

Gondola Advisory Committee Agenda Item Summary

Date/Time:	February 23, 2026
Subject/Agenda Items:	Right-of-Way Negotiations and NEPA Regulations; 2026 Communications and Government Affairs Strategy; Capital Funding: Value Drivers, Cost Estimates and Local Funding Strategy
Submitted by:	A. Blake, SMART Project Manager

Issue Statement

The project team seeks to share information and reach alignment on three topics:

- Right-of-Way Negotiations and NEPA Regulations
- 2026 Communications and Government Affairs Strategy
- Local Funding Commitments Process

Background

At the January 2026 Gondola Advisory Committee (Gsub) meeting, the project team outlined the key 2026 decisions required to maintain the critical path and presented the 2026 work plan and schedule as the roadmap to those decisions. Today's meeting provides a deeper dive into three work plan components (wildly important goals) to build a shared understanding, gather Gsub perspectives on the proposed approach, and surface potential issues early to facilitate effective implementation.

Right-of-Way Negotiations and NEPA Regulations

This meeting will include an informational item on right-of-way (ROW) negotiations and NEPA requirements to ensure project compliance and support successful project delivery.

Completing NEPA and submitting the project package to the Federal Transit Administration (FTA) is a 2026 work plan priority. To preserve eligibility, all participants must adhere to FTA restrictions governing ROW acquisition activities.

Until NEPA clearance is issued, project partners—including project team members, Gsub and Leadership Committee members, and representatives of participating entities (TOT, TMV, TMVOA, and SMART)—must not engage in any ROW acquisition discussions or negotiations. Prohibited activities include formally or informally: making

purchase offers, negotiating terms, discussing property value or compensation, committing to acquire property or easements, establishing purchase conditions, or indicating intent to proceed to settlement. In Q4 of this year, the project team intends to develop a compliant strategy and schedule identifying when acquisition negotiations may begin following NEPA clearance.

Communications and Government Affairs Strategy

The Telluride-Mountain Village Gondola pioneered the use of “aerial tramways” for fast and reliable public transportation in mountain communities. Since 1996, the regional system has grown to over 3 million annual riders with powerful economic, environmental and quality of life benefits.

The SMART communications and government affairs strategy informs plans for the future system while leveraging the core strengths of the existing gondola:

- **Proven transit system** with a 30-year track record that is the envy of many peer mountain communities with over 3 million annual trips.
- **Environmental benefits** as one of Colorado’s busiest transit lines, the gondola substantially reduces traffic congestion and greenhouse gas emissions.
- **Quality of life and community identity** as the only system in the U.S. to provide a critical fare free community link that is synonymous with regional identity.
- **Pioneering public safety** with a fast, reliable, weather-proof, and safe alternative to road-based transportation.
- **Shared economic driver** that benefits and connects Telluride, Mountain Village and the region.
- **Strong regional planning coalition** with extensive relationships at the local, state and federal levels (e.g., FTA, CDOT, Congressional Delegation, etc.).

The multi-jurisdictional nature of this project highlights the importance of government affairs and strategic communications to set expectations for a new future gondola, build consensus for a local funding plan and achieve the following shared regional goals:

- **Clear Roles & Responsibilities:** Establish SMART as the project lead with clear communications roles and expectations for funding and non-funding partners.

- **Community Trust:** Create baseline awareness that is grounded in community benefit, public value and the realities of building a regional transportation system.
- **Coalition Building:** Cohesive engagement and government affairs for consistent communications and outreach across a diversity of stakeholders.
- **Tailored Outreach:** Provide a communications toolkit that each partner can adapt with consistent messages and a variety of channels.
- **Change Management:** Strengthen the continued partnership and adaptation needed to manage the evolving roles of each partner entity.

For a project of this scope and complexity, a baseline level of outreach, messaging and planning protocols is crucial to success. The SMART communications and government affairs strategy provides a programmatic approach for partner coordination in 2026.

The coming year will be a period of intense project development activity that requires a strategic communications roadmap for key milestones in the technical timeline. Key activities by quarter include:

- **Q1-2026**
 - Onboarding of new gondola leadership coalition members
 - Finalization of communications and government affairs strategies
 - Value-drivers informing financial planning and local funding strategies
- **Q2-2026**
 - Gondola vendor procurement
 - Federal lobbying vendor procurement planning
 - Updated economic benefit analyses
- **Q3-2026**
 - Basis of design decisions regarding baseline transit functions at each gondola terminal/station
 - Engage stakeholders on how community benefits and value drivers inform decision-making
- **Q4-2026**
 - Celebration of the existing system's 30th anniversary
 - Recap of 2026 progress and preparation of 2027 work plan

Unique considerations associated with each milestone will inform the tailored tactics deployed during each milestone by SMART and the project coalition. The draft 2026 communications and government affairs strategy will be presented at the February Gsub meeting to guide follow-up communications with each partner entity. An updated project fact sheet is attached to the February Gsub packet.

Capital Funding: Value Drivers, Updated Cost Estimates, and Local Funding Strategy

Value Drivers

As a local funding strategy is developed for the replacement gondola, it must be grounded in the core strengths of the current gondola, community benefit, public value and the financial realities of building a complex capital project. When the updated planning level cost estimates were presented earlier this year, they were provided within the following context, which presents both challenges and opportunities, as identified by the Gondola Leadership Committee:

- **System flexibility/capacity:** The existing gondola system is at capacity, and ridership growth is ahead of forecasted levels.
 - Current ridership during peak periods results in significant lines and wait times (e.g., more than 1.5 hours on July 4th).
 - A new system can be designed with the ability to increase capacity as future demand increases.
- **Passenger flow/accessibility:** Level-loading is directly tied to capacity, visitor experience, ADA compliance and future funding competitiveness.
 - The current gondola provides no opportunity for level-loading.
- **Cost vs. Benefit:** A new system offers the most cost-effective investment and minimizes potential risks.
 - The current gondola is nearly 30-years-old, nearing the end of its design life and replacement parts are difficult to source.
 - The coalition has evaluated the viable options (e.g., minor rehab, major overhaul) and the most cost-effective solution is to replace the gondola.

In this context, the Gondola Leadership Committee established the following as a guiding principle for funding the future system:

*Proactively identify local funding to aggressively pursue grants
and other outside funding sources.*

Updated Cost Estimates

Project Scope Definition

This discussion addresses Project A only — the federally eligible core transit project.

Project A – Gondola/Terminal Replacement (Core Transit Function)

Gsub, Gondola Leadership Committee, SMART, and the Project Team are responsible for developing this project under the Project IGA. Project A qualifies for FTA funding as a public transit project. This discussion focuses on the local funding commitment for Project A.

Components of Project A:

1. Gondola machine (towers, rope, lightning protection, drive systems, cabins, evacuation equipment)
2. Like-for-like terminal replacement at all stations Level-boarding/ADA-
3. compliant loading areas
4. Maintenance and storage facilities
5. Bus pickup/drop off improvements
6. Multimodal connectivity (e.g., bike parking, etc.)

Cost Estimate Assumptions:

1. Year of expenditure: 2031 (currently anticipated construction midpoint)
2. Constant inflation rate: 3% annually
3. 40% contingency (FTA requirement at 15% design level)
4. Contingency will decrease as design advances: 33% at 30% design, 26% at 60% design, 20% at 95% design
5. It is important to note that these are preliminary planning-level estimates that will continually be refined after vendor selection and as the project advances through design and engineering.

The planning cost estimate for Project A is \$135M- \$187M (in 2031 dollars). The table below lists the project items for Project A.

Project A Cost - Refined Breakdown

Preliminary planning cost
estimates; not final costs

Components	Inclusions	Estimated Base Cost (2025\$, millions)	Contingency (2025\$, millions)	2025 Base Cost w/ Contingency (2025\$, millions)	Estimated Cost* (2031\$, millions)
Gondola Machine	Gondola towers, rope, lightning protection, machine drive, drive station, return station, cabins and equipment, evacuation equipment, system engineering, shipping, misc. equipment, labor	\$46–\$62	\$6–\$8	\$52–\$70	\$62–\$78
Telluride (Station 1)	Demolition, site work, utilities, gondola building, and basement	\$6–\$9	\$1–\$2	\$8–\$11	\$11–\$14
San Sophia (Stations 2&3)	Demolition, site work, utilities, gondola building and basement, maintenance facility, and cabin storage	\$7–\$9	\$5–\$7	\$14–\$19	\$16–\$20
Mountain Village (Station 4&5) - Separate Terminals or Combined Station	Demolition, site work, utilities, gondola building, and basement	\$11–\$24	\$7–\$16	\$24–\$40	\$27–\$50
Mountain Village Market Plaza (Station 6)	Demolition, site work, utilities, gondola building and basement, maintenance facility, and cabin storage	\$8–\$11	\$6–\$8	\$15–\$20	\$19–\$25
TOTAL PROJECT A:		\$78–\$115	\$25–\$41	\$113–\$160	\$135–\$187

* Assumed 3% annual inflation

Presented to Gsub on January 26, 2026

14

Local Funding Strategy

Background

In June 2022, the Gondola Leadership Committee directed staff to plan for a full replacement of the existing gondola system — a decision driven by the compounding realities of age, structural limitations, and capacity constraints. The gondola, constructed in 1996, is approaching 30 years of operation and has accumulated over 144,000 operating hours, the highest known lifetime utilization of any comparable gondola system in North America. With many core components at or beyond their design life, parts are no longer manufactured by the original equipment manufacturer, and control systems are relying on legacy technology sourced only through secondary markets.

Independent engineering studies by Outdoor Engineers (2016) and Doppelmayr (2015) confirmed that meaningful refurbishment is not the most cost effective or viable path forward for long-term sustainability, as any modification to improve capacity, accessibility, or performance would trigger mandatory replacement of all towers and tower foundations under current codes — an investment costing 70-80% of full replacement (in 2016 dollars) while still leaving the system dependent on aged drives, gearboxes, and structures. Compounding these structural realities, the gondola has reached its carrying capacity. The gondola currently operates at its design maximum of



1,075 passengers per hour with 57 cabins — roughly 3 million rides annually — and cannot add cabins or increase line speed. Peak wait times regularly exceed 20 minutes and ridership is projected to approach 4 million annual trips by 2037. Modern gondola systems are designed to accommodate this level of demand, with typical capacities ranging from 1,200 to 3,000 passengers per hour.

At the direction of Gsub and Leadership, the project team developed a federal funding strategy to leverage local funding with federal dollars, maximizing total project funding. The largest eligible funding opportunity is the FTA's Capital Investment Grant (CIG) Program for core capacity projects, which may provide up to 50% funding for eligible project activities. Gondolas were added as an eligible project mode in 2023. The CIG Core Capacity Program is highly competitive and requires demonstrating that the system is at or near capacity; the system's age and operating hours are not considered in this particular grant program. A critical program requirement is committed local funding, which must equal at least 50% of the total project cost. To satisfy this requirement, the project team, Gsub, Leadership, and partner agencies need to work together to finalize the local funding commitment in 2026.

Based on planning cost estimates provided to Gsub in December and January, and following Gsub and Leadership discussions, the local funding strategy includes:

- **SMART 3A Revenue (2025-2027):** Financial forecasts estimate up to \$15M for the capital project. These revenues are currently not eligible for bonding or debt service. The 3A revenues are primarily designed for long-term operations and maintenance of the Gondola but can also be used for Gondola Project development and capital expenses from revenues collected before SMART assumes O&M responsibility on January 1, 2028.
- **2A Lift Ticket Excise Tax Revenues:** These revenues are collected by TMV and will be passed to SMART through an intergovernmental agreement. This revenue source is eligible for bonding. To bond against these or any other revenues, SMART will need to refer and pass a debt question. This is a variable revenue source; at this point, financial forecasts estimate approximately \$1M per year. Conservative estimates (based on 2025 factors) suggest potential debt service capacity of approximately \$15M - \$20M over a 20-30 year period.
- **The Town of Telluride and Mountain Village Entity:** Local funding contributions from both municipalities will cover the remaining gap.

Analysis

System Context and Ridership

The gondola system operates three critical segments:

1. Segment 1: Oak Street Station to San Sophia
2. Segment 2: San Sophia to Village Plaza
3. Segment 3: Village Plaza to Market Station

Each segment represents a critical component of the regional transportation system, providing significant benefits to both towns and the broader region. The gondola provides over 3 million trips annually.

The project team has contracted with Placer.ai and AECOM to conduct a detailed ridership analysis, including passenger travel patterns and origin/destination information, using cell phone and other data. This analysis, combined with existing ridership data and surveys, will provide insight into ridership patterns by segment and time of day. The team anticipates receiving this information by April 15, 2026, which will inform final allocation discussions.

Financial Analysis

- **Total Project Cost (Project A):** \$135M - \$187M (2031 dollars)
- **Federal Funding (50%):** \$67.5M - \$93.5M
- **Required Local Match (50%):** \$67.5M - \$93.5M

Identified Local Funding Sources:

1. **SMART 3A revenues** (conservative total estimate remaining from 2025, 2026, 2027): ~\$15M
2. **SMART 2A** bonding capacity (conservative): \$15M - \$20M
3. **SMART Total:** \$30M - \$35M

Remaining Local Funding Need:

1. **Low scenario:** \$32.5M (\$67.5M - \$35M)
2. **High scenario:** \$58.5M (\$93.5M - \$35M)
3. **Mid-point estimate:** \$45.5M

Recommendation for Discussion

The project team recommends a 50/50 funding commitment from the Town of Telluride and the Mountain Village Entity, up to \$x.

Proposed Municipal Contribution (50/50 split between TOT and MVE):

1. Town of Telluride share: \$16.25M - 29.25M (mid-point: \$22.75M)
2. Mountain Village Entity share: \$16.25M - 29.25M (mid-point: \$22.75M)

Next Steps

Following Gsub input at this meeting, the 2026 Strategic Communications and Government Affairs Plan will be refined and finalized for implementation. The Leadership Committee will meet on March 2, 2026; the project team will shift to preparations for this meeting, which marks the committee's first convening since July 2025 and will introduce many new members.

Fiscal Impact

There are no fiscal impacts directly related to this discussion.

Comité Asesor de Góndolas

Resumen de los puntos del orden del día

Fecha/Hora:	23 de Febrero, 2026
Temas/Puntos de la agenda:	Negociaciones sobre el derecho de paso y la normativa de la NEPA; Estrategia de comunicaciones y asuntos gubernamentales para 2026; Financiamiento de capital: Factores generadores de valor, estimaciones de costos y estrategia de financiamiento local
Presentado por:	A. Blake, SMART Gerente de proyecto

Declaración del problema

El equipo del proyecto busca compartir información y alcanzar un consenso en tres temas:

- Negociaciones sobre derechos de paso y regulaciones de la NEPA
- Estrategia de comunicaciones y asuntos gubernamentales 2026
- Proceso de compromisos de financiamiento local

Antecedentes

En la reunión del Comité Asesor de la Góndola (Gsub) de enero de 2026, el equipo del proyecto describió las decisiones clave para 2026 necesarias para mantener la ruta crítica y presentó el plan de trabajo y el cronograma de 2026 como hoja de ruta para dichas decisiones. La reunión de hoy profundiza en tres componentes del plan de trabajo (objetivos cruciales) para construir un entendimiento común, recopilar las perspectivas de Gsub sobre el enfoque propuesto y detectar posibles problemas con anticipación para facilitar una implementación eficaz.

Negociaciones de Derecho de Vía y Regulaciones de la NEPA

Esta reunión incluirá un tema informativo sobre las negociaciones de derecho de vía

(ROW) y los requisitos de la NEPA para garantizar el cumplimiento del proyecto y apoyar su correcta ejecución.

Completar la NEPA y presentar el paquete del proyecto a la Administración Federal de Tránsito (FTA) es una prioridad del plan de trabajo para 2026. Para mantener la elegibilidad, todos los participantes deben cumplir con las restricciones de la FTA que rigen las actividades de adquisición de ROW.

Hasta que se emita la autorización de la NEPA, los socios del proyecto —incluidos los miembros del equipo del proyecto, los miembros del Comité de Liderazgo y de la Subdirección General, y los representantes de las entidades participantes (TOT, TMV, TMVOA y SMART)— no deben participar en ninguna negociación o discusión sobre la adquisición de derechos de vía. Las actividades prohibidas incluyen, formal o informalmente: presentar ofertas de compra, negociar los términos, discutir el valor o la compensación de la propiedad, comprometerse a adquirir propiedades o servidumbres, establecer las condiciones de compra o indicar la intención de proceder a la liquidación. En el cuarto trimestre de este año, el equipo del proyecto tiene previsto desarrollar una estrategia y un cronograma que cumplan con los requisitos, indicando cuándo podrán comenzar las negociaciones de adquisición tras la autorización de la NEPA.

Estrategia de Comunicaciones y Asuntos Gubernamentales

La Góndola Telluride-Mountain Village fue pionero en el uso de tranvías aéreos para un transporte público rápido y confiable en comunidades montañosas. Desde 1996, el sistema regional ha crecido hasta alcanzar más de 3 millones de usuarios anuales, con importantes beneficios económicos, ambientales y de calidad de vida.

La estrategia de comunicaciones y asuntos gubernamentales SMART fundamenta los planes para el futuro sistema, a la vez que aprovecha las fortalezas de la Góndola existente:

Un sistema de transporte público probado con 30 años de trayectoria, envidiado por muchas comunidades montañosas similares, con más de 3 millones de viajes anuales.

Beneficios ambientales: al ser una de las líneas de transporte público más transitadas de Colorado, el teleférico reduce sustancialmente la congestión vehicular y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Calidad de vida e identidad comunitaria: el único sistema en EE. UU. que ofrece una conexión comunitaria gratuita esencial, sinónimo de identidad regional.

Pioneros en seguridad pública con una alternativa rápida, confiable, resistente a la intemperie y segura al transporte por carretera. Motor económico compartido que beneficia y conecta a Telluride, Mountain Village y la región.

Sólida coalición de planificación regional con amplias relaciones a nivel local, estatal y federal (p. ej., FTA, CDOT, Delegación del Congreso, etc.).

La naturaleza multi-jurisdiccional de este proyecto resalta la importancia de los asuntos gubernamentales y la comunicación estratégica para definir las expectativas para un nuevo teleférico futuro, generar consenso para un plan de financiación local y alcanzar los siguientes objetivos regionales compartidos:

Roles y responsabilidades claros: Establecer a SMART como líder del proyecto, con roles y expectativas de comunicación claros para los socios financiadores y no financiadores.

Confianza comunitaria: Crear una conciencia de base basada en el beneficio comunitario, el valor público y las realidades de la construcción de un sistema de transporte regional.

Construcción de coaliciones: Participación cohesionada y asuntos gubernamentales para una comunicación y difusión consistentes entre una diversidad de partes interesadas.

Difusión personalizada: Proporcionar un conjunto de herramientas de comunicación que cada socio pueda adaptar, con mensajes consistentes y diversos canales.

Gestión del cambio: Fortalecer la colaboración continua y la adaptación necesaria para gestionar la evolución de los roles de cada entidad socia.

- Para un proyecto de este alcance y complejidad, es crucial contar con protocolos básicos de difusión, comunicación y planificación para el éxito. La estrategia SMART de comunicaciones y asuntos gubernamentales proporciona un enfoque programático para la coordinación de socios en 2026.
- El próximo año será un período de intensa actividad de desarrollo de proyectos que requiere una hoja de ruta de comunicaciones estratégicas para los hitos clave del cronograma técnico. Las actividades clave por trimestre incluyen:

- **Q1-2026**

- Incorporación de nuevos miembros de la coalición de liderazgo de la góndola

- Finalización de las estrategias de comunicación y asuntos gubernamentales

Generadores de valor que fundamentan la planificación financiera y las estrategias de financiación local

- **Q2-2026**

- Adquisición de proveedores de góndolas
 - Planificación de la adquisición de proveedores mediante cabildeo federal
 - Análisis actualizado de beneficios económicos

- **Q3-2026**

- Base de las decisiones de diseño sobre las funciones de tránsito básicas en cada terminal/estación de góndolas.
 - Involucrar a las partes interesadas en cómo los beneficios comunitarios y los generadores de valor influyen en la toma de decisiones.

- **Q4-2026**

- Celebración del 30.º aniversario del sistema existente
 - Resumen del progreso de 2026 y preparación del plan de trabajo de 2027

Las consideraciones específicas de cada hito orientarán las tácticas personalizadas implementadas por SMART y la coalición del proyecto durante cada hito. El borrador de la estrategia de comunicaciones y asuntos gubernamentales para 2026 se presentará en la reunión del Gsub de febrero para orientar las comunicaciones de seguimiento con cada entidad asociada. Se adjunta una hoja informativa actualizada del proyecto al paquete del Gsub de febrero.

Financiamiento de capital: Factores generadores de valor, estimaciones de costos actualizadas y estrategia de financiamiento local

Controladores de valor

- A medida que se desarrolla una estrategia de financiación local para la telecabinas de reemplazo, esta debe basarse en las fortalezas de la góndola actual, el beneficio comunitario, el valor público y las realidades financieras de la construcción de un proyecto de capital complejo. Cuando se presentaron las estimaciones actualizadas de costos a nivel de planificación a principios de este año, se presentaron en el siguiente contexto, que presenta tanto desafíos como oportunidades, según lo identificado por el Comité de Liderazgo de la góndola:

- **Flexibilidad/capacidad del sistema:** El sistema de teleférico actual está al máximo de su capacidad y el crecimiento del número de pasajeros está por encima de los niveles previstos.
 - El número actual de pasajeros durante las horas punta genera largas filas y tiempos de espera (p. ej., más de una hora y media el 4 de julio).
 - Se puede diseñar un nuevo sistema con la capacidad de aumentar la capacidad a medida que aumente la demanda futura.
- **Flujo de pasajeros/accesibilidad:** La carga a nivel está directamente relacionada con la capacidad, la experiencia del visitante, el cumplimiento de la ADA y la competitividad futura de la financiación.
 - La telecabina actual no ofrece la posibilidad de carga a nivel.
- **Costo vs. beneficio:** Un nuevo sistema ofrece la inversión más rentable y minimiza los riesgos potenciales.
 - La góndola actual tiene casi 30 años, se acerca al final de su vida útil y es difícil conseguir piezas de repuesto.
 - La coalición ha evaluado las opciones viables (por ejemplo, una pequeña rehabilitación o una revisión general) y la solución más rentable es reemplazar la góndola.

En este contexto, el Comité de Liderazgo de la Góndola estableció el siguiente principio rector para la financiación del futuro sistema:

Identificar proactivamente la financiación local para buscar activamente subvenciones y otras fuentes de financiación externas.

Estimaciones de costos actualizadas

Definición del alcance del proyecto

Este debate aborda únicamente el Proyecto A: el proyecto de tránsito principal elegible a nivel federal.

Proyecto A – Reemplazo de la góndola/terminal (función principal de tránsito)

Gsub, el Comité de Liderazgo de la Góndola, SMART y el Equipo del Proyecto son responsables del desarrollo de este proyecto bajo el Acuerdo Intergubernamental (IGA). El Proyecto A cumple los requisitos para recibir financiación de la FTA como proyecto de transporte público. Esta discusión se centra en el compromiso de financiación local para el Proyecto A.

Componentes del Proyecto A:

- Máquina de las Góndolas (torres, cuerda, protección contra rayos, sistemas de accionamiento, cabinas, equipo de evacuación)
- Reemplazo de terminales equivalentes en todas las estaciones
- Áreas de carga y descarga a nivel/que cumplan con la normativa ADA
- Instalaciones de mantenimiento y almacenamiento
- Mejoras en la parada de autobuses
- Conectividad multimodal (p. ej., aparcamiento de bicicletas, etc.)

Supuestos de la estimación de costos:

- Año de gasto: 2031 (punto medio de construcción previsto actualmente)
- Tasa de inflación constante: 3 % anual
- 40 % de contingencia (requisito de FTA al 15 % del nivel de diseño)
- La contingencia disminuirá a medida que avance el diseño: 33 % al 30 % del diseño, 26 % al 60 % del diseño, 20 % al 95 % del diseño

Es importante tener en cuenta que estas son estimaciones preliminares a nivel de planificación que se perfeccionarán continuamente tras la selección del proveedor y a medida que el proyecto avance en las fases de diseño e ingeniería.

Project A Cost - Refined Breakdown

Preliminary planning cost estimates; not final costs

Components	Inclusions	Estimated Base Cost (2025\$, millions)	Contingency (2025\$, millions)	2025 Base Cost w/ Contingency (2025\$, millions)	Estimated Cost* (2031\$, millions)
Gondola Machine	Gondola towers, rope, lightning protection, machine drive, drive station, return station, cabins and equipment, evacuation equipment, system engineering, shipping, misc. equipment, labor	\$46-\$62	\$6-\$8	\$52-\$70	\$62-\$78
Telluride (Station 1)	Demolition, site work, utilities, gondola building, and basement	\$6-\$9	\$1-\$2	\$8-\$11	\$11-\$14
San Sophia (Stations 2&3)	Demolition, site work, utilities, gondola building and basement, maintenance facility, and cabin storage	\$7-\$9	\$5-\$7	\$14-\$19	\$16-\$20
Mountain Village (Station 4&5) - Separate Terminals or Combined Station	Demolition, site work, utilities, gondola building, and basement	\$11-\$24	\$7-\$16	\$24-\$40	\$27-\$50
Mountain Village Market Plaza (Station 6)	Demolition, site work, utilities, gondola building and basement, maintenance facility, and cabin storage	\$8-\$11	\$6-\$8	\$15-\$20	\$19-\$25
TOTAL PROJECT A:		\$78-\$115	\$25-\$41	\$113-\$160	\$135-\$187

* Assumed 3% annual inflation

Presented to Gsub on January 26, 2026

14

Estrategia de Financiamiento Local

Antecedentes

En junio de 2022, el Comité de Liderazgo de la Góndola ordenó al personal planificar el reemplazo completo del sistema de góndolas existente. Esta decisión se tomó debido a la complejidad de su antigüedad, las limitaciones estructurales y las limitaciones de capacidad. La góndola, construida en 1996, se acerca a los 30 años de funcionamiento y ha acumulado más de 144 000 horas de funcionamiento, la mayor utilización de la vida útil conocida de cualquier sistema de góndolas comparable en Norteamérica. Dado que muchos componentes principales han alcanzado o superado su vida útil, las piezas ya no son fabricadas por el fabricante original del equipo, y los sistemas de control dependen de tecnología heredada, obtenida únicamente a través de mercados secundarios.

Estudios de ingeniería independientes realizados por Outdoor Engineers (2016) y Doppelmayr (2015) confirmaron que una renovación significativa no es la opción más rentable ni viable para la sostenibilidad a largo plazo, ya que cualquier modificación para mejorar la capacidad, la accesibilidad o el rendimiento obligaría a la sustitución de todas las torres y sus cimientos, según la normativa vigente. Esta inversión representaría entre el 70 % y el 80 % del coste total de la sustitución (en dólares de 2016), y el sistema seguiría dependiendo de transmisiones, cajas de cambios y estructuras obsoletas. Para agravar estas realidades estructurales, la Góndola ha

alcanzado su capacidad máxima de carga. Actualmente, opera a su capacidad máxima de diseño de 1075 pasajeros por hora con 57 cabinas (aproximadamente 3 millones de viajes al año) y no puede añadir cabinas ni aumentar la velocidad de la línea. Los tiempos de espera pico regularmente superan los 20 minutos y se proyecta que el número de pasajeros se acerque a los 4 millones de viajes anuales para 2037. Los sistemas de Góndolas modernos están diseñados para adaptarse a este nivel de demanda, con capacidades típicas que varían de 1.200 a 3.000 pasajeros por hora.

Bajo la dirección de Gsub y el equipo directivo, el equipo del proyecto desarrolló una estrategia de financiación federal para aprovechar la financiación local con fondos federales, maximizando así la financiación total del proyecto.

La mayor oportunidad de financiación elegible es el Programa de Subvenciones para Inversiones de Capital (CIG) de la FTA para proyectos de capacidad básica, que puede proporcionar hasta un 50% de financiación para actividades de proyecto elegibles. Las telecabinas se incorporaron como modalidad de proyecto elegible en 2023. El Programa de Subvenciones para Inversiones de Capital (CIG) es altamente competitivo y requiere demostrar que el sistema está al máximo de su capacidad o cerca de ella; la antigüedad del sistema y sus horas de funcionamiento no se consideran en este programa de subvenciones en particular. Un requisito fundamental del programa es la financiación local comprometida, que debe ser al menos igual al 50% del coste total del proyecto. Para cumplir con este requisito, el equipo del proyecto, Gsub, el equipo directivo y las agencias asociadas deben colaborar para finalizar el compromiso de financiación local en 2026.

Con base en las estimaciones de costos de planificación proporcionadas a Gsub en diciembre y enero, y luego de las discusiones entre Gsub y el liderazgo, la estrategia de financiamiento local incluye:

- **Ingresos de SMART 3A (2025-2027):** Las previsiones financieras estiman hasta 15 millones de dólares para el proyecto de capital. Actualmente, estos ingresos no son elegibles para la emisión de bonos ni el servicio de la deuda. Los ingresos de SMART 3A se destinan principalmente a la operación y el mantenimiento a largo plazo de la Góndola, pero también pueden utilizarse para el desarrollo del Proyecto de la Góndola y los gastos de capital con los ingresos recaudados antes de que SMART asuma la responsabilidad de la operación y el mantenimiento el 1 de enero de 2028.

Ingresos del Impuesto Especial sobre el Pase de Remonte 2A: Estos ingresos son recaudados por TMV y se transferirán a SMART mediante un

acuerdo intergubernamental. Esta fuente de ingresos es elegible para la emisión de bonos. Para obtener bonos contra estos u otros ingresos, SMART deberá consultar y aprobar una consulta sobre deuda. Esta es una fuente de ingresos variable; actualmente, las previsiones financieras estiman aproximadamente 1 millón de dólares al año. Estimaciones conservadoras (basadas en factores de 2025) sugieren una capacidad potencial de servicio de la deuda de aproximadamente 15 a 20 millones de dólares durante un período de 20 a 30 años.

La ciudad de Telluride y la entidad Mountain Village: las contribuciones de financiación local de ambos municipios cubrirán la brecha restante.

Análisis

Contexto del sistema y número de pasajeros

El sistema de la Góndola opera tres segmentos críticos:

Segmento 1: Estación Oak Street a San Sophia

Segmento 2: San Sophia a Village Plaza

Segmento 3: Village Plaza a la estación Market

Cada segmento representa un componente crucial del sistema de transporte regional, brindando importantes beneficios tanto a las localidades como a la región en general. La Góndola realiza más de 3 millones de viajes al año.

El equipo del proyecto ha contratado a Placer.ai y AECOM para realizar un análisis detallado de la afluencia de pasajeros, incluyendo patrones de viaje e información de origen/destino, utilizando datos de teléfonos celulares y otros datos. Este análisis, combinado con datos y encuestas de pasajeros existentes, proporcionará información sobre los patrones de afluencia por segmento y hora del día. El equipo prevé recibir esta información para el 15 de abril de 2026, lo que servirá de base para las negociaciones finales de asignación.

Análisis financiero

Costo total del proyecto (Proyecto A): \$135 millones - \$187 millones (dólares de 2031)

Financiación federal (50%): \$67.5 millones - \$93.5 millones

Aporte local requerido (50%): \$67.5 millones - \$93.5 millones

Fuentes de financiación local identificadas:

Ingresos de SMART 3A (estimación total conservadora restante de 2025, 2026 y 2027): ~\$15 millones

Capacidad de emisión de bonos de SMART 2A (estimación conservadora): \$15 millones - \$20 millones

Total de SMART: \$30 millones - \$35 millones

Necesidad restante de financiación local:

Escenario mínimo: 32.5 millones de dólares (67.5 millones - 35 millones de dólares)

Escenario máximo: 58.5 millones de dólares (93.5 millones - 35 millones de dólares)

Estimación media: 45.5 millones de dólares

Recomendación para debate

El equipo del proyecto recomienda un compromiso de financiación 50/50 entre El Ayuntamiento de Telluride y la Entidad Mountain Village, hasta un máximo de \$x.

Contribución municipal propuesta (dividida al 50/50 entre TOT y MVE):

- 1) Participación del Ayuntamiento de Telluride: \$16.25 millones - \$29.25 millones (punto medio: \$22.75 millones)
- 2) Participación de la Entidad Mountain Village: \$16.25 millones - \$29.25 millones (punto medio: \$22.75 millones)

Próximos pasos

Tras las aportaciones de Gsub en esta reunión, se perfeccionará y finalizará el Plan Estratégico de Comunicaciones y Asuntos Gubernamentales 2026 para su implementación. El Comité de Liderazgo se reunirá el 2 de marzo de 2026; el equipo del proyecto se centrará en los preparativos para esta reunión, que marca la primera del comité desde julio de 2025 y en la que se presentarán numerosos miembros nuevos.

Impacto fiscal

No hay impactos fiscales directamente relacionados con este debate.