

Tabla de contenido

1. Resumen Ejecutivo	3
2. Introducción: ¿Qué es la Medida B de 2016?	3
2.1 Antecedentes	4
2.2 Comité de Control Ciudadano	4
3. Ingresos de origen fiscal del programa	5
4. Ingresos del programa recibidos durante el Año Fiscal 2022	6
4.1 Facturas totales para el Año Fiscal 2022	7
4.2 Ingreso total obtenido para el Año Fiscal 2022	Error! Bookmark not defined.
4.3 Ingresos totales de origen fiscal del programa y su participación porcentual	8
5. Categorías del programa	9
5.1 Directrices para la categorías del programa	10
6. Asignaciones y gastos para el Año Fiscal 2022	17
6.1 Proceso desde la Asignación hasta la realización del Gasto	17
6.2 Asignación y gasto por categoría del programa	19
7. Principios del programa decenal y del presupuesto bienal	21
7.1 Criterios de preparación del proyecto y metodologías de priorización	21
8. Procedimientos para la supervisión del programa	22
9. Puntos destacados de las categorías del programa	23
10. Glosario	29
11. Apéndice	29
11.1 Texto de la boleta de la Medida B de 2016	
11.2 Comité de Control Ciudadano de la Medida B de 2016	
11.3 Directrices para las categorías del programa de la Medida B de 2016	
11.4 Criterios de preparación del proyecto y metadologías de priorización de la Medida B de 2016	
11.5 Programa decenal de la Medida B de 2016,	
11.6 Asignaciones por categorías del programa de la Medida B de 2016	

1. Resumen ejecutivo

Fiel a la misión de VTA, "*Soluciones que lo transportan*", el **Programa de la Medida B de 2016** brinda oportunidades de financiamiento para la planificación del transporte público, la infraestructura y las actividades de educación y compromiso con la comunidad en todo el Condado de Santa Clara. Con nueve categorías diferentes, la Medida B de 2016 trabaja con ciudades, poblaciones y el Condado de Santa Clara para crear soluciones para diversos problemas del transporte local, desde caminar y andar en bicicleta hasta innovadoras formas de conectividad a través del transporte público. El Programa de la Medida B de 2016 ayuda en la entrega de proyectos e iniciativas apoyados por los votantes a través de fondos de financiación tanto competitivos como no competitivos.

Este informe anual se centra en el año fiscal 2022, del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022, y detalla el desarrollo y crecimiento continuo de la medida, así como las asignaciones de fondos y los gastos. Además, destaca los logros del programa, como la aprobación de las listas de proyectos para los programas de pasos a desnivel de las autopistas y programas innovadores de transporte público.

VTA espera seguir colaborando con la comunidad y nuestros socios para ofrecer programas y proyectos elegibles para la Medida B de 2016 en todo el Condado de Santa Clara.

2. Introducción: ¿Qué es la Medida B de 2016?

Los votantes del Condado de Santa Clara aprobaron **la Medida B de 2016**, que consiste en un impuesto sobre las ventas de medio centavo durante 30 años en todo el condado para mejorar el transporte público, las autopistas, carreteras y el transporte activo (bicicletas, peatones y Calles Completas) en noviembre de 2016. La medida fue aprobada con casi un 72%, el nivel más alto de apoyo para cualquier impuesto sobre las ventas para utilizarse en transporte del Condado de Santa Clara. Los fondos del Programa de la Medida B de 2016 están disponibles para las Agencias que forman parte del programa: las dieciséis jurisdicciones locales que son signatarias del Acuerdo de Poderes Conjuntos con la Agencia (VTA) encargada de la gestión de la congestión vial en el Condado de Santa Clara. Los signatarios del Acuerdo de Poderes Conjuntos incluyen todas las ciudades y pueblos dentro del Condado de Santa Clara, y Santa Clara Valley Transportation Authority. Los fondos del programa se dividen en nueve diferentes categorías de programa, tal como se presentaron a los votantes en el texto de la boleta. Estas nueve categorías de programas son:

- Calles y vías Locales
- BART Fase II
- Ciclistas y peatones
- Separación de niveles de Caltrain
- Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain
- Pasos a desnivel de las autopistas
- Expressways del condado
- Corredor de la autopista estatal SR 85
- Operaciones del Transporte público

Las agencias parte pueden acceder a los fondos del Programa de la Medida B de 2016 para los proyectos que se ajusten a las directrices de las categorías del programa, que se detallan en la Sección 5.1 de este informe.

En el momento de la aprobación de la Medida B de 2016, se anticipó que se generarían \$6.3 mil millones en dólares desde el 2017 hasta los próximos 30 años. Los ingresos reales que se recibirán durante los 30 años de vigencia del impuesto se verán afectados por varios factores económicos, como la inflación y el crecimiento o declive económico. La recaudación del impuesto comenzó el 1 de abril de 2017.

2.1 Antecedentes

- **Resultados de la encuesta**
Después de que la Junta Directiva de VTA adoptara el 24 de junio de 2016 una resolución para colocar la propuesta de la medida en las boletas electorales, se procedió con éxito a ponerla en la boleta electoral de las Elecciones Generales del 8 de noviembre de 2016. La medida obtuvo 487,539 votos “SÍ” de un total de 679 596 votos, lo que resultó en un porcentaje de aprobación del 72% (consulte el Apéndice 11.1 para ver el texto de la boleta).
- **Demanda judicial**
Después de la elección, una persona cuestionó la validez del Impuesto a las Ventas de la Medida B de 2016, un obstáculo que duraría casi dos años y que causaría demoras en la implementación y distribución de fondos. El 18 de octubre de 2018, el Tribunal de Apelaciones del Distrito 6^{to} de California decidió desestimar la demanda. La decisión fue apelada ante la Corte Suprema del Estado, donde la apelación fue rechazada el 23 de enero de 2019.
- **Principios**
La Junta Directiva de VTA adoptó el Presupuesto bienal del Programa de la Medida B de 2016 y los Principios del programa decenal en abril de 2021. Estos Principios establecen las reglas básicas sobre cómo se desarrollará el presupuesto bienal en el programa decenal.

2.2 Comité de Control Ciudadano

La Medida B de 2016 especificó la formación de un comité de control ciudadano independiente, cuyo propósito es garantizar que los fondos de la Medida B de 2016 se gasten de acuerdo con el Programa aprobado, e informar a los votantes sobre el cumplimiento del Programa.

Para tal efecto, se estableció el Comité de Control Ciudadano de la Medida B (MBCOC, por sus siglas en inglés) de 2016. Se compone de ocho miembros que tienen áreas definidas de especialización. Los nombramientos son competitivos y los realiza la Junta Directiva de VTA. Los miembros son designados en base al dominio de la experiencia y los conocimientos pertinentes requeridos.

La boleta define las obligaciones y responsabilidades específicas del MBCOC. Entre ellas está el requisito de que el comité se someta anualmente una auditoría realizada por un auditor

independiente para revisar la recepción de ingresos y gastos de fondos. En mayo de 2020, el MBCOC de 2016 aprobó la adjudicación de un contrato a Moss Adams LLP para brindar al Comité servicios de auditoría de cumplimiento/desempeño. Moss Adams realizó las auditorías anuales de desempeño del programa desde el inicio del Programa hasta el presente, y recientemente efectuó la auditoría para el Año Fiscal 2022. Se emitió el resultado de la auditoría dando el visto bueno o "sin observaciones" para cada gestión, lo que significa que, en su opinión profesional, VTA cumplió, en todos los aspectos materiales, con los requisitos aplicables al Programa de la Medida B de 2016. Todas las auditorías independientes del programa de la Medida B de 2016 desde su inicio se han realizado sin observaciones.

Otras obligaciones y responsabilidades del MBCOC definidas en la boleta incluyen el requerimiento de realizar anualmente una audiencia pública, con el propósito de proporcionar un foro para que los miembros de la comunidad expresen sus opiniones sobre el Programa de la Medida B de 2016 y la auditoría de desempeño anual sobre los resultados de los ingresos y gastos de la Medida B. El MBCOC también es responsable de emitir un informe anual para informar a los residentes del Condado de Santa Clara sobre cómo se gastan los fondos del programa.

Se puede encontrar información adicional sobre el MBCOC en el Apéndice 11.2, o en vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee, que incluye, entre otros elementos, todas las auditorías de desempeño del Programa y los Informes anuales del MBCOC desde la creación del Comité.

3. Ingresos de origen fiscal del programa

Los ingresos de origen fiscal recibidos durante los 30 años de vigencia del impuesto, incluidos los intereses u otras ganancias correspondientes, menos los fondos necesarios para pagar el servicio de la deuda y/o el costo del préstamo y los costos de administración y supervisión del programa, como los costos de administración de la subvención y la gestión financiera se conocen como **Ingresos de origen fiscal del Programa**.

Utilizando los montos en dólares identificados para cada categoría del programa en la boleta, se calcularon las proporciones para cada categoría de programa, que luego se usan para calcular asignaciones futuras y determinar la distribución adecuada de los fondos de la Medida B de 2016 a cada categoría del programa durante la vigencia de la medida.

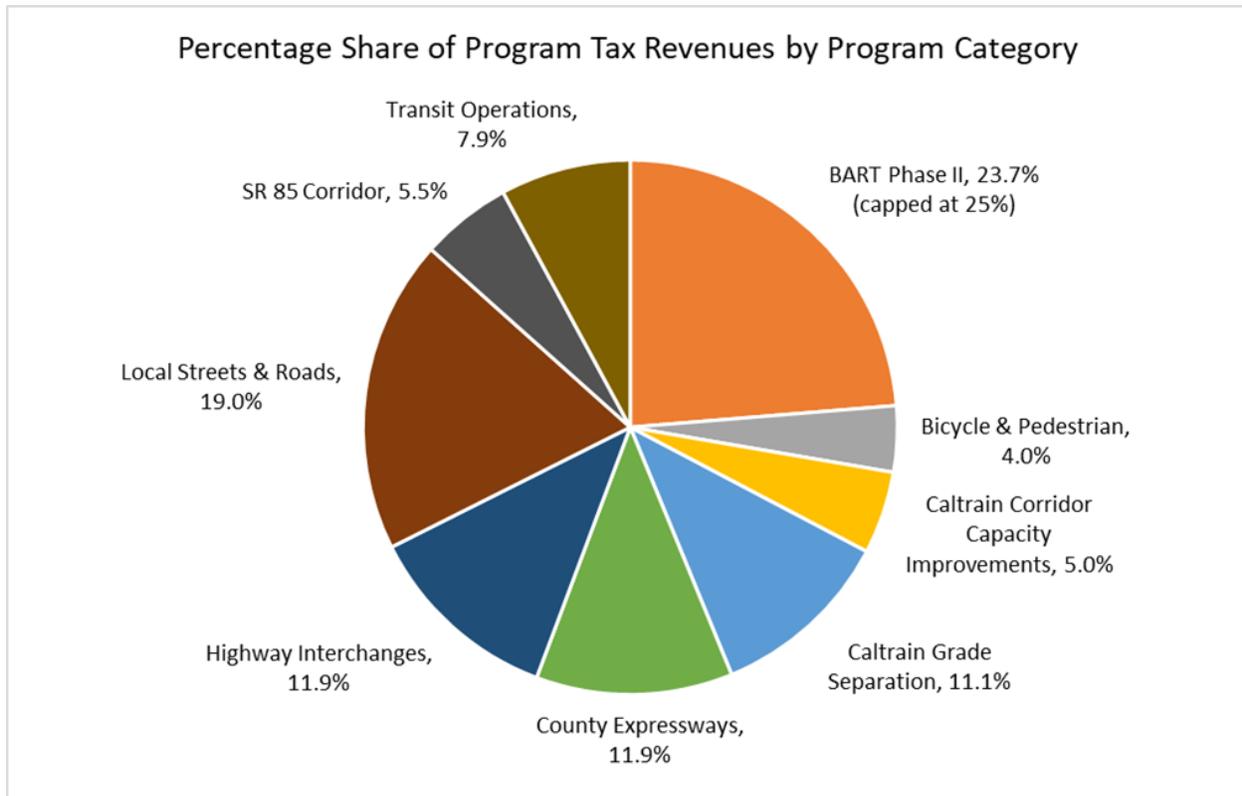
Las proporciones de las nueve categorías del programa se calcularon dividiendo el monto identificado de la categoría de programa en la medida por el total de Ingresos de origen fiscal del Programa de la Medida B proyectados para 2016.

Proporción de categoría de programa = cantidad de la categoría de programa ÷ cantidad total proyectada de la Medida B de 2016

Ejemplo:

1. Ingresos de origen fiscal totales proyectados del Programa de la Medida B de 2016: \$6.3 mil millones en dólares de 2017
2. Monto de la categoría del programa: Calles y vías locales (LSR, por sus siglas en inglés): \$1.2 mil millones en dólares de 2017
3. Proporción LSR = \$ 1.2 mil millones ÷ \$ 6.3 mil millones

4. Participación porcentual de LSR en los ingresos de origen fiscal totales del programa de la Medida B de 2016 = 19.05 %



Participación porcentual de los ingresos de origen fiscal del programa por categoría de programa.

- BART Fase II, 23.7% (limitado al 25%)
- Ciclistas y Peatones, 4%
- Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain, 5%
- Separación de niveles de Caltrain, 11.1 %
- Expressways del condado, 11.9%
- Pasos a desnivel de las autopistas, 11.9%
- Calles y Vías Locales, 19.0%
- Corredor de la autopista estatal SR 85, 5.5%
- Operaciones del Transporte Público, 7.9%

Gráfico 3.1: El gráfico muestra un desglose de los ingresos de origen fiscal del programa por categoría de programa.

4. Ingresos del programa recibidos hasta el Año Fiscal 2022

Los ingresos de la Medida B de 2016 incluyen los montos netos que aparecen en las facturas de las ventas en el Condado de Santa Clara recaudados por el Departamento de

Administración de Impuestos y Tasas de California (CDTFA) y cualquier interés ganado sobre las facturas.

La recaudación de ingresos por impuestos sobre las ventas para la Medida B de 2016 comenzó el 1 de abril de 2017 y la medida continuará recaudando ingresos hasta el 31 de marzo de 2047. El año fiscal (FY) de VTA comienza el 1 de julio y termina el 30 de junio del siguiente año calendario y se hace referencia al año en que finaliza el período (por ejemplo, el FY 2022 es del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022).

4.1 Montos totales de las facturas para el año fiscal 2022

La siguiente tabla informa sobre los ingresos totales del impuesto sobre las ventas para el Programa de la Medida B de 2016 por año fiscal y desde su inicio.

Ingresos del impuesto sobre las ventas de la Medida B de 2016 por año fiscal	
Año fiscal	Montos netos de las facturas
Año fiscal 2017*	\$ 50,126,395
Año fiscal 2018	\$204,986,077
Año fiscal 2019	\$236,672,349
Año fiscal 2020	\$209,323,832
Año fiscal 2021	\$220,353,906
Año fiscal 2022	\$258,000,059
Total desde el inicio	\$1,179,462,618

**Del 1 de abril de 2017 al 30 de junio de 2017 únicamente.*

4.2 Ingreso total obtenido para el Año Fiscal 2022

La siguiente tabla informa sobre los ingresos totales obtenidos para el Año Fiscal 2022. Según el Informe Financiero Integral Anual (ACFR, por sus siglas en inglés) del Año Fiscal 2022 de VTA, los ingresos obtenidos están "... asociados con ingresos por intereses, ganancias y/o pérdidas no realizadas y ganancias y pérdidas comerciales... [y] derivados de tres fuentes principales: carteras de inversión a corto, mediano y largo plazo". como se muestra en la siguiente tabla.

Sin embargo, al calcular los Ingresos de origen fiscal del Programa solo se incluyen los intereses y las ganancias y pérdidas comerciales realizadas. Las ganancias y pérdidas no realizadas no se incluyen en los cálculos, ya que no son ingresos o pérdidas reales disponibles. Los años fiscales anteriores se actualizaron para reflejar este cambio y garantizar la consistencia en los informes siguientes.

Ingresos de la Medida B de 2016 obtenidos por año fiscal		
Año fiscal	Ingresos obtenidos	Ingresos no realizados**

Año fiscal 2017*	\$0	\$0
Año fiscal 2018	\$0	\$0
Año fiscal 2019	\$4,833,749	\$137,013
Año fiscal 2020	\$16,270,856	\$6.529.136
Año fiscal 2021	\$12,713,074	-\$10,885,812
Año fiscal 2022	\$7,080,419	-\$28,222,407
Total desde el inicio	\$40,898,098	-\$32,412,070

*Del 1 de abril de 2017 al 30 de junio de 2017 únicamente.

** Los ingresos obtenidos no realizados capturan las ganancias/pérdidas no realizadas y la amortización, que no se incluyen al calcular los ingresos de origen fiscal del programa.

4.3 Ingresos totales de origen fiscal del programa y su participación porcentual

La siguiente tabla muestra el total de ingresos de origen fiscal del programa para el Año Fiscal 2022 sumando las recaudaciones y los ingresos obtenidos y restando los costos de administración.

Total de ingresos de origen fiscal del programa		
	Año fiscal 2022	Total desde el inicio (AF 2017 - AF 2022)
Recaudación obtenida	\$258,000,059	\$1,179,462,618
Ingresos ganados	\$7,080,418	\$40,898,098
Total parcial	\$265,080,477	\$1,220,360,716
Gastos de Administración	-\$2,081,040	-\$7,810,834
Total de ingresos de origen fiscal del programa	\$262,999,437	\$1,212,549,882

La siguiente tabla destaca las asignaciones por Categoría de Programa de la Medida B de 2016, indicando en una columna sus proporciones establecidas en la boleta electoral de los Ingresos de origen fiscal del Programa y en otra columna el porcentaje de los Ingresos de origen fiscal del Programa hasta el final del año fiscal que se informa. Es importante tener en cuenta que las proporciones establecidas en la boleta electoral se basan en los 30 años de vigencia de la Medida, y las proporciones de asignación por categoría de programa que se muestran al final de un año fiscal son una foto instantánea en el tiempo. Las asignaciones por categorías del programa fluctuarán a lo largo de los 30 años, y esto se reflejará en las proporciones que se muestran al final de un año fiscal.

Asignaciones por categorías del programa en su participación porcentual de los ingresos fiscales del programa			
Categoría del programa	Asignación hasta el año fiscal 2022	% de Ingresos de origen fiscal del Programa (texto de la Medida en la Boleta) ⁽²⁾	% de los ingresos de origen fiscal del programa hasta el año fiscal 2022

Basado en fórmulas	Calles y vías locales	\$222,960,000	19,05%	18,39%
	Ciclistas y peatones			
	Educación y estímulos	\$6,970,000	3,97%	4,53%
	Proyectos principales ⁽¹⁾	\$45,110,000		
	Estudios de planificación ⁽¹⁾	\$2,820,000		
	Operaciones del Transporte público			
	Mejora de la red central	\$67,650,000	7,94%	7,73%
	Modelos innovadores del servicio de transporte	\$7,600,000		
	Ampliación de la movilidad y tarifas asequibles	\$ 13,940,000		
Mejora de la infraestructura	\$4,500,000			
Basado en la necesidad/capacidad ⁽¹⁾	BART Fase II	\$150,000,000	23,81%	12,37%
	Separación de niveles de Caltrain	\$71,000,000	11,11%	5,86%
	Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain	\$25,440,000	4,98%	2,10%
	Pasos a desnivel de las autopistas	\$ 364,790,000	11,90%	30,08%
	Expressways del condado	\$ 50,000,000	11,90%	4,12%
	Corredor de la autopista estatal SR 85	\$14,500,000	5,56%	1,20%

⁽¹⁾ Estas asignaciones están disponibles para la categoría o subcategoría del programa al comienzo del primer año fiscal del Presupuesto Bienal. No se distribuyen sobre la base de un año fiscal.

⁽²⁾ El texto de la medida de la boleta electoral de la Medida B de 2016 identifica las proporciones de ingresos fiscales del programa durante la vigencia de la medida, no por año fiscal. Vea la Sección 3 para más detalles.

5. Categorías del programa

Hay nueve categorías de programa dentro del Programa de la Medida B de 2016, tres de las cuales incluyen subcategorías. El Gráfico 5.1 presenta un resumen general de las categorías del programa de la Medida B de 2016, diferenciadas por tipos de asignación. Los tipos de asignación se basan en fórmulas y en las necesidades y/o capacidades. Tres de las categorías del programa (Calles y vías locales, Ciclistas y peatones y Operaciones del transporte público) tienen subcategorías cuyos fondos se distribuyen a través de un proceso de fórmula, un proceso de solicitud competitivo o un proceso de selección basado en la necesidad y/o capacidad.

Asignaciones por categorías del programa de la Medida B de 2016 para los años fiscales 2022 y 2023

		Año Fiscal 2022	Año Fiscal 2023
Costos administrativos		\$1,000,000	\$1,000,000
Categoría del programa			
basado en fórmulas	Calles y vías locales	\$ 52,960,000	\$ 47,740,000
	Ciclistas y peatones		
	Educación y estímulos	\$1,970,000	\$1,490,000

	Proyectos principales	\$ 18,450,000		
	Estudios de planificación	\$1,160,000		
	Operaciones de Transporte público			
	Mejora de la red central	\$19,650,000	\$14,520,000	
	Modelos innovadores de servicio de transporte público	\$1,600,000	\$1,590,000	
	Ampliación de la movilidad y tarifas asequibles	\$3,940,000	\$2,980,000	
	Mejora de la infraestructura	\$1,900,000		
Basado en la necesidad y/o capacidad	BART Fase II	\$0		
	Separación de niveles de Caltrain	\$ 33,000,000		
	Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain	\$12,340,000	\$17,010,000	
	Pasos a nivel de las autopistas	\$157,890,000		
	Expressways del condado	\$0		
	Corredor de la autopista estatal SR 85	\$0		
	Total:	\$ 392,190,000		

5.1 Directrices para las categorías del programa

Para administrar cada una de las nueve categorías del programa de la Medida B de 2016, VTA estableció directrices que describen la distribución (o asignación) de fondos para cada categoría de programa (y sus subcategorías posteriores, si corresponde), los pasos de implementación y los criterios y requisitos de los proyectos y programas. La Junta Directiva de VTA adoptó las nueve categorías de programas en el otoño de 2017 y puede modificarlas según sea necesario.

Las directrices para las categorías del programa de la Medida B de 2016 establecen dos tipos de distribuciones de fondos: basada en fórmulas y basada en la necesidad y/o capacidad. La distribución basada en fórmulas significa que los fondos se distribuyen cada año fiscal, de la mejor manera posible, multiplicando el porcentaje de participación de la categoría del programa en los ingresos de origen fiscal del programa y los ingresos de origen fiscal del programa proyectados para ese año fiscal. La distribución basada en la necesidad y/o capacidad significa que la asignación de fondos a los proyectos se basa en la capacidad de financiación de la Medida B de 2016, la preparación del proyecto y el momento de la necesidad de financiación del proyecto.

2016 Measure B Program Categories

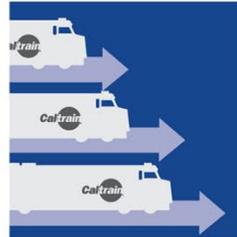
Need/Capacity Program Categories



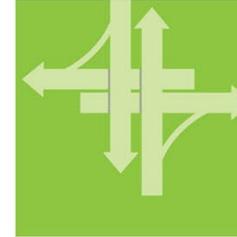
BART Phase II



Caltrain Grade Separation



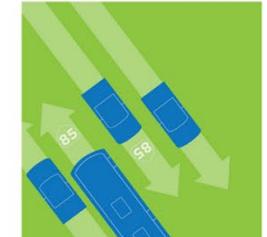
Caltrain Corridor Capacity



Highway Interchanges



County Expressways



SR 85 Corridor

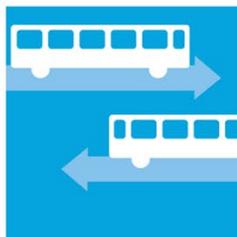
Formula Based Program Categories



Local Streets & Roads



Bicycle & Pedestrian



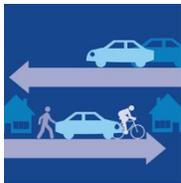
Transit Operations

Categorías del programa por necesidad y/o capacidad
Categorías del programa basadas en fórmulas

Gráfico 5.1 – Categorías del programa de la Medida B de 2016.

Las nueve categorías de programa elegibles para los fondos de la Medida B de 2016 y sus proporciones dentro de los ingresos de origen fiscal del programa se muestran a continuación.

Calles y Vías Locales: 19.1%



Esta categoría distribuye fondos de acuerdo con una fórmula basada en la población y el millaje de carriles de vías y expressways del Condado de Santa Clara. Esta categoría dedica fondos para ser utilizados para la reparación y mantenimiento de los sistemas de calles; también requiere que las agencias apliquen las mejores prácticas de Calles Completas, mejorando así los componentes para ciclistas y peatones de su sistema de calles. Las ciudades individuales y el condado pueden usar su parte de los fondos para la rehabilitación del pavimento o el alivio de la congestión si tienen un Índice de Condición del Pavimento de 70 o más.

BART Silicon Valley Fase II: 23.8 %*



Esta categoría dedica fondos a los costos de planificación, ingeniería, construcción y entrega de BART Fase II, que creará una nueva conexión de trenes regional al extender BART desde la estación Berryessa en San José hasta Santa Clara con estaciones en Alum Rock/28th street, el centro de San José, la estación San José Diridon y Santa Clara.

*limitado a un máximo del 25% de los ingresos de origen fiscal del programa

Programa de Ciclistas y Peatones: 4.0%



Esta categoría ayuda a financiar proyectos prioritarios de importancia para ciclistas y peatones en todo el condado, según lo identificado por las ciudades, el condado y VTA. Los fondos priorizarán proyectos que ofrezcan: conectar a escuelas, centros de transbordo y de empleo; corregir las deficiencias en las redes existentes para ciclistas y peatones; facilitar la movilización en los cruces complicados; lograr que el caminar o andar en bicicleta sea un medio de transporte más seguro y conveniente para todos los residentes y visitantes del condado. Esto también incluye programas educativos como Rutas Seguras a las Escuelas. Los proyectos elegibles se identifican en el Anexo A de la Medida B de 2016. (Consulte el Apéndice 11.1)

- *Subcategoría del Programa de Subvenciones: Educación y Estímulos*
 - Este programa permite a las agencias parte financiar proyectos y programas que fomentarán caminar y el uso de bicicletas y/o brindarán educación sobre estos modos de transportarse. Estos incluyen, pero no se limitan a, rutas seguras a la escuela, control de senderos, eventos de calles abiertas y campañas de seguridad para ciclistas y peatones. Los fondos para este programa se distribuyen a cada agencia parte a través de una fórmula basada en la población.
- *Subcategoría del Programa de subvenciones: Proyectos principales*
 - Este programa de subvenciones competitivas proporcionará fondos a los solicitantes premiados para actividades que se dirijan o incluyan: Autorización ambiental; Diseño; Derecho de paso; y Construcción para proyectos de ciclistas y peatones identificados actualmente en la Medida B de 2016.

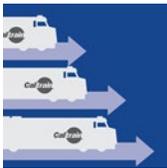
- *Subcategoría del Programa de subvenciones: Estudios de Planificación*
 - Este programa competitivo de subvenciones permitirá que las ciudades, el condado y VTA soliciten fondos que les permitan avanzar en estudios de planificación que respalden el desarrollo de proyectos importantes para ciclistas y peatones de carácter significativo en todo el condado.

Separación de niveles de Caltrain: 11.1 %



Esta categoría ayudará a financiar proyectos de separación de niveles a lo largo del corredor de Caltrain en las ciudades de Sunnyvale, Mountain View y Palo Alto, separando las vías férreas de Caltrain de las calles para brindar mayores beneficios de seguridad para los conductores, ciclistas y peatones, al tiempo de reducir la congestión vial en las intersecciones.

Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain: 5.0%



Esta categoría ayudará a financiar las mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain y un mayor servicio en el Condado de Santa Clara para aliviar la congestión vial de las autopistas, lo que incluye: mayor servicio a Morgan Hill y Gilroy, mejoras en las estaciones, en el servicio, niveles de embarque y ampliación de plataformas.

Pasos a desnivel de las autopistas: 11.9%



Esta categoría ayudará a financiar proyectos de autopistas en todo el Condado de Santa Clara con el fin de: reducir la congestión vial, mejorar las operaciones y los accesos de las autopistas, reducir el ruido, pasos a desnivel elevados en las autopistas, el despliegue de tecnología avanzada a través de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés). Los proyectos elegibles se identifican en el Anexo B de la Medida B de 2016. (Consulte el Apéndice 11.1)

Expressways del condado: 11.9%



Esta categoría ayudará a financiar proyectos de mejora de Nivel 1 en el Plan de Expressways del Condado para aliviar la congestión, mejorar la seguridad y aumentar la eficacia del sistema de expressways en el condado. Los proyectos elegibles se identifican en el Anexo C de la Medida B de 2016. (Consulte el Apéndice 11.1)

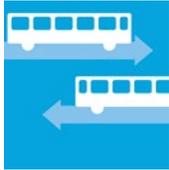
Corredor de la Autopista Estatal 85: 5.6%



Esta categoría financiará nuevos proyectos de alivio a la congestión vial y de transporte en el corredor de la autopista estatal SR 85, incluido un nuevo carril para transporte público desde la SR 87 en San José hasta la US 101 en Mountain View. También financiará la reducción del ruido a lo largo de la autopista SR 85 y proporcionará fondos para estudiar alternativas de transporte que incluyen, entre otras, autobuses de transporte rápido con infraestructura como

estaciones y rampas de acceso, transporte a través de tranvías y otras tecnologías de transporte futuras.

Operaciones del transporte público: 7,9%



Los objetivos de esta categoría son aumentar el número de pasajeros, mejorar la eficiencia, mejorar los servicios de movilidad para personas mayores y con discapacidades, así como mejorar la asequibilidad para las poblaciones vulnerables y desatendidas del condado. Los fondos se pueden usar para mantener y ampliar las frecuencias del servicio de la ruta principal de autobuses, horas de operación extendidas a las madrugadas, las noches y los fines de semana para mejorar la movilidad, el acceso seguro y la asequibilidad para los residentes que dependen del servicio de autobús para satisfacer sus necesidades críticas de movilidad y transporte, específicamente para poblaciones vulnerables, desatendidas y dependientes del transporte público en todo el condado. Las subcategorías para los esfuerzos de operaciones de transporte elegibles se identifican en el Anexo D de la Medida B de 2016. (Consulte el Apéndice 11.1)

- *Subcategoría del Programa de subvenciones: Red central de autobuses frecuentes*
 - Esta subcategoría financiará directamente la red central de servicios de autobuses de VTA, aumentando las frecuencias de los servicios de las rutas principales de autobuses y ampliando o agregando servicios vespertinos, nocturnos y de fin de semana.
- *Subcategoría del Programa de Subvenciones: Modelos Innovadores de Servicios de Transporte público*
 - Este competitivo programa de subvenciones busca apoyar nuevos modelos de servicios de transporte público innovadores y asequibles para las conexiones de la primera y/o última milla, incluidos los servicios tipo FLEX, los de transporte de autobuses de enlace (shuttle) a la demanda; y las asociaciones con otros proveedores de servicios dinámicos que respondan a la demanda y que atiendan a las poblaciones vulnerables, desatendidas y dependientes del transporte público.
- *Subcategoría del Programa de subvenciones: Ampliación de la movilidad y tarifas asequibles*
 - Fondos para ampliar los servicios de movilidad y los programas de tarifas asequibles para personas mayores, discapacitadas, estudiantes y pasajeros de bajos ingresos.
- *Subcategoría del Programa de Subvenciones: Mejora de la infraestructura*
 - Fondos para mejorar la infraestructura en las paradas de autobús de VTA para aumentar la seguridad y el acceso, así como el mantenimiento continuo.

El gráfico 5.2 detalla las subcategorías de las categorías Calles y vías locales, Ciclistas y peatones y Operaciones del transporte público.

Program Sub-Categories



Local Streets & Roads



Sub-Categories

Pavement Rehabilitation

Congestion Relief

Allocation Types

Formula-Based

Competitive



Bicycle & Pedestrian

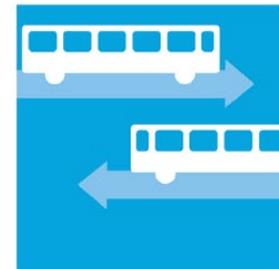


Sub-Categories

Education & Encouragement

Capital Projects

Planning Projects



Transit Operations



Sub-Categories

Innovative Transit Service Models

Enhance Core Network

Expand Mobility & Affordable Fares

Improve Amenities

Subcategorías del programa

Calles y Vías Locales

Subcategorías:

Rehabilitación de pavimento

Alivio de la congestión vial

Ciclistas y Peatones

Subcategorías:

Educación y estímulos

Proyectos principales

Planificación de proyectos

Operaciones del Transporte Público

Subcategorías:

Modelos Innovadores de Servicios de Transporte público

Mejora de la red central

Ampliación de la movilidad y tarifas asequibles

Mejora de la infraestructura

Tipos de asignación:

Basada en fórmulas

Competitiva

Gráfico 5.2 – Subcategorías y tipos de asignación del Programa de la Medida B de 2016.

6. Asignaciones y gastos para el Año Fiscal 2022

El presupuesto de VTA abarca dos años fiscales. El presupuesto aprobado para los años fiscales 2022 y 2023 se muestra a continuación: algunas categorías y subcategorías del programa tienen presupuestos que abarcan los dos años fiscales, mientras que otras tienen presupuestos por año fiscal. Los presupuestos que abarcan los dos años fiscales están disponibles al comienzo del primer año fiscal en el presupuesto bienal. Al igual que un presupuesto de capital, la asignación para la categoría del programa no vence al final del año fiscal y se transferirá hasta que se complete el Programa de la Medida B de 2016.

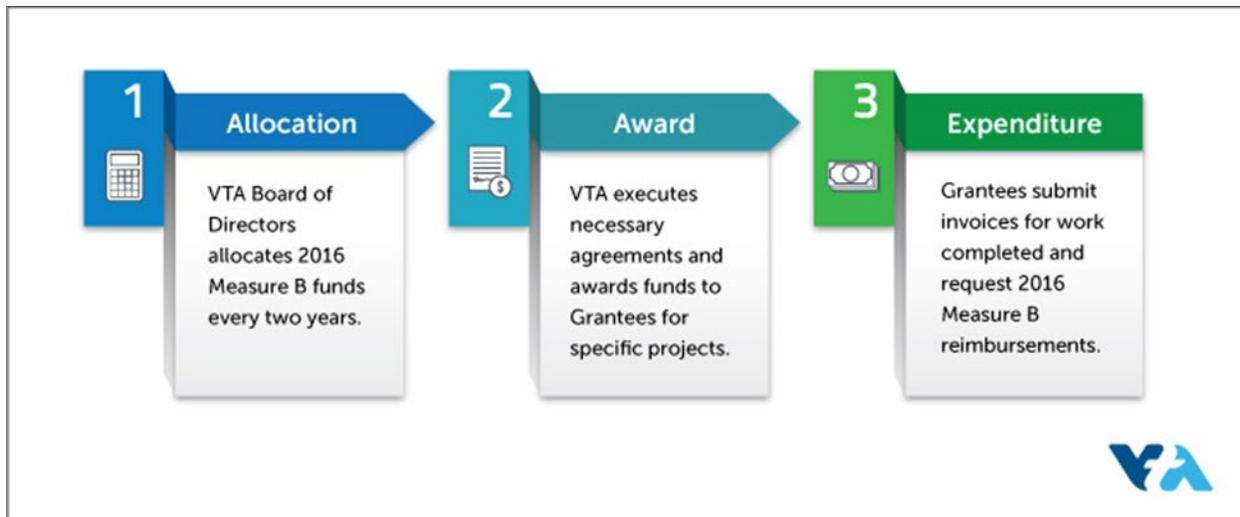
Una asignación es la cantidad aprobada por la Junta Directiva de VTA de los fondos de la Medida B de 2016 disponibles para un proyecto o programa específico. El presupuesto y las asignaciones del Programa de la Medida B de 2016 son aprobados por la Junta Directiva de VTA con la aprobación del presupuesto bienal de VTA. Como se describió anteriormente, las asignaciones de categorías de programas no vencen al final de un año fiscal y, en cambio, el monto no gastado se transfiere y está disponible para su uso en años fiscales futuros.

Las asignaciones presupuestarias anuales para las tres categorías del programa basadas en fórmulas se calculan en dos pasos: 1) multiplicando la proporción establecida en la boleta por los ingresos de origen fiscal del programa proyectados para ese año fiscal; y 2) conciliando las asignaciones anteriores, que se basaron en los Ingresos de origen fiscal estimados del Programa, con los ingresos reales recibidos (lo que se conoce como un "proceso de ajuste"). El proceso de ajuste ocurre durante cada ciclo presupuestario bienal, y los resultados del proceso de ajuste se incluyen en el primer año del presupuesto bienal.

El ajuste inicial para los años fiscales 2018 a 2020 se calculó y se aplicó al Año Fiscal 2022 durante el ciclo presupuestario bienal FY 2022/FY 2023.

Un gasto es el reembolso de VTA de los fondos de la Medida B de 2016 a un concesionario (por ejemplo, una ciudad, el Condado o Caltrain).

6.1 Proceso de Asignación al Gasto



1. Asignación
La Junta Directiva de VTA asigna los fondos de la Medida B de 2016 cada dos años.
2. Adjudicación
VTA firma los acuerdos necesarios y otorga fondos a los beneficiarios de las subvenciones para proyectos específicos.
3. Gastos
Los beneficiarios de las subvenciones emiten la factura por el trabajo completado y solicitan reembolsos de la Medida B de 2016.

Gráfico 6.1 – Proceso desde la asignación hasta el gasto de la Medida B de 2016

La Gráfico 7.1 ilustra el proceso general de distribución de tres pasos de los fondos de la Medida B de 2016, desde la asignación hasta el gasto. El proceso comienza con la aprobación por parte de la Junta Directiva de VTA de las asignaciones a las categorías del programa; esta parte del proceso se realiza de manera bienal, o cada dos años, junto con el ciclo presupuestario de VTA. Dos programas, basados en formulas: Calles y vías locales; y Educación y estímulo para Ciclistas y peatones, tendrán asignaciones que se desglosarán en las 15 ciudades y el Condado. Por ejemplo, la asignación de la categoría del programa Calles y vías locales se desembolsa a cada jurisdicción utilizando una fórmula basada en la población; y al Condado se le desembolsa en función del millaje de los carriles de las vías y expressways del condado.

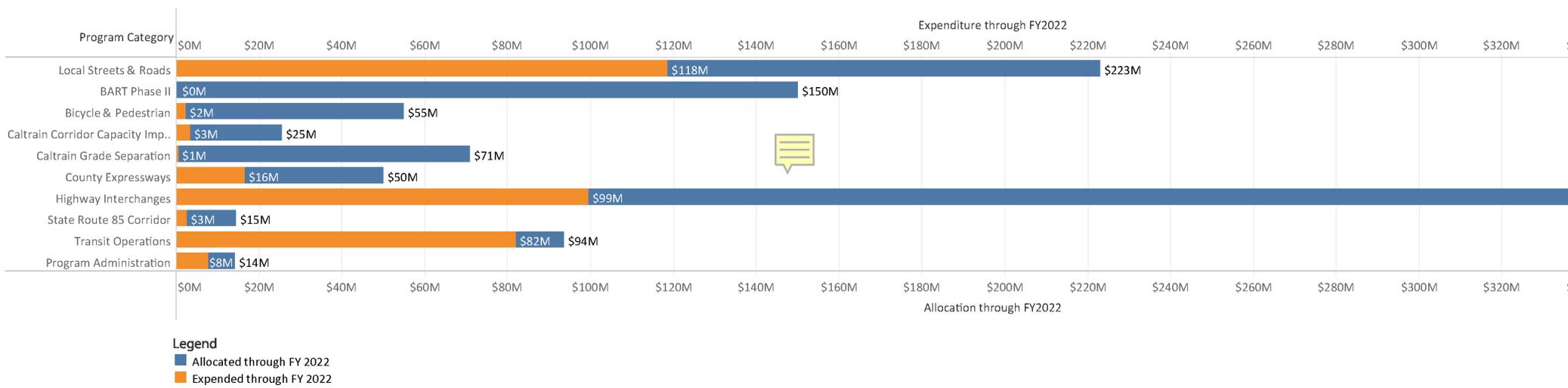
Después de la(s) asignación(es) de fondos de la Medida B de 2016, se deben ejecutar acuerdos de financiación para que los beneficiarios accedan a los mismos. Los concesionarios son agencias que reciben fondos de la Medida B de 2016 para proyectos. Se incluyen las 15 ciudades del Condado de Santa Clara, el Condado de Santa Clara, Caltrain y VTA. Después de la firma exitosa de los acuerdos, los concesionarios pueden comenzar a facturar a VTA por el trabajo completado en los proyectos de la Medida B de 2016; luego, VTA reembolsará al concesionario los costos elegibles, lo que resultará en un gasto.

6.2 Asignación y gasto por categoría de programa

Asignaciones y gastos totales del programa hasta el Año Fiscal 2022	
Asignación total del programa hasta el Año Fiscal 2022	\$1,147,810,000
Gasto total del programa hasta el Año Fiscal 2022	-\$332,891,569
Restante	\$814,918,431

El Gráfico 6.2 a continuación muestra la asignación y el gasto hasta el Año Fiscal 2022 para cada una de las nueve categorías del programa.

2016 Measure B Expenditure through FY2022 by Program Category



Gastos de la Medida B de 2016 hasta el Año Fiscal (FY) 2022 por categoría del programa

Leyenda

- Asignaciones hasta el Año Fiscal 2022
- Gastos hasta el Año Fiscal 2022

Administración del Programa

Gráfico 6.2 – Asignaciones y gastos de la Medida B de 2016 hasta el Año Fiscal 2022 por categoría de programa.

7. Principios del Programa decenal y del Presupuesto bienal

En la reunión de la Junta Directiva del VTA de abril de 2021, se aprobaron los Principios del Presupuesto bienal y del Programa decenal de la Medida B de 2016. Los Principios se aplican a todas las categorías del programa de la Medida B de 2016 y guían el desarrollo del Presupuesto bienal y del Programa decenal.

Los Principios adoptados para el Programa decenal y en el Presupuesto bienal son los siguientes:

- Cumplir con el texto de la boleta de la medida (incluidas las enmiendas aprobadas de conformidad con el texto de la boleta).
- Invertir en las nueve categorías del programa a lo largo del período de 10 años, siempre que haya fondos disponibles en las categorías del programa, en el entendimiento de que es posible que no haya asignaciones en todas las categorías anualmente.
- Aplicar anualmente las proporciones establecidas en la boleta a los programas, basados en las fórmulas.
- Aplicar los criterios de selección de preparación de proyectos aprobados por la Junta Directiva a los programas basados en la necesidad y/o capacidad para que los proyectos se incluyan en el Programa decenal y en el Presupuesto bienal, y aplicar procesos de priorización de proyectos específicos para cada programa de acuerdo con el tope del 25% de los ingresos de origen fiscal del programa en la categoría del programa BART Fase II y todas las proporciones aplicables a cada categoría.
- Utilizar herramientas de financiamiento, sujetas a la aprobación de la Junta Directiva de VTA, para que los fondos estén disponibles cuando los proyectos estén listos, sujeto a la capacidad de financiamiento disponible.
- Considerar de manera explícita y transparente las oportunidades de los financiadores externos, sujeto a las restricciones de los otros principios.

Consulte el Apéndice 11.4 para ver los Principios completos.

El Programa decenal es una herramienta de planificación que considera las necesidades del programa y los proyectos durante un período de 10 años. La Junta Directiva de VTA aprobó el primer Programa decenal de la Medida B de 2016 (años fiscales 2022 a 2031) en sus reuniones de agosto y diciembre de 2021. El Programa decenal (Año Fiscal 2022 al Año Fiscal 2031) se puede encontrar en el Apéndice 11.5.

7.1 Criterios de preparación del proyecto y metodologías de priorización

Tras la aprobación de los Principios, la Junta Directiva aprobó los Criterios de preparación de proyectos para las categorías del programa basadas en la necesidad y/o capacidad, en su reunión de mayo de 2021. Los seis proyectos de las categorías del programa basadas en necesidad y/o capacidad deben cumplir con los siguientes tres criterios de preparación de proyectos para su inclusión en el Presupuesto bienal o en el Programa decenal:

- 1) Estado de la entrega del proyecto:

Las asignaciones para proyectos en el Programa decenal se basarán en las fases de entrega del proyecto y la finalización de cada fase. Los proyectos deben completar la(s) fase(s) de entrega anterior como requisito previo para la asignación de fondos para la siguiente fase en un Presupuesto bienal.

2) Estado de financiación:

El proyecto debe tener fondos de contrapartida que no sean de la Medida B de 2016 y que estén identificados para su inclusión en el programa decenal y asegurados para una asignación en el marco del presupuesto bienal.

3) Agencia asociada/apoyo de la comunidad:

Las agencias asociadas deben identificarse para su inclusión en el Programa decenal. Se debe demostrar el apoyo de la comunidad, de la agencia que da los permisos y la agencia asociada para una asignación del presupuesto bienal.

A medida que los proyectos candidatos avancen y cumplan con los tres criterios de preparación del proyecto, el patrocinador del proyecto presentará una solicitud a la Oficina del Programa de la Medida B de 2016 para su inclusión en el presupuesto bienal y/o el programa decenal.

La Junta Directiva también aprobó las metodologías de priorización para las categorías del programa basadas en Necesidad y/o Capacidad. Cinco de las seis categorías del programa basadas en lo señalado, tenían procesos de priorización existentes, ya sea un patrocinador único del proyecto (BART Fase II, Capacidad del corredor de Caltrain y Corredor de la autopista estatal SR 85) o un proceso de priorización para seleccionar proyectos (Separación de niveles de Caltrain y Expressways del Condado). Los procesos para los programas Expressways del Condado, Corredor de la autopista estatal SR 85 y de Caltrain se incluyeron explícitamente en las directrices que la Junta Directiva de VTA adoptó para estos programas en 2017. La Junta Directiva de VTA aprobó en agosto 2021, el comienzo del Año Fiscal 2022, la metodología de priorización para la sexta categoría del programa: Pasos a desnivel de las autopistas. Los criterios de preparación de proyectos aprobados y las metodologías de priorización se pueden encontrar en el Apéndice 11.4.

8. Procedimientos de supervisión del programa

Los procedimientos formales de supervisión del programa continúan desarrollándose para establecer el papel y las responsabilidades de VTA sobre los proyectos y programas dentro del Programa de la Medida B de 2016. El Gráfico 8.1 muestra cómo la Oficina del Programa determina el nivel de supervisión necesario para un proyecto específico, así como las tareas de supervisión de VTA para garantizar la ejecución y el cumplimiento adecuados del proyecto.

Los deberes de supervisión de VTA generalmente incluyen la revisión y aprobación de la documentación requerida, como listas de verificación de calles completas, programa de proyectos, planes de gestión de proyectos e informes de progreso. Las facturas enviadas por los patrocinadores del proyecto también se revisan minuciosamente. La Oficina del Programa también presenta y publica actualizaciones mensuales del Programa de la Medida

B de 2016 a los comités de VTA, lo que brinda la oportunidad al personal de VTA de responder cualquier pregunta relacionada con el Programa y su progreso.

El Gráfico 8.1 a continuación muestra los tipos de proyectos generales y los requisitos para cada nivel de supervisión.

9. Puntos destacados de las categorías del programa

El Gráfico 9.1 captura los aspectos más destacados de la actividad del programa, desde el 1 de julio de 2021 hasta el 31 de junio de 2022.

2016 Measure B Program Oversight Requirements

Project Cost or Complexity	← HIGH MEDIUM LOW →			Programmatic Categories
Project Type	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing more than \$100M <u>and</u> with \$10M or more in 2016 Measure B funding; or Projects with significant complexity, as determined by VTA staff. 	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing between \$10M and \$100M; and/or Projects with \$10M or more in 2016 Measure B funding; and/or Projects with medium complexity, as determined by VTA staff. 	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing less than \$10M; or Projects with less than \$10M in 2016 Measure B funding. 	<ul style="list-style-type: none"> Local Streets & Roads Pavement program Bicycle & Pedestrian Education & Encouragement program
Executed Agreement*	Required per phase	Required per phase	Required per phase	Only Master Funding Agreement required
Complete Streets Checklist	Required per phase	Required per phase	Required per phase	Required annually
Project Management Plan	Must be developed with VTA and include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	Must include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	Must include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	N/A
Funding Plan	Required	Required	Required	N/A
Project Team Meetings	Monthly	Quarterly, at minimum	Semi-annually, at minimum	Semi-annually, at minimum
Written Progress Reports	Quarterly	Quarterly	Quarterly	Annually
Invoice Submittals	Monthly	Quarterly, at minimum	Semi-annually, at minimum	Annually, at minimum
Annual Program of Projects	N/A	N/A	N/A	Required
Present at VTA Committees as Needs	Yes	Yes	Yes	N/A

*As required. VTA-led projects do not need to have executed agreements but must meet requirements for funds to be released.

Exceptions from MEDIUM and HIGH categories include but are not limited to:

- BART Phase II, which already has an independent oversight program with FTA; Projects that are currently at the final design or construction stages; and Large pavement management/road rehabilitation programs.

Gráfico 8.1 – Cuadro de requisitos de supervisión del programa propuesto para la Medida B de 2016.

Requisitos de supervisión del Programa de la Medida B de 2016

Costo o complejidad del proyecto	Alto	Medio	Bajo	Categorías del programa
Tipo de proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos que cuesten más de \$100 millones y con \$10 millones o más financiados por la Medida B de 2016; o • Proyectos con una complejidad significativa, según lo determine el personal de VTA 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos que cuesten entre \$10 y \$100 millones; y/o • Proyectos con fondos de \$10 millones o más financiados por la Medida B de 2016; y/o • Proyectos de mediana complejidad, según lo determine el personal de VTA 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos que cuestan menos de \$10 millones o • Proyectos con menos de \$10 millones financiados por la Medida B de 2016; 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de pavimentación de calles y vías locales • Programa de Educación y estímulos para Ciclistas y Peatones
Acuerdo firmado*	Se requiere por cada fase	Se requiere por cada fase	Se requiere por cada fase	Solo se requiere un Acuerdo Marco de Financiamiento
Lista de verificación de calles completas	Se requiere por cada fase	Se requiere por cada fase	Se requiere por cada fase	Se requiere anualmente
Plan de gestión de proyectos	Debe desarrollarse con VTA e incluir: Plan de dotación de personal, cronograma, plan de contratación y evaluaciones de riesgos	Debe incluir: Plan de dotación de personal, cronograma, plan de contratación y evaluaciones de riesgos	Debe incluir: Plan de dotación de personal, cronograma, plan de contratación y evaluaciones de riesgos	N / A
Plan de financiación	Se requiere	Se requiere	Se requiere	N / A
Reuniones del equipo del proyecto	Mensualmente	Trimestralmente como mínimo	Semestralmente, como mínimo	Semestralmente, como mínimo

Informes de progreso escritos	Trimestralmente	Trimestralmente	Trimestralmente	Anualmente
Envíos de facturas	Mensualmente	Trimestralmente, como mínimo	Semestralmente, como mínimo	Anualmente, como mínimo
Programa Anual de Proyectos	N / A	N / A	N / A	Se requiere
Presencia en los comités de VTA según sea necesario	Sí	Sí	Sí	N / A

*Según sea necesario. Los proyectos liderados por VTA no necesitan tener acuerdos firmados, pero deben cumplir con los requisitos para que se liberen los fondos.

Las excepciones de las categorías MEDIA y ALTA incluyen, pero no se limitan a: BART Fase II, que ya cuenta con un programa de supervisión independiente con la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés); Proyectos que se encuentran actualmente en las etapas finales de diseño o construcción; y programas grandes de gestión de pavimentos y/o rehabilitación de vías.

- Programa general de la Medida B de 2016
 - Se publicó el [manual del Programa de la Medida B de 2016](#).
 - Se publicaron los informes anuales del programa FY 2017 - FY 2019, FY 2020, FY2021.
 - Actualizaciones continuas del sitio web para la transparencia de la Medida B de 2016 y la página VTA.org.
 - La Junta Directiva de VTA aprobó el Programa decenal del Año Fiscal 2022 al Año Fiscal 2031.
 - Se comenzó a actualizar las directrices para las categorías del Programa.
 - La auditoría de desempeño del Programa correspondiente al Año Fiscal 2021 fue recibida y aceptada por el MBCOC de 2016 en la reunión de marzo de 2022.
- Calles y vías locales
 - Se recibió y revisó la documentación anual requerida a las agencias parte.
- BART Fase II
 - No hubo Actividades en el marco de la Medida B de 2016
- Ciclistas y peatones
 - Proyectos principales:
 - Se ejecutaron tres acuerdos de proyectos con agencias parte para el ciclo de financiación FY 2021 - FY 2022.
 - Estudios de Planificación:
 - El personal comenzó a trabajar en la actualización de los criterios del programa de subvenciones competitivas para estudios de planificación.
 - Educación y/o estímulos:

- Programa de proyectos recibido para el Año Fiscal 2022.
 - Se presentó un resumen de las actividades del Año Fiscal 2021 a los comités. Para ver el Resumen de actividades de educación y/o estímulos del Año Fiscal 2021, consulte el punto 6.7 de la agenda en el paquete de la Junta Directiva cuyo enlace está [aquí](#).
- Separación de niveles de Caltrain
 - Se facilitaron las reuniones de coordinación trimestrales con VTA, las ciudades y Caltrain para discutir el estado de los proyectos y compartir información general del programa.
 - Se seleccionó un consultor para el proyecto de separación de niveles del Centro de Trasbordos Mountain View Transit Center.
 - Se comenzó a desarrollar el acuerdo de financiación para el proyecto de separación de niveles de Rengstorff.
- Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain
 - Acuerdo firmado con Caltrain para los servicios de Soporte Técnico de la Diridon Station.
- Pasos a desnivel de las autopistas
 - La Junta Directiva de VTA aprobó la lista de proyectos priorizados, otorgando más de \$196 millones a 12 proyectos
 - Los comités recomendaron los criterios de preselección para el programa de reducción de ruido para la aprobación de la Junta.
- Espressways del condado
 - El proyecto de carriles auxiliares de Foothill Expressway entre El Monte y San Antonio está terminado.
 - Proyecto de mejoras a la intersección de Almaden Expressway en Camden Ave: diseño final terminado.
 - Proyecto de mejoras en la intersección de Oregon Page Mill entre Porter y Hansen: micropavimento y trazado de líneas terminados.
- Corredor de la autopista estatal SR 85
 - La Fase II de Reducción de Ruido de la SR 85 comenzó la etapa de Aprobación del Proyecto/Documento Ambiental.
- Operaciones del transporte público
 - Ampliar movilidad y tarifas asequibles:
 - Se vendieron 13,520 pases en el Año Fiscal 2022.
 - Modelos innovadores de los servicios de transporte público:
 - El Condado de Santa Clara lanzó el programa RYDE, que incluye una expansión del servicio del área de servicio existente.
 - Mountain View amplió el horario para el servicio comunitario de autobús de enlace (*Community Shuttle service*)
 - Se firmaron acuerdos de financiación para los tres proyectos adjudicados restantes: servicio a la demanda de Milpitas, servicio a la demanda de Morgan Hill, servicio de transporte público a la demanda de Palo Alto.

Gráfico 9.1 – Puntos destacados del Programa de la Medida B de 2016 para el Año Fiscal 2022.

10. Glosario

A continuación, se encuentran los términos que se usan con frecuencia en este informe y en la documentación relacionada con la Medida B de 2016.

Una **asignación** es la cantidad aprobada por la Junta Directiva de VTA de los fondos de la Medida B de 2016 disponibles para un proyecto o programa específico.

Una **adjudicación** muestra que VTA y un beneficiario de una subvención han firmado un acuerdo para financiar un proyecto elegible.

Un **gasto** es el reembolso de VTA de los fondos de la Medida B de 2016 a un beneficiario de una subvención (por ejemplo, una ciudad, el Condado o Caltrain).

El Año Fiscal (FY) se refiere al período contable de 12 meses que comienza el 1 de julio y finaliza el 30 de junio. El año fiscal a menudo se abrevia como **FY** y el año al que se hace referencia es el final de ese período. Por ejemplo, el Año Fiscal 2021 cubre desde el 1 de julio de 2020 hasta el 30 de junio de 2021.

Los beneficiarios de una subvención son agencias que reciben fondos de la Medida B de 2016 para proyectos. Incluyen 15 ciudades dentro del condado, el Condado de Santa Clara, Caltrain y VTA.

Una **agencia parte** es una jurisdicción local que es signataria del Acuerdo de Poderes Conjuntos con la Agencia encargada de la gestión de la congestión vial en el Condado de Santa Clara. Esto incluye todas las ciudades dentro del condado y el propio Condado de Santa Clara.

El texto de la boleta electoral de la Medida B de 2016 especificó nueve **categorías del programa**, con asignaciones especificadas para cada una: Calles y vías locales, BART Silicon Valley Fase II, Ciclistas y peatones, Separación de niveles de Caltrain, Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain, Pasos a desnivel de las autopistas, Expressways del condado, Corredor de la autopista estatal SR 85 y Operaciones del Transporte público.

Ingresos de origen fiscal del programa son los ingresos fiscales recibidos durante los 30 años de vigencia del impuesto, incluidos los intereses u otras ganancias correspondientes, menos los fondos necesarios para pagar el servicio de la deuda y/o el costo del préstamo y los costos de administración y supervisión del programa, como los costos de administración de subvenciones y gestión financiera. **Los ingresos** recaudados son los montos netos según factura de los ingresos del impuesto sobre las ventas de la Medida B de 2016, sin incluir los intereses devengados.

11. Apéndice

Informe Anual de la Medida B de 2016 correspondiente al Año Fiscal 2022

Apéndice

Apéndice 11.1 – Texto de la Boleta de la Medida B de 2016
(ver la página siguiente)

Apéndice 11.2 – Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida B de 2016

El Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida B de 2016 se define como un “organismo independiente que deriva su autoridad de la medida aprobada mediante una boleta electoral”. La misión del comité es validar e informar si es que los fondos de la Medida B se están invirtiendo de manera consistente con la boleta. La duración del Comité reflejará el término del impuesto sobre las ventas (abril de 2017 a marzo de 2047). En su reunión de septiembre de 2017, la Junta Directiva de VTA designó a siete personas para formar parte del Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida B de 2016. Se pueden encontrar los datos de los miembros, las reuniones/calendario y más información [aquí](#). El siguiente documento refleja la aprobación de la Junta de VTA del proceso de designación de los miembros del Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida B de 2016.

Apéndice 11.3 – Directrices para las Categorías del Programa de la Medida B de 2016

Aprobación por parte de la Junta Directiva

La Junta Directiva de VTA aprobó, en sus reuniones del 5 de octubre y el 2 de noviembre de 2017, las Directrices para las Categorías del Programa de la Medida B de 2016 destinadas a los nueve programas; el proceso para su elaboración comenzó en enero de 2017.

Tipos de categorías de programa y asignaciones para las subcategorías

Estas directrices también definen el tipo de programa para cada uno de los nueve programas (programas basados en fórmulas o basados en proyectos, también llamados competitivos) y establece las directrices y distribuciones por subcategorías de programa para la aprobación de la Junta Directiva. Por ejemplo, para la categoría del programa referida a ciclistas y peatones, las subcategorías se describen junto con una distribución de fondos: Educación y estímulos tiene un máximo del 15%, Proyectos de planificación tiene un máximo del 5% y Proyectos principales tiene un mínimo del 80%.

(Consulte la página siguiente para ver el documento de las Directrices para las Categorías del Programa de la Medida B de 2016)

Apéndice 11.4 – Criterios de preparación de proyectos de la Medida B de 2016 y metodologías de priorización

(ver la página siguiente)

Apéndice 11.5 – Asignaciones por categoría del Programa de la Medida B de 2016

Calles y vías locales: \$223 millones en total

Agencia parte	Asignaciones anteriores	Asignación para el Año Fiscal 2022	Asignación total hasta el Año Fiscal 2022
Campbell	\$3,384,783.62	\$1,021,535.42	\$4,406,319.04
Cupertino	\$4,763,361.74	\$1,442,688.50	\$6,206,051.24
Gilroy	\$4,329,600.38	\$1,392,095.04	\$5,721,695.42
Los Altos	\$2,434,711.89	\$750,416.43	\$3,185,128.32
Los Altos Hills	\$680,650.52	\$206,358.37	\$887,008.89
Los Gatos	\$2,447,326.62	\$758,434.65	\$3,205,761.27
Milpitas	\$5,916,602.49	\$1,860,988.48	\$7,777,590.97
Monte Sereno	\$287,247.20	\$88,643.10	\$375,890.30
Morgan Hill	\$3,474,480.86	\$1,165,199.22	\$4,639,680.08
Mountain View	\$6,356,418.06	\$2,036,872.71	\$8,393,290.77
Palo Alto	\$5,421,499.73	\$1,664,074.88	\$7,085,574.61
San Jose	\$81,935,671.19	\$25,328,264.02	\$107,263,935.21
Santa Clara	\$9,921,750.07	\$3,215,796.36	\$13,137,546.43
Saratoga	\$2,475,217.71	\$751,301.88	\$3,226,519.59
Sunnyvale	\$12,068,048.20	\$3,783.491	\$15,851,539.14
Condado de Santa Clara	\$24,102,627.76	\$7,493,840.00	\$31,596,467.76
Total	\$170,000,000	\$52,960,000	\$222,960,000

BART Fase II: \$150 millones en total

Asignaciones anteriores	\$150 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$0

Total	\$150 millones
-------	----------------

Ciclistas y peatones: \$55 millones en total

Subcategoría de Educación y Estímulos

Agencia miembro	Anterior Asignaciones	Año Fiscal 2022 Asignación	Asignación total hasta el Año Fiscal 2022
Campbell	\$123,485.67	\$45,505.19	\$168,990.86
Cupertino	\$154,982.63	\$60,143.08	\$215,125.71
Gilroy	\$148,347.54	\$58,384.62	\$206,732.16
Los Altos	\$100,861.46	\$36,081.99	\$136,943.45
Los Altos Hills	\$40,852.51	\$10,000.00	\$50,852.51
Los Gatos	\$100,729.30	\$36,360.68	\$137,089.98
Milpitas	\$180,142.64	\$74,681.80	\$254,823.44
Monte Sereno	\$40,366.20	\$10,000.00	\$50,366.20
Morgan Hill	\$127,350.97	\$50,498.47	\$177,849.44
Mountain View	\$196,074.71	\$80,795.95	\$276,869.66
Palo Alto	\$173,947.70	\$67,837.74	\$241,785.44
San Jose	\$2,070,303.40	\$890,326.65	\$2,960,630.05
Santa Clara	\$286,414.04	\$121,770.44	\$408,184.48
Saratoga	\$100,008.16	\$36,112.77	\$136,120.93
Sunnyvale	\$336,277.73	\$141,501.62	\$477,779.35
Todo el condado/VTA	\$1,000,000.00	\$250,000.00	\$1,250,000.00
Total	\$5,180,144	\$1,970,000.00	\$7,150,144

Subcategoría de Proyectos principales

Asignaciones anteriores	\$26.66 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$18.45 millones

Total	\$45.11 millones
--------------	-------------------------

Subcategoría de Estudios de Planificación

Asignaciones anteriores	\$1.66 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$1.16 millones
Total	\$2.82 millones

Separación de niveles de Caltrain: \$71 millones en total

Asignaciones anteriores	\$38 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$33 millones
Total	\$71 millones

Mejoras en la capacidad del corredor de Caltrain: \$25 millones en total

Asignaciones anteriores	\$13.10 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$12.34 millones
Total	\$25.44 millones

Pasos a desnivel de las autopistas: \$365 millones en total

Proyecto	Asignaciones anteriores	Asignación para el Año Fiscal 2022	Asignación total hasta el Año Fiscal 2022
Ampliación de la rampa de salida de la SR 17 en dirección sur/Hamilton Ave.	\$1 millón	\$0	\$1 millón
Mejoras provisionales a la SR 17/San Tomas Expressway	\$1 millón	\$0	\$1 millón

Sistema de operaciones de transporte en la autopista/Iniciativa de desempeño de las autopistas Fase 1 y 2	\$3 millones	\$0	\$3 millones
Programa de reducción de ruido (en todo el condado)	\$4 millones	\$0	\$4 millones
Mejoras en el paso a desnivel de I-280/Wolfe Rd.	\$7.5 millones	\$85.2 millones	\$92.7 millones
I-280 en dirección norte: Segundo carril de salida a Foothill Expressway	\$4.8 millones	\$0.7 millones	\$5.5 millones
Alivio de la congestión del corredor de la autopista 17, incluido el paso a desnivel entre SR 17 y SR 9	\$5.4 millones	\$7.80 millones	\$13.20 millones
Paso a desnivel de US 101/SR 25 (ENV/PS&E)	\$10 millones	\$36 millones	\$46 millones
Mejoras en el paso a desnivel de US 101/Buena Vista Ave.	\$0	\$0	\$0
Ampliación Calaveras Boulevard - Mejoras a corto plazo	\$2.3 millones	\$1.5 millones	\$3.8 millones
Rampa de acceso a la SR 237 en dirección oeste, en Middlefield Road	\$6.3 millones	\$0	\$6.3 millones
Mejoras en los pasos a desnivel de la US 101: San Antonio Rd. hasta Charleston Rd./Rengstorff Ave.	\$2 millones	\$5.32 millones	\$7.32 millones
Mejoras en los pasos a desnivel: US 101 en dirección sur/Trimble Rd./De La Cruz Blvd./Central Expwy.	\$47 millones	\$0	\$47 millones
Rampa de salida de doble carril de la US 101 en dirección sur a la SR 87 en dirección sur	\$3 millones	\$0	\$3 millones
Construcción del paso a desnivel en US 101/ Mabury Rd./Taylor St.	\$3 millones	\$0	\$3 millones
Mejoras en el paso a desnivel de I-280/Winchester Blvd.	\$9 millones	\$11.57 millones	\$20.57 millones

Mejoras basadas en la tecnología del corredor de la SR 87 - (Desvío HOV en la rampa de entrada de Charcot de la SR 87)	\$2.7 millones	\$0	\$2.7 millones
Mejoras en el paso a desnivel: US 101/ Zanker Rd./ Skyport Dr./Fourth St.	\$9 millones	\$0	\$9 millones
Mejoras en el paso a desnivel: US 101/Old Oakland Rd.	\$0	\$0	\$0
Mejoras en el paso a desnivel: US 101/Blossom Hill Rd.	\$35 millones	\$5.5 millones	\$40.5 millones
Paso a desnivel elevado de Charcot	\$27.5 millones	\$0	\$27.5 millones
Mejoras en el paso a desnivel: SR 237/Mathilda Ave. y US 101/Mathilda Ave.	\$22 millones	\$-0.7	\$21.3 millones
Gestión/supervisión del programa de autopistas	\$0.4 millones	\$0	\$0.4 millones
Mejoras en el paso a desnivel: US 101/SR 152/10th Street	\$1 millón	\$0	\$1 millón
Realineación de la rampa de salida en dirección norte y carril para autobuses de la US 101/Shoreline Blvd	\$0	\$5 millones	\$5 millones
Total	\$206.9 millones	\$157.89 millones	\$364.79 millones

Expressways del condado: \$50 millones en total

Asignaciones anteriores	\$50 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$0 millones
Total	\$50 millones

Corredor SR 85: \$ 15 millones en total

Asignaciones anteriores	\$14.5 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$0 millones

Total	\$14.5 millones
--------------	------------------------

Operaciones de Transporte Público: \$93.7 millones en total

Operaciones de Transporte Público	Asignaciones anteriores	Asignación para el Año Fiscal 2022	Asignación total hasta el Año Fiscal 2022
Mejoras de la red central	\$48 millones	\$19.65 millones	\$67.65 millones
Ampliación de movilidad y tarifas asequibles	\$10 millones	\$1,6 millones	\$7.6 millones
Transporte público innovador	\$6 millones	\$3.94 millones	\$13.94 millones
Mejora de la infraestructura	\$2.6 millones	\$1.9 millones	\$4.5 millones.
Total	\$66.6 millones	\$27.09 millones	\$93.69 millones

Administración: \$14.2 millones en total

Asignaciones anteriores	\$13.2 millones
Asignación para el Año Fiscal 2022	\$1 millón
Total	\$14.2 millones