

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO FINAL DEL TRANSPORTE FEDERAL 2023

RESUMEN EJECUTIVO

VOLUMEN I DE III



THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK
ESTA PÁGINA SE DEJÓ EN BLANCO INTENCIONALMENTE



VISIÓN

El catalizador del sur de California para un futuro más brillante

MISIÓN

Fomentar soluciones regionales innovadoras que mejoren la vida de los habitantes del sur de California a través de la colaboración inclusiva, la planificación visionaria, la defensa regional, el intercambio de información y la promoción de las prácticas recomendables.

Financiamiento: La confección de este informe fue financiada de forma parcial por las subvenciones del Departamento de Transporte de Estados Unidos la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA), bajo los términos de la "Ley de equidad de transporte seguro, responsable, flexible y eficiente: un legado para los usuarios" (SAFETEA-LU). La ayuda financiera adicional fue proporcionada por el Departamento de Transporte del estado de California.

La información y el contenido de esta publicación son brindados sin garantías de ningún tipo y su utilización o dependencia será a riesgo exclusivo del usuario. En ningún caso la SCAG estará obligada o comprometida a pagar ningún monto por daños consecuentes, fortuitos o directos (que incluye, entre otros, daños por lucro cesante, interrupción de negocios o pérdida de programas o información) que surjan o estén relacionados con el uso o la dependencia respecto de cualquier información o contenido de esta publicación.

FUNCIONARIOS DEL CONSEJO REGIONAL

PRESIDENTE JAN C. HARNIK, COMISIÓN DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE RIVERSIDE
PRIMERA VICEPRESIDENTE CARMEN RAMIREZ, CONDADO DE VENTURA
SEGUNDO VICEPRESIDENTE ART BROWN, CIUDAD DE BUENA PARK
ÚLTIMO PRESIDENTE CLINT LORIMORE, CIUDAD DE EASTVALE

MIEMBROS

Condado de Imperial

Luis Plancarte, Condado de Imperial Cheryl Viegas-Walker, El Centro

Condado de Los Ángeles

Kathryn Barger, Condado de Los Ángeles	Denise Diaz, South Gate	Mitch O'Farrell, Los Ángeles
Hilda Solis, Condado de Los Ángeles	Keith Eich, La Cañada Flintridge	Curren D. Price, Jr., Los Ángeles
Cindy Allen, Long Beach	Margaret E. Finlay, Duarte	Nithya Raman, Los Ángeles
Adele Andrade-Stadler, Alhambra	Alex Fisch, Culver City	Rex Richardson, Long Beach
Bob Blumenfeld, Los Ángeles	Eric Garcetti, Los Ángeles	Monica Rodriguez, Los Ángeles
Mike Bonin, Los Ángeles	James Gazeley, Lomita	Ali Saleh, Bell
Drew Boyles, El Segundo	Ray Hamada, Bellflower	Tim Sandoval, Pomona
Joe Buscaino, Los Ángeles	Marqueece Harris-Dawson, Los Ángeles	David J. Shapiro, Calabasas
Juan Carrillo, Palmdale	Mark E. Henderson, Gardena	José Luis Solache, Lynwood
Gilbert Cedillo, Los Ángeles	Paul Koretz, Los Ángeles	Jess Talamantes, Burbank
Margaret Clark, Rosemead	John Lee, Los Ángeles	Steve Tye, Diamond Bar
Kevin de Leon, Los Ángeles	Jorge Marquez, Covina	Herb J. Wesson, Jr., Los Ángeles
Steve De Ruse, La Mirada	Nury Martinez, Los Ángeles	Frank Aurelio Yokoyama, Cerritos
Paula Devine, Glendale	Marsha McLean, Santa Clarita	

Condado de Orange

Donald Wagner, Condado de Orange	Diane B. Dixon, Newport Beach	Trevor O'Neil, Anaheim
Phil Bacerra, Santa Ana	Joe Kalmick, Seal Beach	Mike Posey, Huntington Beach
Art Brown, Buena Park*	Tammy Kim, Irvine	Marty Simonoff, Brea
Wendy Bucknum, Mission Viejo	Fred Minagar, Laguna Niguel	
Letitia Clark, Tustin	Kim B. Nguyen, Garden Grove	

Condado de Riverside

Karen Spiegel, Condado de Riverside	Patricia Lock Dawson, Riverside	Steve Manos, Lake Elsinore
Megan Beaman Jacinto, Coachella	Clint Lorimore, Eastvale*	Rey Santos, Beaumont
Kathleen Kelly, Palm Desert	Marisela Nava, Perris	Zak Schwank, Temecula

Condado de San Bernardino

Curt Hagman, Condado de San Bernardino	Larry McCallon, Highland	Randall Putz, Big Bear Lake
Liz Becerra, Victorville	L. Dennis Michael, Rancho Cucamonga	Deborah Robertson, Rialto
Ray Marquez, Chino Hills	Frank J. Navarro, Colton	

Condado de Ventura

Carmen Ramirez, Condado de Ventura*	Claudia Bill-de la Peña, Thousand Oaks
Lorrie Brown, Ventura	Laura Hernandez, Port Hueneme

Representante del distrito de arte Ben Benoit

Representante comercial Lucy Dunn

Comisión de Transporte del Condado de Imperial Maria Nava-Froelich

Autoridad del transporte del Condado de Orange Brian Goodell

Representante del transporte público Paul Krekorian

Comisión de Transporte del Condado de Riverside Jan C. Harnik*

Autoridad del transporte del Condado de San Bernardino Alan D. Wapner

Agencias del corredor de transporte Peggy Huang

Representante del Consejo Regional de Planificación del Gobierno Tribal Andrew Masiel, Sr., Pechanga Band of Luiseno Indians

Comisión de transporte del Condado de Ventura Mike T. Judge

*Funcionarios del Consejo regional

PROGRAMA FEDERAL DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE (FTIP) 2023

RESUMEN EJECUTIVO

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
RESUMEN DEL PROGRAMA	2
JUSTICIA AMBIENTAL	4
EQUIDAD	4
CONSULTAS ENTRE AGENCIAS Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	4
IMPACTOS ECONÓMICOS DE GASTOS DEL PROGRAMA FTIP 2023.....	5
DESEMPEÑO DEL PROGRAMA FTIP 2023	6
PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES	6
CATEGORÍAS DE INVERSIÓN FTIP 2023	7
CONFORMIDAD DE TRANSPORTE	8

2988.2022.09.23



SOBRE SCAG

SCAG es la organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) más grande del país y representa a seis condados, 191 ciudades y más de 19 millones de residentes. SCAG lleva a cabo una variedad de iniciativas de planificación y políticas para fomentar un sur de California más sostenible ahora y en el futuro.

VISIÓN

El catalizador del sur de California para un futuro más brillante

MISIÓN

Fomentar soluciones regionales innovadoras que mejoren la vida de los habitantes del sur de California a través de la colaboración inclusiva, la planificación visionaria, la defensa regional, el intercambio de información y la promoción de las mejores prácticas.

INTRODUCCIÓN

El Programa Federal de Mejoramiento del Transporte (FTIP) es un programa de cuatro años exigido a nivel federal de todos los proyectos de transporte de superficie que recibirán fondos federales o están sujetos a una acción requerida por el gobierno federal. El FTIP 2023 de SCAG es una lista completa de dichos proyectos de transporte propuestos durante los años fiscales (AF) 2022/23 – 2027/28 para la región, con los dos últimos años 2026/27-2027/28 proporcionados con fines informativos. Como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) para la región de seis condados de Imperial, Los Ángeles, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) es responsable de desarrollar el FTIP para presentarlo ante el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y las agencias de financiamiento federal. Esta lista identifica fuentes de financiamiento específicas y montos de fondos para cada proyecto con el fin de implementar la estrategia general de la SCAG para aumentar la movilidad regional y mejorar la eficiencia y la seguridad del sistema de transporte regional, al mismo tiempo que apoya los esfuerzos para alcanzar los estándares federales y estatales de calidad del aire para la región mediante la reducción de la contaminación del aire y de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) relacionadas con el transporte. Los proyectos del FTIP incluyen mejoras en las carreteras, instalaciones de tránsito, ferrocarriles y autobuses, carriles para vehículos de ocupación alta (HOV), carriles de peaje para ocupación alta (HOT), sincronización de señales, mejoras en las intersecciones, rampas en las autopistas y proyectos no motorizados (incluye el transporte activo).

El FTIP se desarrolla a través de un proceso ascendente mediante el cual las comisiones de transporte del condado (CTC) de los seis condados trabajan con sus agencias locales y operadores de transporte público, así como también con el público en general para desarrollar los Programas de mejora del transporte (TIP) de sus condados para incluirlos en el FTIP regional. El FTIP 2023 ha sido desarrollado por SCAG en colaboración con los CTC y Caltrans.

El FTIP debe incluir todos los proyectos de transporte financiados por el gobierno federal en la región, así como todos los proyectos de transporte significativos a nivel regional para los cuales se requiera la aprobación de las agencias federales de financiamiento, independientemente de la fuente de financiamiento.

Los proyectos incluidos en el FTIP 2023 son consistentes con el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) del Connect SoCal 2020 de SCAG, que incluye sus Enmiendas #1 y #2 (que se procesan actualmente con el FTIP 2023). El FTIP se desarrolla para poder implementar de forma creciente aquellos programas y proyectos incluidos en el RTP/SCS.



RESUMEN DEL PROGRAMA

El FTIP 2023 incluye aproximadamente 1,720 proyectos programados en \$35,9 mil millones en los próximos seis años. En comparación, la programación total para el FTIP 2021 fue de \$35,3 mil millones. El aumento en los fondos de programación en el FTIP 2023 comparado con el FTIP 2021 se debe a una variedad de factores. En primer lugar, la aprobación de SB 1 en 2017 ha aumentado la programación de proyectos de transporte en todo el estado y en la región SCAG. Además, la aprobación del impuesto sobre las ventas de Medida M del Condado de Los Ángeles ha aumentado el financiamiento para los proyectos de transporte en todo el condado de Los Ángeles. El FTIP 2023 muestra que aproximadamente \$1.4 mil millones de fondos previamente programados han sido implementados (ver lista de "Proyectos completados" en Lista de proyectos Volumen III, Parte A del FTIP 2023). Asimismo, el FTIP 2023 refleja aproximadamente \$17,3 mil millones en fondos asegurados (ver lista de "100% de años anteriores" en la Lista de proyectos Volumen III, Parte A del FTIP 2023).

Los siguientes gráficos y tablas muestran cómo se distribuyen esos fondos en base al origen del fondo, el programa y el condado.

La **TABLA 1** es un resumen de las fuentes de financiamiento clasificadas como fuentes un resumen de la fuente de los fondos divididos como origen federal, estatal y local. El 16 por ciento del total del programa proviene de fondos federales, el 24 por ciento de fondos estatales y el 60 por ciento de fondos locales.

Los seis gráficos de torta que se muestran en la **FIGURA 1** resumen los fondos programados en el FTIP 2023 para cada condado en la región SCAG divididos por fondos de origen federal, estatal y local. Los totales de cada uno de los condados no suman \$35,9 mil millones debido a proyectos en "Varios condados" que no fueron incluidos en los gráficos que siguen.

La **TABLA 2** resume los fondos programados en los programas de carreteras locales, carreteras estatales y tránsito (que incluye el ferrocarril). Muestra que el 41 por ciento del total de \$35,9 mil millones del FTIP 2023 está programado en el Programa de carreteras estatales, el 24 por ciento en el Programa de carreteras locales y el 35 por ciento en el Programa de tránsito (que incluye el ferrocarril). Para más información, consulte la sección del Plan Financiero del Apéndice Técnico (Volumen II) del FTIP 2023

TABLA 1 RESUMEN DEL FTIP 2023 POR ORIGEN DE LOS FONDOS (EN MILES)

AÑO	FEDERAL	ESTATAL	LOCAL	TOTAL
AF 22–23	\$2,319,185	\$4,790,486	\$5,596,362	\$12,706,033
AF 23–24	\$1,226,960	\$1,879,456	\$5,046,807	\$8,153,223
AF 24–25	\$840,467	\$680,873	\$3,162,920	\$4,684,260
AF 25–26	\$715,535	\$303,671	\$5,027,965	\$6,046,771
AF 26–27	\$454,864	\$789,462	\$2,479,545	\$3,723,871
AF 27–28	\$9,643	\$67,663	\$509,785	\$587,091
TOTAL	\$5,566,254	\$8,511,611	\$21,823,384	\$35,901,249
% del TOTAL	16%	24%	60%	100%

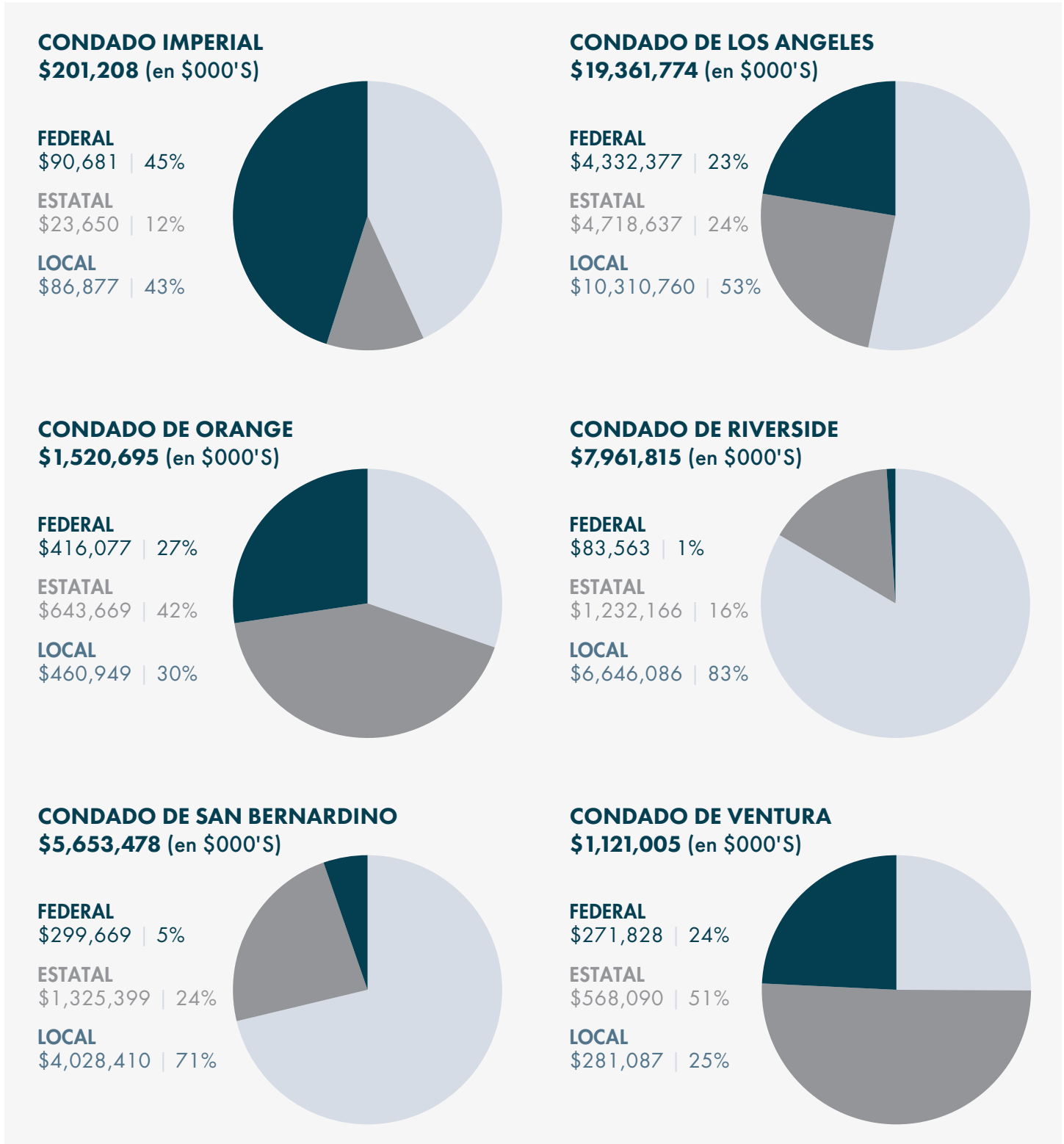
TABLA 2 RESUMEN DEL FTIP 2023 POR PROGRAMA (EN MILES)

AÑO	LOCAL	ESTATAL	TRANSITO (INC. FERROCARRIL)	TOTALES
AF 22–23	\$2,428,826	\$5,520,389	\$4,756,818	\$12,706,033
AF 23–24	\$1,239,582	\$2,920,812	\$3,992,829	\$8,153,223
AF 24–25	\$1,058,242	\$1,744,923	\$1,881,095	\$4,684,260
AF 25–26	\$774,307	\$3,756,339	\$1,516,125	\$6,046,771
AF 26–27	\$2,874,978	\$268,767	\$580,126	\$3,723,871
AF 27–28	\$111,182	\$464,263	\$11,646	\$587,091
TOTAL	\$8,487,117	\$14,675,493	\$12,738,639	\$35,901,249
% del TOTAL	24%	41%	35%	

Durante el desarrollo del FTIP 2023, la región SCAG, al igual que cada región del mundo, continúa recuperándose de los impactos económicos devastadores de la pandemia del COVID-19. En el pico de la pandemia, la implementación de diversas órdenes confinamiento en el hogar y hacer cuarentena provocó una reducción drástica de la demanda del transporte y una reducción conmensurable del consumo de gasolina, ya que

las personas manejaban menos y, en consecuencia, consumían menos gasolina. Todavía no se sabe cuál ha sido la reducción total de ingresos debido a la pandemia del COVID-19. La región SCAG depende en gran parte de las medidas locales de los impuestos sobre las ventas para la concreción a tiempo de los proyectos de transporte. Los ingresos locales representan un poco más de la mitad de los fondos para el transporte.

FIGURA 1 FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA FTIP 2023 PARA CADA CONDADO



JUSTICIA AMBIENTAL

El RTP/SCS 2020 de Connect SoCal, aprobado por el Consejo Regional de SCAG el 7 de mayo de 2020 y certificado por las FHWA/FTA para lograr la conformidad del transporte el 5 de junio de 2020, incluye un amplio análisis sobre la Justicia Ambiental. El RTP/SCS 2020 de Connect SoCal fue aprobado el 3 de septiembre de 2020 en su totalidad y para todos los demás fines. El FTIP 2021 es consistente con las políticas, programas y proyectos incluidos en el RTP/SCS 2020 de Connect SoCal, que incluyen las modificaciones del RTP y, como tal, el análisis de la Justicia ambiental incluido como parte del Connect SoCal sirve debidamente como el análisis de las inversiones al transporte en el FTIP 2023.

Un elemento clave del proceso de desarrollo del Connect SoCal fue implementar aún más el Plan de Participación Pública (PPP) de SCAG, que involucró la divulgación para lograr un compromiso público significativo con las poblaciones minoritarias y de bajos recursos e incluyó el pedido de aporte de nuestras partes interesadas regionales de justicia ambiental a través del Grupo de trabajo de justicia ambiental, ahora el Grupo de trabajo para la equidad, que comenzó en mayo de 2018. Como parte del análisis de justicia ambiental para Connect SoCal, SCAG identificó varias medidas de desempeño para analizar la equidad social y ambiental actual en la región y evaluar los impactos de Connect SoCal en varios grupos de población de justicia ambiental. Estas medidas de desempeño incluyeron impactos relacionados con la carga impositiva relativa, la participación en el uso del sistema de transporte, el desequilibrio entre trabajo y vivienda, el cambio y desplazamiento de vecindarios, el acceso a los servicios esenciales, tales como el trabajo, las compras, los parques y los espacios abiertos, la calidad del aire, la salud pública, el ruido y los impactos relacionados con el ferrocarril. Para obtener más información sobre éstas y otras medidas de desempeño de la justicia ambiental y el análisis detallado de la justicia ambiental ingrese a:

https://scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/0903fconnectsocial_environmental-justice.pdf?1606001617.

Para el Connect SoCal 2024, el personal de SCAG actualizará su análisis de justicia ambiental y lo convertirá en un análisis de equidad más sólido basado en las prácticas recomendables y que apunta a evaluar de manera significativa las inequidades en la región para ayudar a proponer estrategias con el fin de abordarlas.

El 7 de abril de 2022, el Consejo Regional de SCAG adoptó un [Plan de Participación Pública](#) actualizado, diseñado para ser accesible al público en general y adaptable anticipándose a las prácticas y tecnologías en evolución. El plan actualizado aborda el Título VI, Requisitos y lineamientos para los destinatarios de la administración federal de tránsito (Circular 4702.1B de la FTA; efectiva desde el 1 de octubre de 2012), que incluye estrategias mejoradas para que las poblaciones minoritarias y con poco dominio del idioma inglés participen en los procesos de planificación y programación del transporte de SCAG, y los Lineamientos de políticas de justicia ambiental para los Destinatarios de la administración federal de tránsito (Circular de la FTA 4703.1; efectiva desde el 15 de agosto de 2012).

EQUIDAD

En julio de 2020, el Consejo Regional de SCAG adoptó la Resolución Nro. 20-623-2 que afirma su compromiso con la promoción de la justicia, equidad, diversidad e inclusión en todo el sur de California. La resolución contemplaba la formación de un Comité especial de equidad y justicia social ad hoc para desarrollar mejor la respuesta de SCAG a la promoción de la equidad. El Comité se reunió de forma trimestral desde

septiembre de 2020 hasta marzo de 2021 y culminó con el desarrollo de un plan de acción temprana. En mayo de 2021, el Consejo Regional adoptó el Plan de Acción Temprana de Equidad Racial (EAP), y a partir de allí, el personal de SCAG ha hecho un progreso importante en la implementación de acciones incluidas en el plan¹.

El EAP está basado en la definición aceptada de equidad de SCAG que ubica a la raza como el punto focal para abordar las desigualdades dominantes y profundas que las personas de color deben soportar en la región. El EAP incluyó metas y estrategias globales para promover la equidad racial a través de políticas, prácticas y actividades de SCAG. Algunas metas del plan incluyen:

1. Cambiar la Cultura de organización que se centra en el trabajo y las prácticas internas de SCAG.
2. Centrar la Equidad racial en la Política y planificación regional, que se refiere a las funciones de planificación regional de SCAG.
3. Fomentar la Equidad racial en Prácticas de planificación local, en referencia a cómo SCAG puede influir en los funcionarios locales electos y los profesionales de planificación con los que trabaja y se asocia, y
4. Activar y amplificar, en donde SCAG se compromete a comunicar más ampliamente su compromiso con la equidad racial y a unirse a otros en diferentes áreas y sectores para amplificar el impacto.

El EAP de SCAG está alineado con los esfuerzos recientes del gobierno federal por promover la equidad y la justicia racial a lo largo de 90 agencias federales y 50 agencias independientes. Más específicamente, el EAP de SCAG está alineado con el Plan de Acción de Equidad del Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT), desarrollado en respuesta al Decreto Ejecutivo Federal 13985 y busca promover la equidad en todos los programas de financiamiento discrecional del departamento. Al igual que el EAP de SCAG, el plan del USDOT identifica objetivos y estrategias para abordar la equidad. No obstante, el plan del USDOT se centra en cuatro áreas: generación de riqueza, poder de la comunidad, intervenciones y expansión del acceso. La respuesta e iniciativa del USDOT para institucionalizar la equidad como parte de sus programas de financiamiento sugiere que, de aquí en más, el financiamiento federal del transporte incluya cada vez más criterios de evaluación basados en la equidad y en los impactos en las comunidades desfavorecidas para recibir el financiamiento². Los criterios de equidad deben tener en cuenta al mismo tiempo los beneficios, las cargas y el compromiso para lograr una evaluación holística de los proyectos. SCAG alentará a las CTC a utilizar estos recursos para la selección y priorización de los proyectos para su inclusión en los TIP del condado (ver Volumen II Sección IX).

CONSULTAS ENTRE AGENCIAS Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como se indicó con anterioridad en este documento, el FTIP 2023 cumple con los requisitos federales y estatales aplicables para las consultas entre agencias y la participación pública al seguir las estrategias descritas en el PPP de SCAG. De acuerdo con el PPP, el Grupo de Trabajo de Conformidad del Transporte (TCWG) funciona como un foro regional para las consultas agencias:

<https://scag.ca.gov/community-participation-public-participation-plan>.

- 1 El último Informe de progreso AF22 se encuentra en el Punto 6 del plan aquí: <https://scag.ca.gov/sites/main/Ples/Ple-attachments/eec040722fullpacket.pdf?1648769315>
- 2 Plan de Acción de Equidad del Departamento de Transporte de Estados Unidos: https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/Ples/2022-04/Equity_Action_Plan.pdf

SCAG, con la ayuda de las CTC, el TCWG y otros socios locales, estatales y federales completó una actualización de los Lineamientos del FTIP 2023. El desarrollo de estos lineamientos es el primer paso en la redacción del FTIP 2023. Los lineamientos sirven como un manual para que las CTC desarrollen los Programas de Mejora del Transporte de sus respectivos condados (TIP) y para presentar sus TIP a través de la base de datos del FTIP de SCAG. SCAG recibió comentarios de las partes interesadas y revisó los documentos en la medida de lo necesario. El 7 de octubre de 2021, el Consejo Regional de SCAG aprobó los Lineamientos Finales para el FTIP 2023. Para obtener más información sobre los Lineamientos del FTIP 2023 visite: <https://scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/proposed-f2023-ftip-guidelines.pdf>.

El 7 de julio de 2022 se publicó el FTIP 2023 para un período de revisión pública de 30 días. Durante ese período de revisión pública, tuvieron lugar dos audiencias públicas sobre el FTIP 2023. La primera fue el 19 de julio y la segunda el 28 de julio de 2022. Teniendo en cuenta las directivas y recomendaciones de los funcionarios de salud pública acerca de reuniones públicas por la preocupación constante por el COVID-19, las audiencias fueron virtuales a través de Zoom, por lo que se permitió la participación pública por video o teléfono. Estas audiencias públicas fueron publicadas en diversos periódicos de la región. Los avisos fueron publicados en los idiomas inglés, español, coreano, chino y vietnamita (se incluyen las copias de estos avisos en la Sección V del Apéndice técnico final). El FTIP 2023 fue publicado en el sitio web de SCAG y se compartió un enlace con las bibliotecas de toda la región.

IMPACTOS ECONÓMICOS DE GASTOS DEL PROGRAMA FTIP 2023

EL PLAN DE INVERSIÓN DEL FTIP EN TÉRMINOS DE CRECIMIENTO ECONÓMICO Y GENERACIÓN DE EMPLEOS

El presupuesto del FTIP incluye inversiones en una variedad de proyectos de transporte: carreteras estatales, carreteras locales y

tránsito, que son planificados en un período de seis años que comienza en el AF 2022/2023 y finaliza en el AF 2027/2028. Los impactos laborales de estas inversiones en el sistema de transporte regional han

sido calculados utilizando el modelo REMI Transight. Este modelo usa un sistema de ecuaciones basado en información específica del condado para pronosticar cómo cambia la economía de la región con el tiempo y cómo reacciona a nuevas condiciones por condado y por año.

Los gastos del FTIP con clasificados por función en tres amplias industrias: construcción, operaciones de tránsito y mantenimiento y servicios arquitectónicos y de ingeniería. Los gastos de operaciones y mantenimiento para las carreteras e instalaciones de tránsito son incluidos en la categoría de construcción, dada su similitud. En virtud de las diferencias en los impactos económicos que surgen de los diferentes tipos de gastos en transporte, los datos del gasto del proyecto de transporte del FTIP son clasificados según la categoría de la industria, por ejemplo, servicios de construcción, operaciones y mantenimiento de operaciones de tránsito y servicios arquitectónicos y de ingeniería. Cada categoría de gasto fue modelada de forma separada y sus impactos fueron sumados. Los estimados de empleo se miden de acuerdo con el recuento de empleos para las ganancias del empleo e informados en forma anual.

En base a la simulación de Transight, en el período de seis años el programa FTIP generará un promedio anual de más de 124.000 empleos en la región de seis condados de SCAG. El impacto total en el empleo del programa de transporte del FTIP 2023 se muestra en la TABLA 3.

Además de apoyar la economía y la generación de empleo en la región SCAG, el resto de California también se beneficiará de los impactos colaterales de estas inversiones que suman 7.071 empleos adicionales por año en promedio. Esto demuestra que las inversiones en transporte en la región SCAG son importantes para la generación de empleo no sólo para nuestra región sino también más allá de ella.

Estos impactos están basados fundamentalmente en los beneficios relacionados con la construcción y el mantenimiento del FTIP 2023 o con los impactos económicos y de generación de empleo de la inversión directa en la infraestructura del transporte. Además, existen impactos económicos a más largo plazo como resultado de la mejora en la eficiencia relativa del sistema de transporte regional.

TABLA 3 EMPLEOS CREADOS ANUALMENTE POR INVERSIONES FTIP 2023 (ANÁLISIS REMI)

	AF23-23	AF23-24	AF24-25	AF25-26	AF26-27	AF27-28	PORCENTAJE ANUAL
Condado de Imperial	504	153	36	40	40	9	130
Condado de Los Ángeles	283,213	109,623	70,190	56,046	1,650	-2,622	86,350
Condado de Orange	23,065	12,690	6,463	4,564	2,188	-889	8,014
Condado de Riverside	15,465	24,073	7,813	26,379	24,957	4,850	17,256
Condado de San Bernardino	18,819	8,541	11,999	19,050	4,242	1,895	10,757
Condado de Ventura	6,679	1,808	1,712	1,250	251	-5	1,949
Región SCAG	347,745	156,887	98,212	107,329	33,328	3,239	124,457

El RTP/SCS 2020 de Connect SoCal incluye un análisis de los impactos económicos que surgen de los aumentos de eficiencia en términos de la productividad económica comercial y del trabajador y del movimiento de mercadería que será beneficioso para el desarrollo económico, la ventaja competitiva y la mejora a nivel general en la competitividad económica de la región SCAG dentro de la economía global. Los proyectos que reducen la congestión pueden ayudar a las empresas a producir a un costo menor o permitirles alcanzar mercados más amplios o contratar empleados más calificados. Una economía regional sólida con un sistema de transporte que funciona bien aumenta el atractivo del lugar para que las empresas hagan negocios, de esta forma mejora la competitividad económica de la región SCAG.

Con el tiempo, estos beneficios de eficiencia de la red de transporte se vuelven incluso más importantes en regiones tales como el sur de California en cuanto a un aumento del crecimiento económico y de la competitividad, atracción y retención de empleadores y empleados más calificados y la generación de empleo bien remunerado. El análisis económico llevado a cabo para respaldar el Connect SoCal 2020 indicó que las mejoras de eficiencia en la red de transporte regional derivadas de la implementación total del RTP generaron un promedio de 264.500 nuevos empleos por año.

DESEMPEÑO DEL PROGRAMA FTIP 2023

El Connect SoCal estableció una visión para fomentar los objetivos de movilidad, economía y sostenibilidad del sur de California para varias décadas futuras. Con el fin de ayudar a materializar esta visión, Connect SoCal incluye metas y políticas regionales específicas. Para medir en qué medida el RTP/SCS cumple estos objetivos de desempeño y para ayudar a guiar la identificación de estrategias y alternativas deseadas, la SCAG desarrolló medidas de desempeño multimodales incluidas en el Informe técnico de medidas de desempeño del Connect SoCal de 2020: https://scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/0903fconnectsocial_performance-measures.pdf.

Además de las métricas de desempeño utilizadas para evaluar el progreso para alcanzar los objetivos regionales de Connect SoCal, la SCAG también monitorea el desempeño del transporte regional de conformidad con los requisitos federales. La legislación "Avanzando hacia el progreso en el siglo XXI (Moving Ahead for Progress in the 21st Century)" (MAP-21) promulgada en julio de 2012, estableció requisitos federales para los estados y las MPO para implementar un enfoque basado en el desempeño para la planificación y toma de decisiones del sistema de transporte y en el desarrollo de planes de transporte. La ley "Arreglar el Transporte Terrestre de Estados Unidos (Fixing America's Surface Transportation)" (FAST), promulgada en diciembre de 2015 y la más reciente "Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (Infrastructure Investment and Jobs Act)" (IIJA) promulgada en diciembre de 2021 reafirmaron el compromiso federal de controlar el desempeño del sistema de transporte. Aunque la SCAG haya estado utilizando medidas de desempeño en sus programas de planificación regional por muchos años, MAP-21 exigió el establecimiento de objetivos de desempeño estatales y regionales para abordar varias medidas de desempeño indicadas específicamente en la legislación federal:

- Cantidad de muertes o lesiones graves en todas las vías públicas
- Tasa de mortalidad y lesiones graves en todas las vías públicas
- Número total combinado de muertes y lesiones graves no motorizadas en todas las vías públicas
- Estado del pavimento en el Sistema Nacional de Carreteras (NHS)
- Condición de los puentes en el NHS

- Porcentaje de millas recorridas por persona fiable en el Sistema interestatal y el NHS no interestatal
- Porcentaje de millas del Sistema interestatal que brinda tiempos de viaje de camiones fiables
- Emisiones de origen móvil en carretera para criterios de contaminantes de aire
- Modo compartir vehículo de ocupación no individual
- Seguridad del sistema de tránsito
- Manejo del activo del tránsito

La MAP-21 también exigió que el FTIP incluyera, en la medida de lo posible, una descripción del efecto anticipado del programa TIP con el fin de lograr los objetivos de desempeño federales y así enlazar las prioridades de inversión para alcanzar esos objetivos.

La reglamentación federal que finalizó en mayo de 2017 proporcionó medidas de desempeño para la seguridad en las carreteras, el desempeño del Sistema Nacional de Carreteras (NHS), el movimiento de cargas, el programa de Mitigación de Congestión y Calidad del Aire (CMAQ) y para el estado del pavimento y puentes del NHS. La norma final exigió que los Departamentos Estatales de Transporte (Caltrans) y las MPO (SCAG) colaboraran para establecer objetivos en las áreas de desempeño nacional identificadas para documentar el progreso en el tiempo e informar las expectativas para el desempeño futuro. La discusión respecto del desempeño incluida en el FTIP 2023 se enfoca en las métricas clave para el RTP/SCS de 2020 (Connect SoCal), que incluye las medidas de desempeño definidas a nivel federal.

Para obtener más información sobre el desempeño del programa, consulte el Volumen II, Sección VII del Apéndice técnico del FTIP 2023.

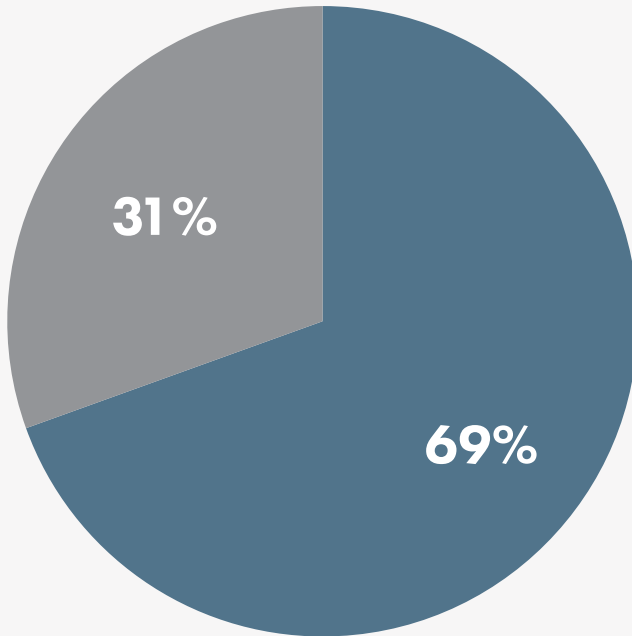
PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES

El FTIP refleja cómo la región está avanzando en la implementación de las políticas y metas de transporte del RTP/SCS de 2020 (Connect SoCal). El desglose del financiamiento del FTIP 2023 (TABLA 4) muestra las prioridades del transporte de la región con énfasis en las operaciones y el mantenimiento del sistema de transporte multimodal regional existente. Para ilustrar la distribución del financiamiento entre las categorías de inversión, así como también los montos que contribuyen al capital de tránsito en comparación con las operaciones y el mantenimiento, los siguientes gráficos de torta resumen los montos de inversión de acuerdo a lo programado en los seis años del FTIP 2023. A medida que la región sigue desarrollando proyectos importantes de transporte de capital, es igualmente importante asegurar que existan amplias inversiones en operaciones y mantenimiento para garantizar la preservación de cada sistema con el paso del tiempo.

TABLA 4 MONTO PROGRAMADO DEL FTIP 2023 (EN MILLONES DE \$)

Mejoras en carreteras	\$14,552
Mejoras en el tránsito	\$8,800
Operaciones y mantenimiento de carreteras	\$5,569
HOV	\$459
Operaciones y mantenimiento del tránsito	\$3,863
ITS, TDM y no motorizados, otros	\$2,659

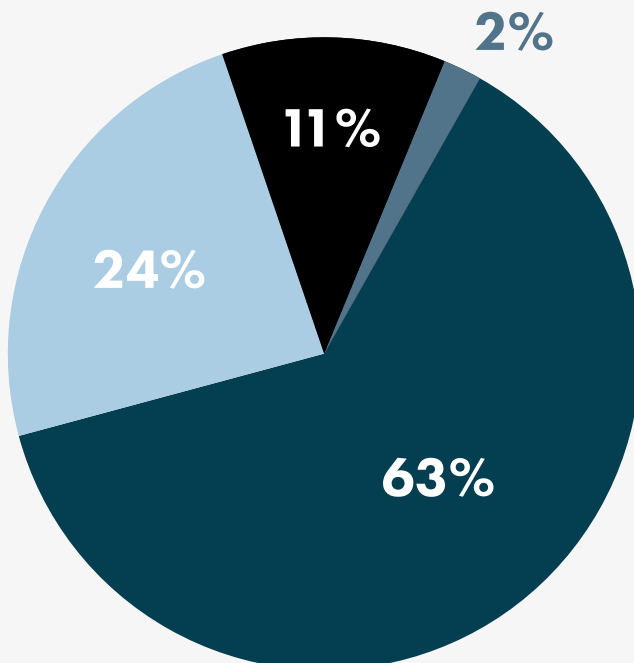
INVERSIÓN EN TRÁNSITO: \$12,662,722



**OPERACIONES Y
MANTENIMIENTO
DEL TRÁNSITO**
\$3,863,193

**MEJORAS DE
TRÁNSITO**
\$8,799,529

INVERSIÓN EN CARRETERAS/CAMINOS: \$23,238,527



MEJORAS DE CARRETERAS
\$14,551,811

**OPERACIONES Y
MANTENIMIENTO
DE CARRETERAS**
\$5,568,955

ITS, TDM Y NO MOTORIZADOS
\$2,658,568

HOV
\$459,193

El FTIP 2023 incluye un estimado de \$1,7 mil millones programados en los proyectos de transporte activo. Esto representa un aumento de cerca del 50% respecto del FTIP 2021. Mientras que el FTIP presenta un resumen de las inversiones financiadas a nivel federal en la región, no aporta la imagen completa de los proyectos del tipo de transporte activo que se entregan. Los proyectos de transporte activo que están financiados a nivel local en un 100% o financiados a nivel estatal en un 100% no tienen que estar programados en el FTIP. El FTIP solo incluye proyectos financiados a nivel federal y otros proyectos que requieran la acción federal. Los proyectos de mejoras en el transporte activo tienden a ser más pequeños cuando las agencias locales eligen la financiación estatal o local para su implementación por la reducción de requisitos complicados presentes en la financiación federal. Sin embargo, la adopción de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (Infrastructure Investment and Jobs Act) en 2021 trajo más financiamiento federal al Programa de Transporte Activo (ATP) del Estado de California. El ciclo 6 del ATP aumentó de \$111 millones por año a \$163 millones por año, representando cerca del 50% más de financiamiento disponible para las agencias en todo el estado.

La TABLA 5 brinda un desglose de cómo \$1,7 mil millones programados en el FTIP 2023 son asignados a diferentes tipos de proyectos en la región. Se incluye el desglose del FTIP 2021 para su comparación. Además del monto programado actualmente, las subvenciones del Ciclo 6 del ATP serán programadas una vez que sean liberadas por Caltrans, de ese modo se aumentan las inversiones totales del FTIP en el transporte activo. En base a los ciclos de financiamiento de ATP anteriores, se calcula que la región SCAG obtendrá hasta \$300 millones además del financiamiento de transporte activo adicional para la región, que lleva la inversión total a casi \$2 mil millones.

TABLA 5 INVERSIÓN EN TRANSPORTE ACTIVO (EN MILLONES))

PROYECTO ATP	REGIÓN SCAG FTIP 2021 AF2020–21 A AF2025–26*	PORCENTAJE DE INVERSIÓN ATP EN FTIP 2021	REGIÓN SCAG FTIP 2023 AF2022–23 A AF2027–28	PORCENTAJE DE INVERSIÓN ATP EN FTIP 2023
Infraestructura para bicicletas y peatones	\$556.6	48%	\$537.7	31.6%
Infraestructura dedicada a bicicletas	\$216.7	19%	\$236.2	13.9%
Infraestructura dedicada para peatones	\$139.7	12%	\$122.7	7.2%
Estrategias de primera milla/última milla	\$104.6	9%	\$139.8	8.2%
Detección de bicicletas y señales de tráfico	\$24.1	2%	\$2.3	<1%
Rutas seguras hacia las escuelas/educación	\$1.1	<1%	\$2.5	<1%
Planificación	\$1.8	<1%	\$3.6	0.2%
ATP como parte de un proyecto más grande <i>(promedio est. 5% del costo total)</i>	\$103.7	9%	\$655.4	38.5%
MONTOS TOTALES	\$1,148.3		\$1,700.2	

* *Excluye proyectos del ATP para el Ciclo 6*

El RTP/SCS de SCAG exige aumentos en el financiamiento del transporte activo en el período del plan de 25 años, que finalizará con un total de \$22,5 mil millones hasta 2045. En general, el nivel de inversión descrito aquí se asemeja bastante con Connect SoCal y demuestra que la región está en camino de alcanzar su meta.

CONFORMIDAD DE TRANSPORTE

El FTIP 2023 debe cumplir con los siguientes requisitos para ajustarse a las regulaciones federales de conformidad: debe ser consistente con el RTP/SCS 2020 (Connect SoCal) de SCAG y sus modificaciones, debe cumplir con las pruebas regionales de emisión, debe demostrar una implementación a tiempo de las medidas de control del transporte (TCM), debe pasar por un proceso de consulta entre agencias y participación pública y debe tener restricciones financieras.

DETERMINACIONES DE CONFORMIDAD PARA EL FTIP 2023

El FTIP 2023 cumple con todos requisitos federales de conformidad del transporte y pasó las cinco pruebas exigidas en virtud de las Regulaciones de Planificación Metropolitana del Departamento de Transporte de Estados Unidos y las Regulaciones de Conformidad del Transporte de la Agencia de Regulación Ambiental de Estados Unidos. La SCAG ha arribado a las siguientes conclusiones en materia de conformidad para el FTIP 2023 en virtud de las pruebas de conformidad exigidas.

CONSISTENCIA CON LA PRUEBA DEL RTP/SCS 2020

CONCLUSIÓN: el FTIP 2023 de la SCAG es consistente con el RTP/SCS 2020 y sus modificaciones (políticas, programas y proyectos).

PRUEBAS DE EMISIONES REGIONALES

Estas conclusiones están basadas en los análisis de las pruebas regionales de emisiones mostradas en las Tablas 21–52 de la Sección II del Apéndice Técnico.

CONCLUSIÓN: los análisis de emisiones regionales para el Proyecto 2023 FTIP son idénticos a los análisis de emisiones regionales para Connect SoCal – 2020 RTP/SCS Enmienda #2 y actualizan los análisis de emisiones regionales para 2021 FTIP.

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 para los precursores de ozono (NAAQS de 2008 y 2015) pasó todas las pruebas de cuotas de emisión aplicables para todos hitos, logros y años de horizonte de planificación en la Banda Morongo de Indios Misioneros (Morongo), la Banda Pechanga de Indios de la Misión Luiseño de la Reserva Pechanga (Pechanga), la SCAB, sin incluir Morongo y Pechanga, la Cuenca Aérea de la Costa Sur Central ([SCCAB], parte del Condado de Ventura), la Cuenca Aérea del Desierto de Mojave Occidental ([MDAB], parte de Antelope Valley del condado de Los Ángeles y parte occidental del MDAB del Condado de San Bernardino) y la Cuenca Aérea del Mar de Salton ([SSAB], partes de Coachella Valley del Condado de Riverside y el Condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 para PM2.5 y sus precursores (NAAQS 1997, 2006 y 2012) pasó todas las pruebas de cuotas de emisión aplicables para todos los hitos, logros y años de horizonte de planificación en la SCAB (Pechanga excluida en virtud de los NAAQS del PM2.5 anuales del 2012).

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 de CO pasó todas las pruebas de cuotas de emisión aplicables para todos los hitos, logros y años de horizonte de planificación en la SCAB.

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 para PM10 y sus precursores pasó todas las pruebas de cuotas de emisión aplicables para todos los hitos, logros y años de horizonte de planificación en la SCAB y la SSAB (partes de Coachella Valley del Condado de Riverside y el Condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 para PM10 pasó la prueba de emisión interina (prueba de construcción/ no construcción) para todos hitos, logros y años de horizonte de planificación en el MDAB (parte del Condado de San Bernardino menos Searles Valley) y la parte del Valle de Searles del Condado de San Bernardino.

CONCLUSIÓN: el análisis regional de las emisiones del FTIP 2023 para el PM2.5 y sus precursores (NAAQS de 2006 y 2012) pasó la prueba interina de emisión (prueba de construcción/no construcción) para todos los hitos, logros y años de horizonte de planificación en la SSAB (área urbanizada de la porción del Condado de Imperial).

IMPLEMENTACIÓN OPORTUNA DE LA PRUEBA TCM

CONCLUSIÓN: se espera que las categorías de proyectos de TCM enumeradas en los SIP de ozono de 1994/1997/2003/2007/2012/2016 para el área de SCAB que recibieron prioridad de financiamiento sean implementadas a tiempo y, en caso de haber alguna demora u obstáculo para su implementación, éste haya sido o esté siendo superado.

CONCLUSIÓN: se espera que las estrategias de TCM enumeradas en el SIP de ozono de 2016 y 1994 (modificado en 1995) para SCCAB (Condado de Ventura) Ventura) que recibieron prioridad de financiamiento sean implementadas a tiempo y, en caso de haber alguna demora u obstáculo para su implementación, éste haya sido o esté siendo superado.

CONSULTAS ENTRE AGENCIAS Y PRUEBA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

CONCLUSIÓN: el FTIP 2023 cumple con todos los requisitos federales y estatales para las consultas entre agencias y la participación pública, ya que sigue las estrategias descritas en el PPP de SCAG. Para obtener más información sobre los PPP de SCAG puede visitar: <https://scag.ca.gov/community-participation-public-participation-plan>. De acuerdo con el PPP, el Grupo de Trabajo de Conformidad del Transporte (TCWG) de SCAG sirve como un foro de consulta entre agencias.

Se discutió el FTIP 2023 con el TCWG de SCAG, que incluye representantes de las agencias de transporte y calidad del aire federales, estatales y locales, en sus reuniones mensuales durante el proceso de desarrollo del FTIP (desde el 27 de julio de 2021 al 23 de agosto de 2022). El borrador del análisis de conformidad fue publicado para una revisión pública de 30 días el 7 de julio de 2022. Se llevaron a cabo dos audiencias públicas, el 19 de julio y 28 de julio de 2022 respectivamente. Dadas las directivas de salud pública y las recomendaciones de los funcionarios de salud pública relacionadas con las reuniones públicas debido a las preocupaciones actuales por el COVID-19, las audiencias se llevaron a cabo de forma virtual por Zoom, de esta forma se permitió la participación pública por teléfono o video. Estas audiencias públicas fueron publicadas en varios periódicos de la región. Los avisos fueron emitidos en idioma inglés, español, coreano, chino y vietnamita (se incluyen copias de estos avisos en la Sección V del Apéndice técnico final, Volumen II de III). El FTIP 2023 fue publicado en el sitio web de la SCAG y distribuido en bibliotecas de toda la región. SCAG recibió un total de 24 comentarios sobre el Proyecto del FTIP 2023: 3 comentarios generales, 16 comentarios específicos sobre el proyecto y 5 comentarios relacionados con el plan de financiamiento/ financiero. Los comentarios fueron en gran parte técnicos y no hicieron surgir cuestiones que afecten la conformidad. Los múltiples comentarios fueron presentados por el Enlace de la Oficina Central de Caltrans de la SCAG responsable de revisar el FTIP de la SCAG y sus modificaciones. En base a la revisión y al análisis de los comentarios de SCAG, no se han realizado cambios significativos al FTIP 2023 Final. El personal de la SCAG trabajó de forma muy estrecha con las CTC para abordar los comentarios y brindó respuestas a todos ellos en el FTIP 2023 Final. Todos aquellos cambios menores o técnicos de los proyectos serán abordados en la Enmienda 1 del FTIP 2023.

PRUEBA DE RESTRICCIÓN FINANCIERA

CONCLUSIÓN: el FTIP 2023 está fiscalmente restringido, dado que cumple con los requisitos federales de restricciones financieras en virtud de la Sección 134(h) del Código de Estados Unidos 23 y la Sección 450.324(e) del Código de Reglamentos Federales 23. El FTIP 2023 de la SCAG muestra una restricción financiera en el plan financiero al identificar todos los ingresos del transporte, que incluyen las fuentes locales, estatales y federales disponibles para cumplir con los totales de programación de la región.



OFICINA CENTRAL

900 Wilshire Blvd., Ste. 1700,
Los Angeles, CA 90017
T: (213) 236-1800

OFICINAS REGIONALES

CONDADO DE IMPERIAL

1503 North Imperial Ave., Ste. 104
El Centro, CA 92243
T:(213) 236-1967

CONDADO DE ORANGE

OCTA Building
600 South Main St., Ste. 741
Orange, CA 92868
T: (213) 236-1997

CONDADO DE RIVERSIDE

3403 10th St., Ste. 805
Riverside, CA 92501
T: (951) 784-1513

CONDADO DE SAN BERNARDINO

1170 West 3rd St., Ste. 140
San Bernardino, CA 92410
T: (213) 236-1925

CONDADO DE VENTURA

4001 Mission Oaks Blvd., Ste. L
Camarillo, CA 93012
T: (213) 236-1960

SCAG.CA.GOV

