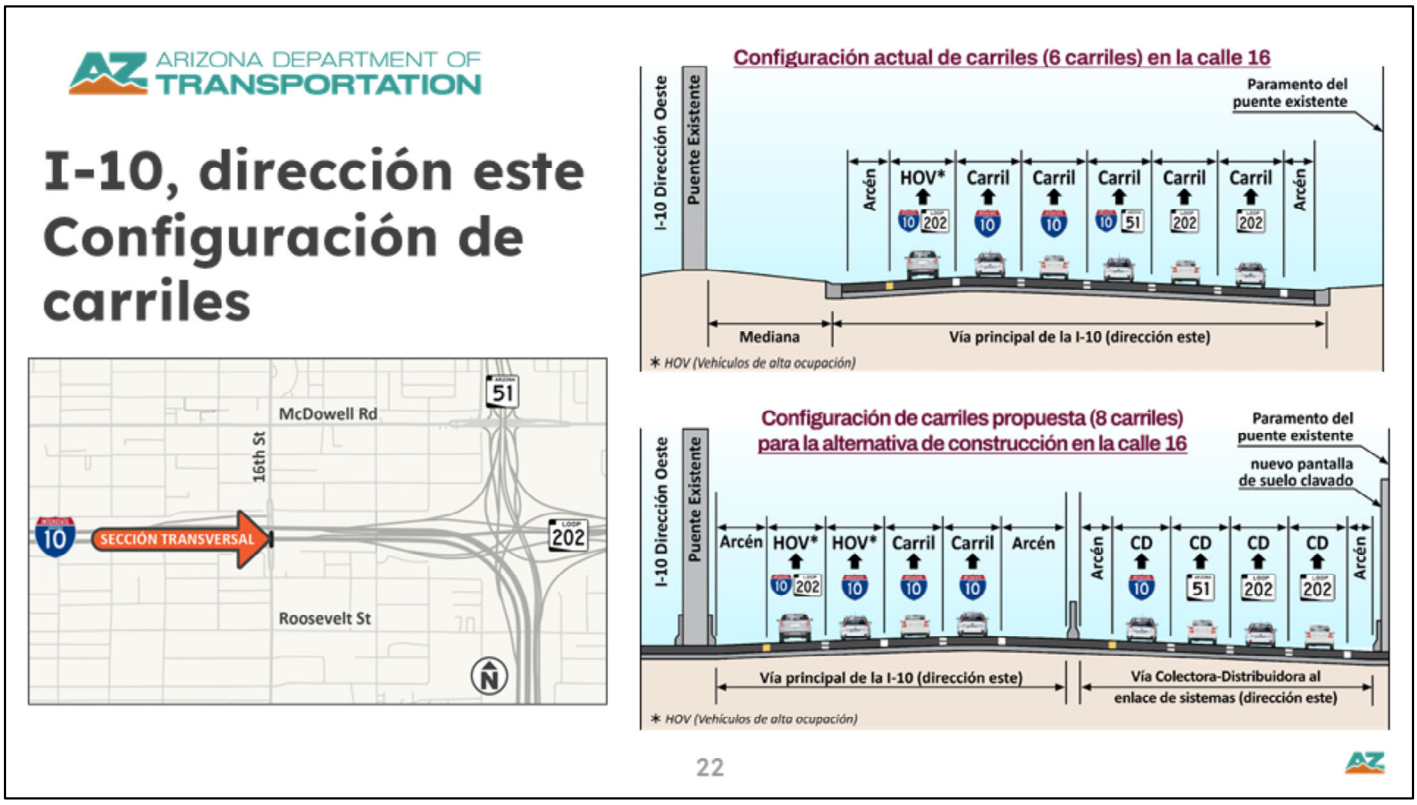
Comenzaremos en dirección este por la I-10, cerca de la calle 3, y continuaremos hasta la bifurcación de la I-10 y la I-17. Luego, daremos la vuelta y nos dirigiremos hacia el oeste, en dirección al túnel Deck Park.



Comenzando en dirección este cerca de la Calle 3, la alternativa de construcción agregaría un segundo carril para vehículos de alta ocupación (HOV) que se extendería hasta la rampa HOV de la Loop 202.

Una nueva vía colectora-distribuidora comenzaría cerca de la Calle 7 y daría servicio a las salidas hacia la Calle 16, la SR 51 y la Loop 202, además del tráfico que ingresa desde la Calle 7. La rampa de acceso de la Calle 7 y la vía CD se entrelazarían para reducir los conflictos de incorporación y cambio de carril.

Una barrera separaría la vía CD de los carriles principales de la I-10, reduciendo aún más estos conflictos. De manera similar al proyecto de la I-10 Broadway Curve, esta separación también modificaría algunas conexiones existentes de la autopista y la forma en que los conductores llegan a ciertos destinos.



Un patrón de tráfico predominante en el área de estudio es el desplazamiento de vehículos en sentido este-oeste entre la I-10 y la Loop 202.

Los cortes transversales que se muestran aquí presentan, en la parte superior, la configuración actual de la I-10 en dirección este y, en la parte inferior, la Alternativa de Construcción, a la altura del puente de la calle 16. En la situación actual, la calzada principal de la I-10 cuenta con un carril para vehículos de alta ocupación (HOV), dos carriles de uso general para el tráfico de la I-10, un carril compartido para la I-10 y la SR 51, y dos carriles para la Loop 202 en dirección este.

La Alternativa de Construcción, que aparece en la parte inferior, incluye dos carriles HOV, dos carriles de uso general que continúan por la I-10 y cuatro carriles en la vía colectora-distribuidora (CD) que dan servicio a la SR 51 y a la Loop 202. Esta vía CD también proporciona acceso a la I-10 desde la calle 7.

El objetivo es separar el tráfico según su destino antes de que llegue al enlace Mini-Stack. Estamos evaluando la configuración de los carriles en función de la demanda de tráfico futura y de las limitaciones físicas existentes en esta parte del corredor.



Debido a la reconfiguración de los carriles, la alternativa de construcción podría afectar también a partes de los muros curvos existentes entre el túnel Deck Park y el enlace Mini-Stack. Es posible que sea necesario reconstruir zonas aledañas a la vía y algunos muros para dar cabida a la configuración vial propuesta.

El estudio evaluará estos cambios, incluyendo las posibilidades de abordar el aspecto de los muros reconstruidos, de conformidad con los requisitos aplicables del ADOT.



Continuando hacia el este a través del Mini-Stack y mirando ahora hacia el sur, la alternativa de construcción añadiría un tercer carril a la rampa que va desde la SR 51 en dirección sur y la Loop 202 en dirección oeste hacia la I-10 en dirección este.

El carril adicional continuaría por la I-10 en dirección este más allá del Mini-Stack, con el fin de facilitar la incorporación del tráfico proveniente de estas conexiones entre autopistas y ayudar a reducir la congestión en la I-10, la SR 51 y la Loop 202.



Al continuar en dirección este hacia la bifurcación de la I-10 y la I-17, la alternativa de construcción añadiría una nueva rampa de salida que daría servicio tanto a Sky Harbor Circle como a Sky Harbor Boulevard. La salida existente hacia Sky Harbor Boulevard se reubicará de modo que parta de esta nueva rampa.



Al acercarse a la bifurcación de la I-10 y la I-17, la alternativa de construcción reconstruiría las rampas que conectan la I-10 en dirección este con la I-17 en dirección norte.

Al examinar más detenidamente la zona de Buckeye Road, la alternativa de construcción incluye una nueva rampa que permite a los conductores que circulan por Buckeye Road conectar directamente con la I-10 en dirección oeste, la Loop 202 en dirección este y la SR 51 en dirección norte. Esta rampa comienza en el lado oeste de la I-10, pasa por debajo de la calzada principal de la I-10 y de otras rampas cerca de la bifurcación I-10/I-17, lo que separa los flujos vehiculares que podrían entrar en conflicto y evita la necesidad de pasar por semáforos, proporcionando así una nueva conexión desde el área del Aeropuerto Sky Harbor. El acceso a la I-10 en dirección este se realizaría desde el mismo punto en Buckeye Road.

Estas rampas estarían entrelazadas con las rampas de Buckeye Road. Esto ayudaría a separar el tráfico que entra del que sale, reduciendo los conflictos que surgen al incorporarse a la vía o al realizar maniobras de entrecruzamiento.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Descripción general de la alternativa de construcción: I-10 en dirección oeste



27

Ahora daremos la vuelta en la bifurcación de la I-10 y la I-17 para dirigirnos hacia el oeste por la I-10, en dirección al túnel Deck Park, destacando mejoras adicionales que se están considerando en este sentido.



Comenzando en dirección oeste en la bifurcación de la I-10 y la I-17, la alternativa de construcción añadiría una nueva rampa de salida y una vía colectora-distribuidora (CD) que daría servicio a Buckeye Road y Sky Harbor Circle.



Continuando en dirección oeste, la alternativa de construcción añadiría una nueva vía colectora-distribuidora y rampas entrelazadas cerca de las calles Jefferson y Washington, con el fin de separar el tráfico que entra y sale de la I-10 de los carriles principales de la autopista.

Estas mejoras reemplazarían la vía lateral existente entre Sky Harbor Circle y la calle Jefferson, modificando la forma en que los conductores acceden a las calles cercanas.



Al observar hacia el oeste desde el Mini-Stack, la alternativa de construcción separaría el tráfico que continúa en dirección oeste por la I-10 del tráfico que se dirige hacia la calle 7.

Una nueva vía colectora-distribuidora (CD) conectaría el tráfico proveniente de la SR 51, la Loop 202 y la calle 16 con la salida hacia la calle 7, lo que ayudaría a reducir los conflictos de incorporación y entrecruzamiento en los carriles principales de la I-10. Esta nueva vía colectora-distribuidora se entrelazaría con la rampa proveniente de la Loop 202, contribuyendo así a disminuir dichos conflictos de incorporación y entrecruzamiento.



Continuando en dirección oeste hacia el túnel Deck Park, la alternativa de construcción incluiría rampas entrelazadas cerca de la calle 16 y la calle 7, con el fin de reducir los conflictos derivados de las maniobras de incorporación y entrecruzamiento.

La vía colectora-distribuidora (CD) estaría separada de los carriles principales de la I-10 mediante una barrera, lo que reduciría la necesidad de que los conductores crucen varios carriles para llegar a sus salidas.

La alternativa de construcción también añadiría un segundo carril para vehículos de alta ocupación (HOV) desde la Loop 202 hasta la calle 3.

ARIZONA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Puentes peatonales afectados por la alternativa de construcción



En el marco de la Alternativa de Construcción, las mejoras viales propuestas afectarían a los puentes peatonales existentes cerca de las calles 10 y 18.

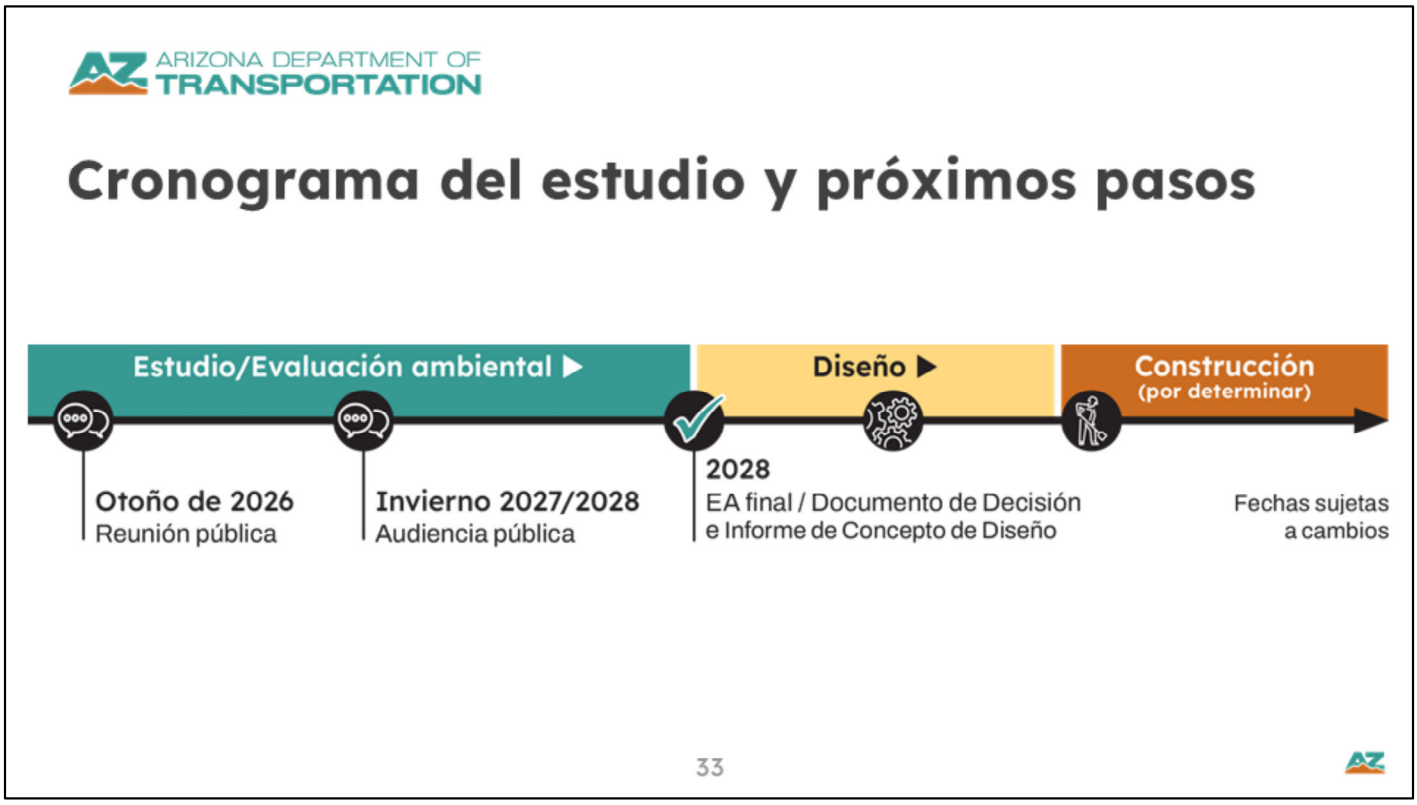
ADOT reconoce que estos puentes proporcionan conexiones importantes para las personas que se desplazan a pie, en bicicleta o mediante dispositivos de movilidad.

Estamos evaluando opciones para mantener estas conexiones, lo que incluye la posibilidad de reemplazar los puentes en sus ubicaciones actuales o en las proximidades de las mismas.

Queremos comprender cómo utiliza la comunidad estos cruces, qué ubicaciones resultarían más adecuadas para sus necesidades de desplazamiento y qué inquietudes podrían tener al respecto.

En la parte posterior de la sala, encontrarán varios paneles que muestran posibles ubicaciones para cada puente; esta información también figura en el formulario de comentarios que se les entregó al llegar esta noche. Asimismo, el material está disponible en línea; ofreceremos más detalles al finalizar esta presentación.

Sus aportaciones serán tenidas en cuenta, junto con aspectos como la accesibilidad, la viabilidad técnica, el impacto en las propiedades y la conexión con la red de calles y aceras del entorno.



Actualmente nos encontramos en la fase de estudio y evaluación ambiental. Durante esta etapa, existen tres oportunidades principales para la participación pública: las actividades de acercamiento inicial realizadas en junio, esta reunión pública y la audiencia pública prevista para finales de 2027 o principios de 2028.

En ese momento, el borrador de la Evaluación Ambiental y la documentación de respaldo sobre las alternativas, incluida cualquier recomendación preliminar, estarán disponibles para su revisión y comentarios, antes de que se tome una decisión definitiva sobre el proyecto.

Prevemos concluir el estudio en 2028 con la presentación de la Evaluación Ambiental final, el documento de decisión correspondiente y un informe sobre el concepto de diseño.

Sujeto a una decisión final de seguir adelante, es probable que las mejoras se diseñen y construyan por etapas, dependiendo de los fondos disponibles. Aún no se ha determinado el cronograma de construcción de dichas mejoras.

Con esto concluye la presentación de esta noche.



Daremos comienzo ahora a la parte de la reunión dedicada a preguntas y comentarios. Si tiene una tarjeta de preguntas que aún no ha sido recogida por un miembro de nuestro equipo, por favor, levante la mano.

Si no desea formular una pregunta o hacer un comentario esta noche, puede hacerlo en cualquier momento hasta el 4 de diciembre de las siguientes maneras:

- A través del formulario de comentarios en línea, disponible en este enlace o escaneando el código QR que se muestra aquí. También hay copias de este formulario de comentarios disponibles en la reunión de esta noche.
- Por correo electrónico, teléfono o correo postal.



Gracias de nuevo por acompañarnos esta noche.

Les invitamos a visitar el sitio web para obtener más información, dejar sus comentarios y suscribirte a nuestra lista de correo.

También pueden llamar al número que aparece aquí si tienen alguna pregunta o comentario.

Se aceptarán comentarios hasta el 4 de diciembre.

Además, si aún no lo han hecho, les pedimos que completen la encuesta anónima de autoidentificación, que consta de una sola pregunta.

Gracias nuevamente por su interés y participación.

Los miembros del equipo del proyecto se encuentran en los distintos puntos informativos situados al fondo de la sala; estarán allí hasta las 7:00 p.m. para hablar sobre el proyecto y responder a cualquier otra pregunta que puedan tener.

¡Que tengan una buena noche!