



SCAGTM

INNOVATING FOR A BETTER TOMORROW



PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE FEDERAL 2021

RESUMEN EJECUTIVO VOLUMEN I DE III

FY 2020/21 - 2025/26
Marzo 2021



VISION

Southern California's Catalyst
for a Brighter Future.

MISSION

To foster innovative regional solutions that improve the lives of Southern Californians through inclusive collaboration, visionary planning, regional advocacy, information sharing, and promoting best practices.

Funding: The preparation of this report was financed in part through grants from the United States Department of Transportation – Federal Highway Administration and the Federal Transit Administration – under provisions of the "Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users" (SAFETEA-LU). Additional financial assistance was provided by the California State Department of Transportation.

The information and content contained in this publication is provided without warranty of any kind, and the use of or reliance on any information or content contained herein shall be at the user's sole risk. In no event shall SCAG be responsible or liable for any consequential, incidental or direct damages (including, but not limited to, damages for loss of profits, business interruption, or loss of programs or information) arising from or in connection with the use of or reliance on any information or content of this publication.

REGIONAL COUNCIL OFFICERS

President Rex Richardson, City of Long Beach
First Vice President Clint Lorimore, City of Eastvale
Second Vice President Jan C. Harnik, Riverside County Transportation Commission
Immediate Past President Alan D. Wapner, San Bernardino County Transportation Authority

MEMBERS

Imperial County

Luis Plancarte, County of Imperial Cheryl Viegas-Walker, El Centro

Los Angeles County

Kathryn Barger, County of Los Angeles	Paula Devine, Glendale	Hector Andres Pacheco, San Fernando
Holly Mitchell, County of Los Angeles	Margaret E. Finlay, Duarte	Curren D. Price, Jr., Los Angeles
Cindy Allen, Long Beach	Alex Fisch, Culver City	Nithya Raman, Los Angeles
Adele Andrade-Stadler, Alhambra	Eric Garcetti, Los Angeles	Rita Ramirez, Victorville
Sean Ashton, Downey	James Gazeley, Lomita	Rex Richardson, Long Beach*
Bob Blumenfield, Los Angeles	Ray Hamada, Bellflower	Mark Ridley-Thomas, Los Angeles
Mike Bonin, Los Angeles	Marqueece Harris-Dawson, Los Angeles	Monica Rodriguez, Los Angeles
Drew Boyles, El Segundo	Mark E. Henderson, Gardena	Ali Saleh, Bell
Joe Buscaino, Los Angeles	Paul Koretz, Los Angeles	Tim Sandoval, Pomona
Juan Carrillo, Palmdale	John Lee, Los Angeles	David J. Shapiro, Calabasas
Gilbert Cedillo, Los Angeles	Steven Ly, Rosemead	José Luis Solache, Lynwood
Jonathan C. Curtis, La Canada Flintridge	Jorge Marquez, Covina	Steve Tye, Diamond Bar
Kevin de Leon, Los Angeles	Nury Martinez, Los Angeles	Frank Aurelio Yokoyama, Cerritos
Steve De Ruse, La Mirada	Mitch O'Farrell, Los Angeles	

Orange County

Donald Wagner, County of Orange	Michael C. Carroll, Irvine	Kim B. Nguyen, Garden Grove
Phil Bacerra, Santa Ana	Letitia Clark, Tustin	Trevor O'Neil, Anaheim
Art Brown, Buena Park	Diane B. Dixon, Newport Beach	Mike Posey, Huntington Beach
Wendy Bucknum, Mission Viejo	Fred Minagar, Laguna Niguel	Marty Simonoff, Brea

Riverside County

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

San Bernardino County

Curt Hagman, County of San Bernardino	Larry McCallon, Highland	Frank J. Navarro, Colton
Ray Marquez, Chino Hills	L. Dennis Michael, Rancho Cucamonga	Deborah Robertson, Rialto

Ventura County

Carmen Ramirez, County of Ventura	Lorrie Brown, Ventura
David Pollock, Moorpark	Laura Hernandez, Port Hueneme

Air District Representative Ben Benoit

Business Representative Randall Lewis, Lewis Group of Companies

Imperial County Transportation Commission Maria Nava-Froelich

Orange County Transportation Authority Miguel A. Pulido

Public Transit Representative Paul Krekorian

Riverside County Transportation Commission Jan C. Harnik*

San Bernardino County Transportation Authority Alan D. Wapner*

Transportation Corridor Agencies Peggy Huang

Tribal Government Regional Planning Board Representative Andrew Masiel, Sr., Pechanga Band of Luiseno Indians

Ventura County Transportation Commission Mike T. Judge

RESUMEN EJECUTIVO

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	1
RESUMEN DEL PROGRAMA	2
CONFORMIDAD DEL TRANSPORTE	11

INTRODUCCIÓN

El Programa Federal de Mejora del Transporte (FTIP, según sus siglas en inglés) es un programa de cuatro años de duración de mandato federal que concierne a la totalidad de los proyectos de transporte de superficie que recibirán financiación federal o que están sujetos a una acción requerida por el gobierno federal. El Programa Federal de Mejora del Transporte 2021 del SCAG posee una lista exhaustiva de los proyectos de transporte propuestos durante los años fiscales 2020/21 – 2025/26 para la región. Los dos últimos años, 2024/25-2025/26, se proporcionan para fines informativos. Como Organización de Planificación Metropolitana (MPO, según sus siglas en inglés) para la región de seis condados compuesta por Imperial, Los Ángeles, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura, SCAG es la encargada de elaborar el FTIP para su presentación ante el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y las agencias de financiación federal. Esta lista identifica las fuentes de financiación específicas y los fondos que se destinarán para cada proyecto. Se le da prioridad a la implementación de la estrategia general de la SCAG para fomentar la movilidad regional y mejorar tanto la eficiencia como la seguridad del sistema de transporte regional. Asimismo, se respaldan los esfuerzos para alcanzar los estándares federales y estatales de calidad del aire para la región mediante la reducción de la contaminación atmosférica relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero. Los proyectos del FTIP incluyen mejoras en las carreteras, establecimientos de tránsito, ferrocarriles y autobuses, carriles para vehículos de alta ocupación, carriles de peaje de alta ocupación, sincronización de señales, reparaciones de intersecciones, ramales de autopistas y proyectos no motorizados (incluido el transporte activo).

El FTIP actúa por medio de un proceso ascendente por el cual las seis Comisiones de Transporte del Condado (CTC) trabajan en conjunto con las agencias locales y operadores de transporte público, así como el público en general, para desarrollar de forma individual en sus condados los Programas de Mejora del Transporte (TIPs, según sus siglas en inglés) basados en los criterios de selección de proyectos para la inclusión en el FTIP regional.

El FTIP 2021 se elaboró en asociación con las CTC y Caltrans.

El FTIP debe incluir la totalidad de los proyectos financiados por el gobierno federal en la región, así como todos los proyectos de transporte de importancia regional para los que se requiera la aprobación de los organismos federales de financiación, independientemente de cuál sea dicha fuente de financiación. Los proyectos incluidos en el FTIP 2021 son compatibles con el Plan de Transporte Regional/Estrategias de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) de Connect SoCal 2020 aprobado por el SCAG. El FTIP se crea para implementar de manera progresiva los programas y proyectos contenidos en el RTP/SCS.



RESUMEN DEL PROGRAMA

El FTIP 2021 incluye aproximadamente 2.000 proyectos con un presupuesto de 35,3 mil millones de dólares para los próximos seis años. En comparación, el total de la financiación del FTIP 2019 fue de 34,6 mil millones de dólares. El aumento de los fondos de la financiación del FTIP 2021 comparado con el del FTIP 2019 se debe a una variedad de factores. En primer lugar, la aprobación de la SB 1 en 2017 aumentó la financiación de los proyectos de transporte en todo el estado y región de SCAG. Asimismo, la aprobación del impuesto sobre las ventas de la Medida M del condado de Los Ángeles incrementó los fondos para los proyectos de transporte en todo el condado de Los Ángeles. El FTIP 2021 revela que se asignaron 7,4 mil millones de dólares en fondos programados previamente (véase la lista de "Proyectos completados" en el Volumen III del Listado de Proyectos - Parte A del FTIP 2021). Mas aún, el FTIP 2021 refleja 19,3 mil millones de dólares en fondos garantizados (véase la lista de "100% de años anteriores" en el Listado de Proyectos Volumen III - Parte A del FTIP 2019).

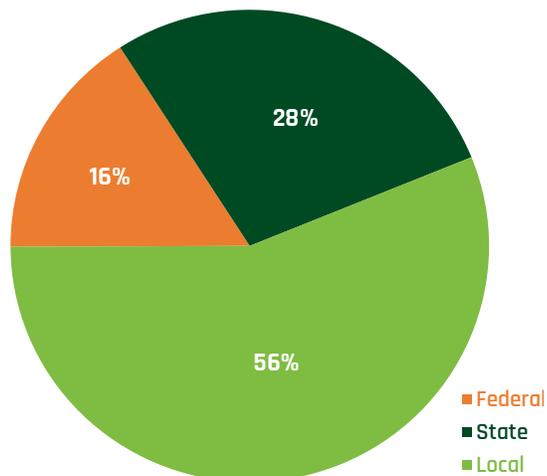
Los siguientes cuadros y tablas demuestran cómo se distribuyen los mencionados fondos en función de la fuente de financiación, el programa y el condado.

La **TABLA 1** es un resumen de las fuentes de financiación clasificadas como fuentes federales, estatales y locales. La tabla 1 y el gráfico circular adjunto ilustran que el 16% del total del programa procede de fondos federales, el 28% de fondos estatales y el 56% de fondos locales.

TABLA 1 RESUMEN DEL FTIP 2021 SEGÚN LA FUENTE DE FINANCIACIÓN (EN MILES)

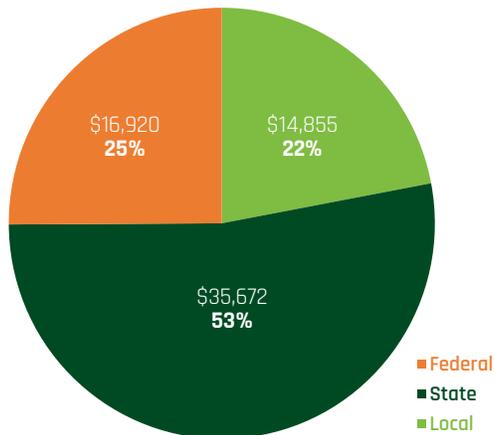
	FEDERAL	ESTATAL	LOCAL	TOTAL
2020/21	\$1,967,541	\$5,305,507	\$3,975,931	\$11,248,979
2021/22	\$1,187,249	\$2,119,643	\$3,558,508	\$6,865,400
2022/23	\$1,254,329	\$502,695	\$2,662,077	\$4,419,101
2023/24	\$717,156	\$479,997	\$3,744,516	\$4,941,669
2024/25	\$265,100	\$1,234,697	\$2,465,258	\$3,965,055
2025/26	\$240,289	\$241,466	\$3,398,369	\$3,880,124
TOTAL	\$5,631,664	\$9,884,005	\$19,804,659	\$35,320,328
% DEL TOTAL	16%	28%	56%	100%

RESUMEN DEL FTIP 2021 POR FUENTE DE FINANCIACIÓN

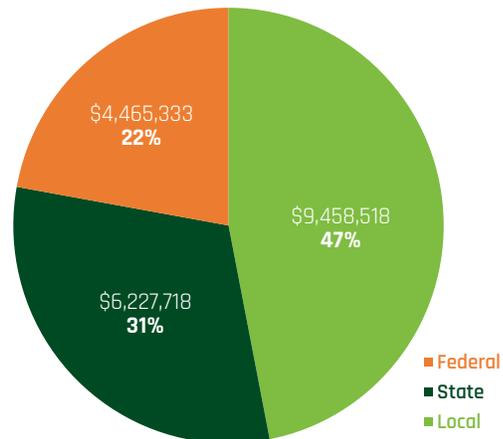


Los seis gráficos circulares que se muestran a continuación son un resumen de los fondos programados por el FTIP 2021 para cada condado de la región de SCAG de acuerdo con las fuentes de financiación federales, estatales y locales. Los totales de cada uno de los condados no suman más de 35,3 mil millones de dólares debido a proyectos en Varios Condados que no están representados en los gráficos circulares.

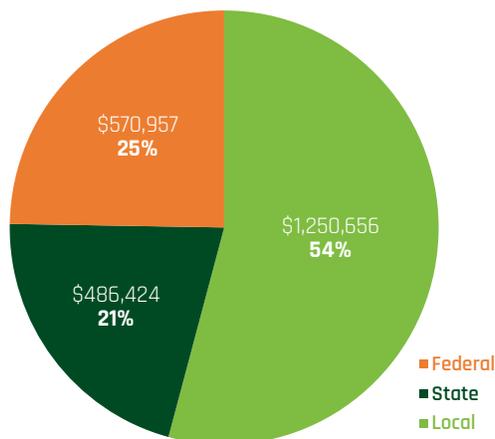
IMPERIAL COUNTY: \$67,447 (in \$000's)



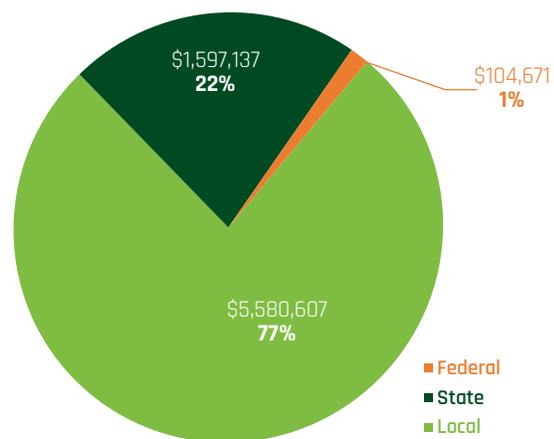
LOS ANGELES COUNTY: \$20,151,569 (in \$000's)



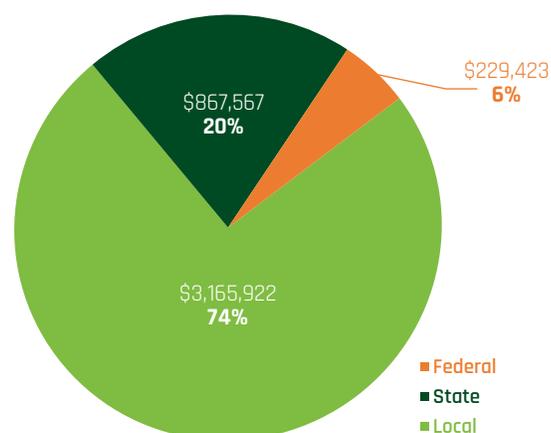
ORANGE COUNTY: \$2,308,037 (in \$000's)



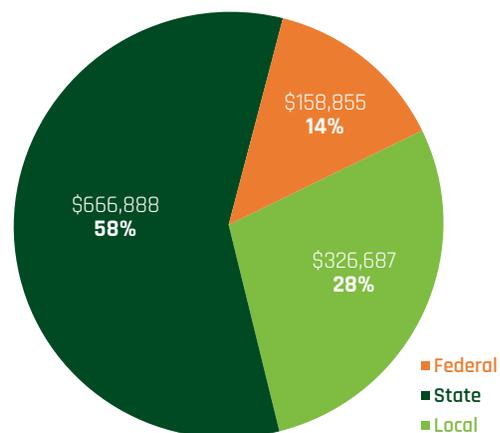
RIVERSIDE COUNTY: \$7,282,415 (in \$000's)



SAN BERNARDINO COUNTY: \$4,262,912 (in \$000's)



VENTURA COUNTY: \$1,152,430 (in \$000's)



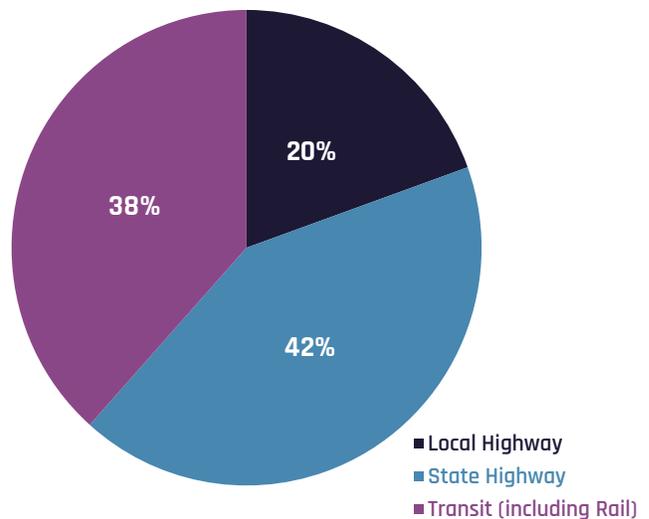
La **TABLA 2** resume los fondos previstos para los programas de carreteras locales y estatales y programas de transporte público (incluyendo el ferrocarril). Asimismo, **TABLA 2** (con el gráfico circular adjunto) ilustra que el 42% del total de 35,3 mil millones de dólares del FTIP 2021 está previsto en el Programa de Carreteras Estatales, el 20% en el Programas de Carreteras Locales y el 38% en el Programa de Transporte (incluido el ferrocarril). Para más información, por favor consulte la sección del Plan Financiero del Anexo Técnico (Volumen II) del FTIP 2021.

En el momento de la elaboración del FTIP 2021, la región SCAG, junto con todas las demás regiones del mundo, se enfrenta a la devastación de la pandemia de COVID-19. Las órdenes de cuarentena y aislamiento en el hogar a nivel nacional, estatal, del condado y local ejercieron presión en todos los aspectos de la sociedad y la economía. A medida que las personas se ajustan a las órdenes de aislamiento en el hogar y de la cuarentena, la demanda de transporte se redujo drásticamente y el consumo de combustible disminuyó debido a que la gente conduce menos y, por lo tanto, consume menos combustible. Se desconoce la reducción general de los ingresos debido a la pandemia de COVID-19, ya que la región de SCAG depende en gran medida de las disposiciones fiscales locales sobre las ventas para la entrega oportuna de los proyectos de transporte.

TABLA 2 RESUMEN DEL FTIP 2021 SEGÚN EL PROGRAMA (IN 000'S)

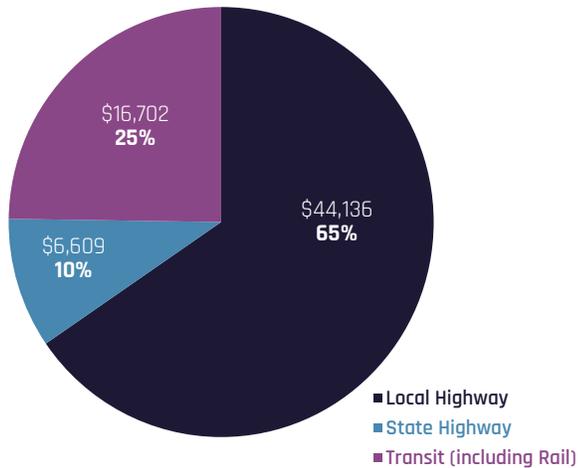
	CARRETERA LOCAL	CARRETERA ESTATAL	TRANSPORTE PÚBLICO	TOTAL
2020/21	\$1,909,560	\$5,399,986	\$3,939,433	\$11,248,979
2021/22	\$1,023,299	\$3,092,629	\$2,749,472	\$6,865,400
2022/23	\$570,324	\$1,220,181	\$2,628,596	\$4,419,101
2023/24	\$684,967	\$1,366,716	\$2,889,986	\$4,941,669
2024/25	\$1,130,418	\$2,101,509	\$733,128	\$3,965,055
2025/26	\$1,571,050	\$1,695,528	\$613,546	\$3,880,124
TOTAL	\$6,889,618	\$14,876,549	\$13,554,161	\$35,320,328
% DEL TOTAL	20%	42%	38%	100%

RESUMEN DEL FTIP 2021 SEGÚN EL PROGRAMA

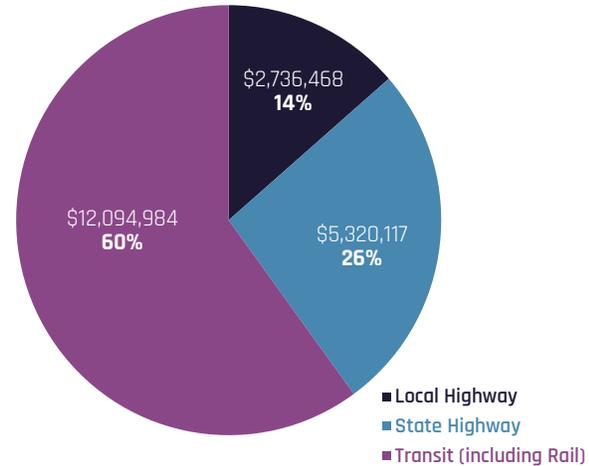


Los seis gráficos circulares que se encuentran a continuación resumen los fondos previstos en el FTIP 2021 para cada condado de la región de SCAG para los programas de Carreteras Estatales, Carreteras Locales y Transporte Público. Los totales de cada uno de los condados no suman 35,3 mil millones de dólares debido a que no se incluyeron los proyectos de Varios Condados en los gráficos circulares presentados aquí debajo.

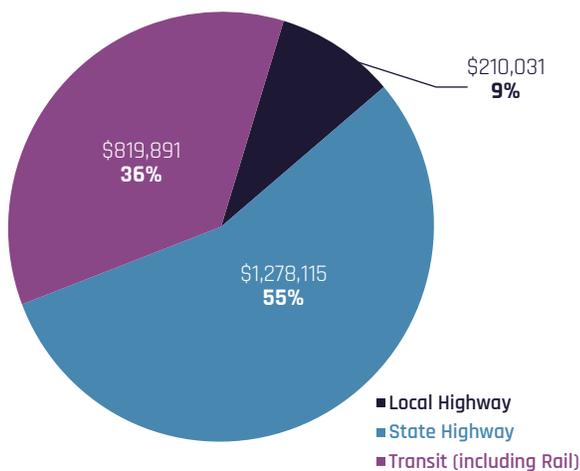
IMPERIAL COUNTY: \$67,447 (in \$000's)



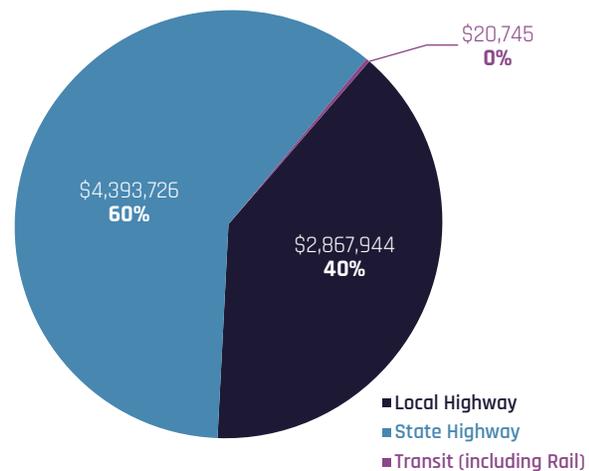
LOS ANGELES COUNTY: \$20,151,569 (in \$000's)



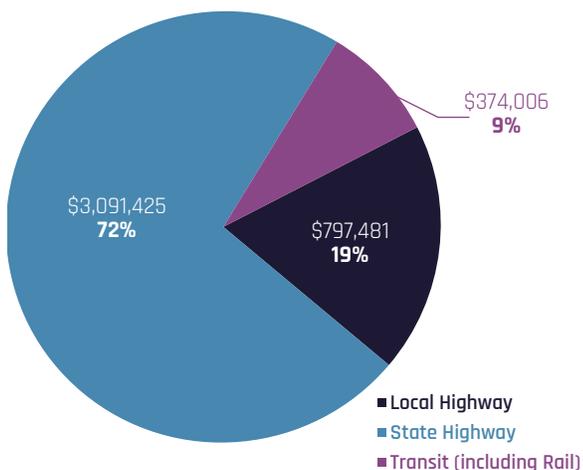
ORANGE COUNTY: \$2,308,037 (in \$000's)



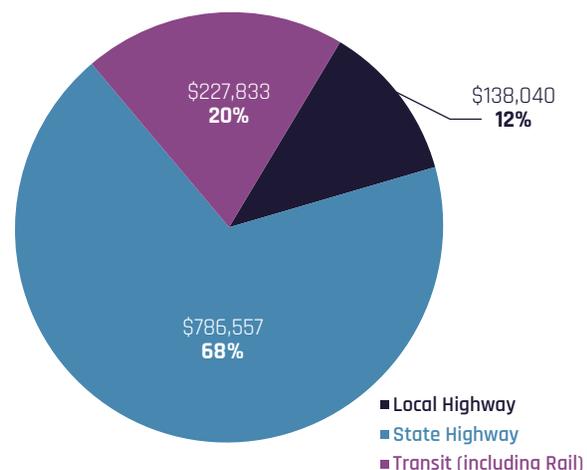
RIVERSIDE COUNTY: \$7,282,415 (in \$000's)



SAN BERNARDINO COUNTY: \$4,262,912 (in \$000's)



VENTURA COUNTY: \$1,152,430 (in \$000's)



JUSTICIA ECOLÓGICA

El Connect SoCal 2020 RTP/SCS, aprobado por el Consejo Regional del SCAG el 7 de mayo de 2020 (y certificado por la FHWA/FTA con respecto a la conformidad del transporte el día 5 de junio de 2020), incluye un análisis completo de la Justicia Ecológica. El Connect SoCal 2020 RTP/SCS se aprobó el 3 de septiembre de 2020 en su totalidad y para todos los demás propósitos. El FTIP 2021 es compatible con las políticas, programas y proyectos incluidos en Connect SoCal 2020 RTP/SCS. Por eso mismo, el análisis de Justicia Ecológica incluido como parte de Connect SoCal actúa de forma adecuada como el análisis para las inversiones en transporte del FTIP 2021.

Un componente clave del proceso de desarrollo de Connect SoCal fue seguir con la implementación del Plan de Participación Pública (PPP) de la SCAG, que incluía tanto las actividades de divulgación para lograr un compromiso público significativo con las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos como la solicitud de aportaciones de nuestros interesados regionales en materia de justicia ambiental a través del Grupo de Trabajo sobre Justicia Ecológica, que comenzó en mayo del 2018. Como parte del análisis de la Justicia Ecológica para Connect SoCal, la SCAG identificó las medidas múltiples de desempeño para analizar la equidad social y ambiental existente en la región y evaluar los impactos de Connect SoCal en varios grupos de población de justicia ecológica. Dichas medidas de desempeño incluyeron impactos relacionados con la carga impositiva relativa, la participación en el uso de sistema de transporte, el desequilibrio entre empleos y viviendas, el cambio y desplazamiento de vecindarios, el acceso a servicios esenciales como empleos, comercios, parques y espacios abiertos, la calidad del aire, la salud pública, el ruido y los impactos relacionados con el ferrocarril. Para obtener más información sobre estas y otras medidas de desempeño de Justicia Ecológica y el análisis detallado de dicha Justicia Ecológica, diríjase al siguiente sitio web:

scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/fconnectsocial_environmental-justice.pdf.

El 6 de septiembre de 2018, el Consejo Regional de la SCAG adoptó el **Plan de Participación Pública** actualizado, diseñado para la accesibilidad del público general y adaptable en antelación de la evolución de las tecnologías y prácticas. El mencionado plan actualizado aborda los Requisitos y Pautas del Título VI para los Receptores de la Administración Federal de Tránsito (Circular 4702.1B de la FTA, en vigor desde el 1° de octubre de 2012), incluidas en las estrategias mejoradas para involucrar a las poblaciones minoritarias y con dominio limitado del inglés en los procesos de planificación y programación del transporte de SCAG, así como las Directrices de Política de Justicia Ecológica para los Receptores de la Administración Federal de Tránsito (Circular 1703.1 de la FTA, en vigor desde el 15 de agosto de 2012).

CONSULTA INTERINSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como se mencionó con anterioridad en este documento, el FTIP 2021 cumple con los requisitos federales y estatales aplicables en materia de consulta entre organismos y participación pública, siguiendo las estrategias descritas en el Plan de Participación Pública (PPP) del SCAG. De acuerdo con el PPP, el Grupo de Trabajo de Conformidad del Transporte (TCWG, según sus siglas en inglés) de la SCAG sirve como un foro regional para la consulta entre agencias. Para obtener más información sobre el PPP actual del SCAG, visite la siguiente página web: scag.ca.gov/post/scag-public-participation-plan.

La SCAG, en cooperación con las CTC, el TCWG y otros socios locales, estatales y federales, elaboró una actualización de las pautas del FTIP para el año 2021. La redacción de dichas pautas es el primer paso en la confección del FTIP 2021. Las pautas sirven como manual para que las CTC creen el Programa de Mejora del Transporte (TIP) de sus respectivos condados y para que presenten dichos TIP por medio de la base de datos del SCAG sobre el FTIP. El SCAG recibió comentarios de las partes interesadas y revisó el documento según fue necesario. Las pautas finales para el FTIP 2021 fueron aprobadas por el Consejo Regional de la SCAG el 5 de septiembre de 2019. Para obtener información adicional sobre las Pautas del FTIP para el 2021, visite la siguiente página web:

<http://ftip.scag.ca.gov/Pages/Final2021/FTIPGuidelines.pdf>.

El 5 de noviembre de 2020, se publicó la Propuesta del FTIP 2021 para que el público la pueda revisar por 30 días. Durante el período de revisión pública, se celebraron dos audiencias públicas sobre la Propuesta del FTIP 2021. La primera se llevó a cabo el 17 de noviembre de 2020 y la segunda el 2 de diciembre de 2020. Dadas las recientes pautas de salud pública que limitan las reuniones públicas debido a la amenaza de COVID-19 y en cumplimiento con la reciente Orden Ejecutiva del Gobernador N29-20, las audiencias se celebraron de forma virtual a través de Zoom. Estas audiencias públicas fueron publicadas en numerosos periódicos de la región. Se publicaron en español, coreano, chino, inglés y vietnamita (en la sección V del Anexo Técnico Final se incluyen copias de dichos anuncios). El FTIP 2021 se publicó en el sitio web de la SCAG y se distribuyó a las bibliotecas de toda la región.

IMPACTOS ECONÓMICOS DE LOS GASTOS DEL PROGRAMA FTIP 2021

PLAN DE INVERSIONES DEL FTIP EN TÉRMINOS DE CRECIMIENTO ECONÓMICO Y CREACIÓN DE EMPLEO

El presupuesto del programa FTIP incluye inversiones en una variedad de proyectos de transporte (carretera estatal, carretera local y transporte público) planeados en seis condados del sur de California durante un período de seis años que comienza en el año fiscal 2020/2021 y termina en el año fiscal 2025/2026. Los impactos económicos y laborales se calcularon utilizando el REMI, un modelo de impacto regional estructurado que calcula los beneficios económicos y laborales derivados de las inversiones en transporte e infraestructura. El modelo REMI utiliza un sistema de ecuaciones basado en información específica de cada condado para proyectar cómo cambiará la economía de la región a lo largo del tiempo y responderá a las condiciones nuevas tanto por condado como por año.

Los gastos del FTIP se clasifican de acuerdo a la función en tres grandes industrias: construcción, operaciones de tránsito y mantenimiento, y servicios de arquitectura e ingeniería. Los gastos de funcionamiento y mantenimiento de carreteras e instalaciones de tránsito están incluidos en la categoría de construcción dada su similitud. Debido a las diferencias en las repercusiones económicas derivadas de los distintos tipos de gastos de transporte, los datos de gastos de proyectos de transporte de FTIP se clasifican por categorías industriales, como los servicios de construcción, funcionamiento y mantenimiento de las operaciones de tránsito y servicios de arquitectura e ingeniería. Se excluyen los costos de adquisición de derechos de paso, ya que estos representan una transferencia de activos y, en general, se considera que no repercuten económicamente. Cada categoría de gasto se diseñó por separado y, luego, se sumaron los impactos. Las estimaciones de empleo se miden sobre la base del recuento de puestos de trabajo para el aumento del empleo y se informan de forma anual.

Durante el período de seis años, el programa FTIP generará un promedio anual de más de 104.000 puestos de trabajo en la región de los seis condados de SCAG. El impacto total en el empleo del programa de transporte FTIP 2021 se indica en la **TABLA 3**.

TABLA 3 EMPLEOS GENERADOS ANUALMENTE POR LAS INVERSIONES DEL FTIP PARA EL AÑO 2021 (ANÁLISIS REMI)

	FY20-21	FY21-22	FY22-23	FY23-24	FY24-25	FY25-26	PROMEDIO
REGIÓN DE SCAG	244,519	119,456	93,043	79,749	40,904	47,139	104,135
CONDADO DE IMPERIAL	240	228	51	30	17	28	99
CONDADO DE LOS ÁNGELES	166,863	69,281	59,168	44,672	7,562	6,844	59,065
CONDADO DE ORANGE	31,979	16,627	15,289	13,584	2,553	2,473	13,751
CONDADO DE RIVERSIDE	21,152	20,305	7,626	16,303	11,653	32,118	18,193
CONDADO DE SAN BERNARDINO	17,088	10,790	8,785	4,115	18,185	4,289	10,542
CONDADO DE VENTURA	7,196	2,225	2,122	1,045	934	1,388	2,485

Además de contribuir con la economía y la generación de empleo en la región de SCAG, el resto de California también se verá beneficiada por los impactos indirectos de estas inversiones que suman un promedio de 4.760 empleos adicionales por año. Esto demuestra que la inversión para el transporte en la región de SCAG es vital para la creación de empleo no solo en nuestra región sino también para el resto del Estado. Dichos impactos están vinculados principalmente con los beneficios relacionados con la construcción y el mantenimiento del FTIP 2021, o con los impactos económicos

y de generación de empleo de la inversión directa en infraestructura de transporte. Asimismo, existen repercusiones económicas a más largo plazo como resultado de las mejoras de la eficiencia relativa del sistema de transporte regional. Connect SoCal 2020 RTP/SCS incluye un análisis de los impactos económicos derivados de las mejoras en la eficiencia en términos de productividad económica de los trabajadores y las empresas, y el movimiento de mercancías que será beneficioso en términos de desarrollo económico, ventaja competitiva y mejora general de la competitividad económica de la región de SCAG dentro de la economía mundial. Los proyectos que reducen la aglomeración pueden ayudar a las empresas a producir a menor costo o permitir que dichas empresas accedan a mercados más grandes o contraten a más empleados que estén altamente calificados. Una economía regional fuerte junto con un sistema de transporte que funcione de forma óptima ofrecen un lugar más atractivo para que las empresas hagan negocios. Este hecho aumenta la competitividad económica de la región de SCAG.

Con el paso del tiempo, estos beneficios de eficiencia de la red de transporte se vuelven aún más importantes para las regiones como el sur de California en términos de mayor crecimiento económico y competitividad, atracción y retención de empleadores y empleados altamente calificados y creación de empleos bien remunerados. El análisis económico elaborado en el marco de Connect SoCal estimó que las ganancias de empleo resultantes de las mejoras en la eficiencia de la red de transporte derivadas de la implementación total de la RTP serán un promedio de 264.500 puestos de trabajo por año.

PROGRAMA DE DESEMPEÑO FTIP 2021

Connect SoCal estableció una visión para avanzar en los objetivos de movilidad, economía y sustentabilidad del sur de California para las próximas décadas. Para ayudar a hacer realidad esta visión, Connect SoCal incluye objetivos y políticas regionales específicas. Para medir el grado en que la RTP/SCS logra estos objetivos de desempeño, y para ayudar a guiar la identificación de estrategias y alternativas preferidas, la SCAG elaboró un conjunto de medidas de desempeño multimodal como se presenta en el Informe Técnico de Medidas de Desempeño de Connect SoCal:

https://scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/0903fconnectsocial_performance-measures.pdf.

La legislación "Moving Ahead for Progress in the 21st Century" (MAP-21), que se promulgó en julio de 2012, determinó requisitos federales nuevos para que los estados y las organizaciones de empleadores como el SCAG implementen un enfoque basado en el rendimiento para la adopción de decisiones sobre el sistema de transporte y la elaboración de planes de transporte. La ley "Fixing America's Surface Transportation" (FAST), firmada como ley en diciembre de 2015, reafirmó el compromiso federal para el despliegue de medidas de rendimiento del transporte. Aunque la SCAG usó medidas de desempeño en sus programas de planificación metropolitana durante muchos años, la MAP-21 requirió la adopción de objetivos de desempeño estatales y regionales que aborden varias medidas de desempeño específicamente indicadas en la legislación federal:

- Número de muertos y heridos graves en todas las carreteras públicas.
- Tasa de muertes y lesiones graves en todas las carreteras públicas.
- Número total combinado de muertes y lesiones graves no motorizadas en todas las carreteras públicas.
- El estado del pavimento en el Sistema Interestatal y el Sistema Nacional de Carreteras (NHS).
- La condición de los puentes en el Sistema Nacional de Carreteras.
- Porcentaje de millas de personas fiables viajadas en el Sistema Interestatal y en el NHS no interestatal.
- Porcentaje de kilometraje del sistema interestatal con los tiempos de viaje fiables de los camiones.
- Emisiones de fuentes móviles en la carretera.
- Índice de la modalidad de compartir vehículo sin ocupación única.
- Seguridad del sistema de tránsito.
- Gestión de activos de tránsito.

La MAP-21 también exige que el FTIP incluya, en la medida de lo posible, una descripción del efecto previsto del programa TIP para alcanzar los objetivos federales de rendimiento. De esta forma, se vinculan las prioridades de inversión a los objetivos. La normativa federal finalizada en mayo de 2017 brindó medidas de rendimiento para la seguridad de las carreteras, el rendimiento del Sistema Nacional de Carreteras (NHS), el movimiento de mercancías, el programa de Reducción de la Congestión y Calidad del Aire (CMAQ), y para el estado de los pavimentos y puentes. La Regla Final requería que los Departamentos de Transporte y los MPO del Estado colaboraran para establecer objetivos en las áreas de desempeño nacional identificadas para documentar el progreso a lo largo del tiempo y para informar las expectativas de desempeño a futuro. El debate sobre el desempeño incluido en el FTIP 2021 se concentrará en las métricas clave del RTP/SCS (Connect SoCal) de 2020, que incluye las medidas de desempeño de la MAP-21 federal.

Para información adicional sobre el programa de desempeño, por favor vea el capítulo de Medidas de Desempeño del Anexo Técnico del FTIP 2021 en: <http://scag.ca.gov/post/final-2021-ftip-downloads>.

PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES

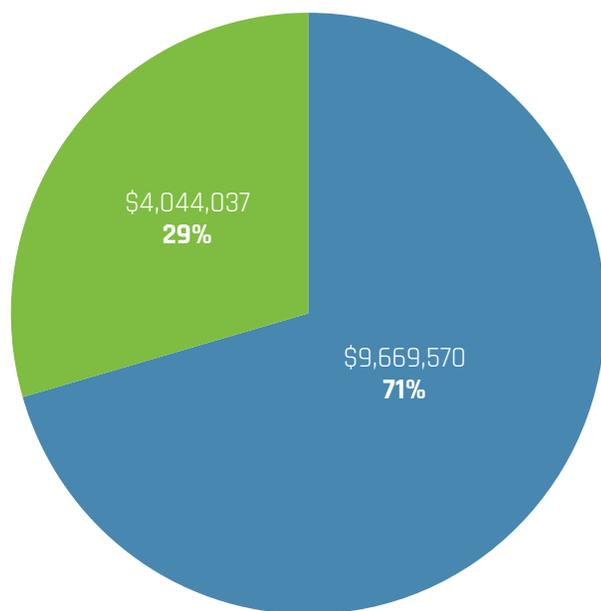
El FTIP indica cómo la región avanza en la implementación de las políticas y objetivos de transporte de RTP/SCS (Connect SoCal) para el año 2020. El desglose de la financiación del FTIP para el año 2021 (TABLA 4) refleja las prioridades de transporte para la región, con énfasis en las operaciones y el mantenimiento del sistema del transporte regional existente.

TABLA 4 CANTIDAD PROGRAMADA DE INVERSIONES PARA FTIP (EN MILLONES DE DÓLARES)

Mejoras en el transporte público	\$9,670
Operaciones y mantenimiento de transporte publico	\$4,044
Mejoras en las carreteras	\$12,801
Operaciones y mantenimiento del las carreteras	\$7,580
STI, Gestión de la Demanda de Transporte y Transporte Activo	\$861
Otros	\$365

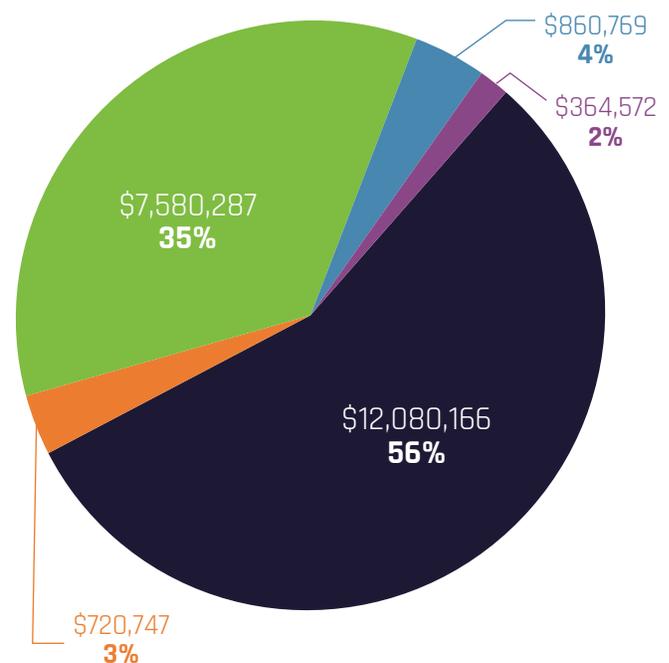
CATEGORÍAS DE INVERSIÓN DEL FTIP 2021

**MEJORAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO:
\$13.713.607 (EN \$1.000)**



- Transit Improvements
- Transit Operations & Maintenance

**MEJORAS EN LAS CARRETERAS:
\$21.606.541 (EN \$1.000)**



- Capacity Improvements
- HOV Lanes
- Highway Operations & Maintenance
- ITS, TDM, & Non-Motorized
- Other Highway Improvement

El FTIP incluye unos 1,15 mil millones de dólares previstos para los proyectos activos de transporte. Aunque el FTIP ofrece una descripción buena de las inversiones financiadas por el gobierno federal en la región, no constituye un cuadro completo de todos los proyectos activos de transporte que se llevan a cabo. Esto se debe a que no es necesario que los proyectos activos de transporte que son financiados 100% de forma local o 100% por el estado estén previstos por el FTIP. El FTIP solo abarca proyectos financiados por el gobierno federal y otros proyectos que requieren acción federal. En el año 2017, el proyecto de ley del Senado Ley de Reparación de Carreteras y Responsabilidad se convirtió en ley. El SB 1 alocó 56 mil millones de dólares en inversiones para el sistema de transporte de California por medio de la implementación de un impuesto nuevo sobre la compra de gasolina. Los fondos se dividen en partes iguales entre el Estado y las ciudades o condados. Asimismo, la SB 1 aumentó la inversión en el Programa de Transporte Activo del Estado (ATP, según sus siglas en inglés) de 123 millones de dólares anuales a 223 millones de dólares anuales. De esta forma, casi se duplican los fondos disponibles para el programa. Los proyectos de mejora de transporte activo tienden a ser proyectos más pequeños en los cuales los fondos generados por el estado como la SB 1 son preferidos por las agencias locales para la implementación debido a la reducción de los procesos engorrosos.

La **TABLA 5** proporciona un desglose de cómo los 1,15 mil millones de dólares previstos para el FTIP 2021 se asignan a diferentes proyectos de la región. Además del monto actualmente previsto, las subvenciones del Ciclo 5 del Programa de Transporte Activo (ATP) se incluyen una vez que Caltrans libere los fondos. De esta forma, se incrementarán las inversiones totales de FTIP destinadas al transporte activo.

La RTP/SCS de SCAG solicita que se incremente la financiación del transporte activo durante el período del plan de 25 años, que culminará con un total de 22,5 mil millones de dólares en el año 2045. En general, el nivel de inversión descrito en el presente se alinea íntimamente con Connect SoCal y pone en evidencia que la región se encuentra en camino de cumplir su objetivo.

TABLA 5 INVERSIÓN EN TRANSPORTE ACTIVO (EN MILLONES)

TIPO DE PROYECTO ATP	REGIÓN SCAG - PROGRAMA FTIP 2021 EN EL PERÍODO DE LOS AÑOS FISCALES 2020-21 A 2025-26	PORCENTAJE DE INVERSIONES EN ATP EN EL FTIP 2021
Infraestructura para bicicletas y peatones	\$556.6	48%
Infraestructura exclusiva para bicicletas	\$216.7	19%
Infraestructura exclusiva para peatones	\$139.7	12%
Estrategias de primera y última milla	\$104.6	9%
Detección de bicicletas y señales de tráfico	\$24.1	2%
Rutas seguras a las escuelas/educación	\$1.1	<1%
Planificación	\$1.8	<1%
ATP como parte de un proyecto más grande (promedio del 5% del costo total)	\$103.7	9%
CANTIDAD TOTAL	\$1,148.3	

* Excluye los proyectos de la ATP del ciclo 5.

CONFORMIDAD DEL TRANSPORTE

El FTIP 2021 debe satisfacer los siguientes requisitos para cumplir con las regulaciones federales de conformidad. El mismo debe ser compatible con el RTP/SCS (Connect SoCal) 2020 de SCAG, cumplir con pruebas de emisiones regionales, acreditar la adopción oportuna de medidas de control del transporte (TCM), someterse a un proceso de consulta entre organismos y de participación pública y debe contar con limitaciones financieras.

DETERMINACIONES DE CONFORMIDAD PARA LA PROPUESTA DEL FTIP 2021

El FTIP 2021 cumple con la totalidad de los requisitos de conformidad del transporte federal y pasa las cinco pruebas requeridas por las Regulaciones de Planificación Metropolitana del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América y las Regulaciones de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América. SCAG llegó a las siguientes conclusiones para el FTIP 2021 de acuerdo con las pruebas federales requeridas.

COHERENCIA CON LA PRUEBA DE RTP/SCS DEL AÑO 2020

CONCLUSIÓN: El FTIP 2021 de SCAG (listado de proyectos) es coherente con el RTP/SCS 2020 (políticas, programas y proyectos).

PRUEBAS DE EMISIONES REGIONALES

Estas conclusiones se basan en los análisis de las pruebas de emisiones regionales que se indican en los Cuadros 21 a 52 de la Sección del Anexo Técnico.

CONCLUSIÓN: Los análisis de emisiones regionales para el FTIP 2021 representan una actualización de los análisis de emisiones regionales para el Connect SoCal 2020 RTP/SCS.

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales del FTIP 2021 para los precursores del ozono (NAAQS 2008 y 2015) cumplen con todas las pruebas de presupuesto de emisiones aplicables para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación para la Banda Morongo de Indios Misioneros (Morongo), la Banda Pechana de Indios Misioneros Luiseños de la Reserva Pechanga (Pechanga), SCAB excluyendo 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 del Valle del Antílope del condado de Los Ángeles y la parte occidental del MDAB del condado de San Bernardino) y la Cuenca Aérea del Mar de Salton ([SSAB], parte del Valle de Coachella del condado de Riverside y del condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: El análisis de las emisiones regionales de FTIP 2021 para PM_{2.5} y sus precursores (1997, 2006 y 2012 NAAQS) cumple con todas las pruebas de presupuesto de emisiones aplicables para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación para la Cuenca Aérea de la Costa Sur (SCAB) (se excluye a Pechanga de acuerdo con el NAAQS anual de PM_{2.5} del año 2012).

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales del FTIP 2021 de monóxido de carbono cumplen con la totalidad de las pruebas de presupuesto de emisiones aplicables para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación en SCAB.

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales del FTIP 2021 para PM₁₀ y sus precursores cumplen todas las pruebas de presupuesto de emisiones aplicables para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación en SCAB y SSAB (partes del Valle de Coachella del condado de Riverside y condado de Imperial).

CONCLUSIÓN: Las emisiones regionales del FTIP 2021 para el PM₁₀ cumplen con la prueba de emisión provisional (prueba de acumulación/no acumulación) para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación para el MDAB (parte del condado de San Bernardino, con excepción de la parte del Valle Searles y la parte del Valle de Searles del condado de San Bernardino).

CONCLUSIÓN: El análisis de las emisiones regionales del FTIP 2021 para el PM_{2.5} y sus precursores (NAAQS 2006 y 2012) cumple con la prueba de emisión provisional (prueba de acumulación/no acumulación) para todos los años de objetivos, logros y horizontes de planificación para SSAB (área urbanizada de la parte del condado de Imperial).

IMPLEMENTACIÓN OPORTUNA DE LA PRUEBA DE TMC

CONCLUSIÓN: Se dio la prioridad de financiación a las categorías de los proyectos TMC enumerados en los SIP de Ozono de los años 1994/1997/2003/2007/2012/2016 para el área de SCAB. Asimismo, se espera que se implementen en el plazo previsto y, en caso de demoras, se espera que se superen la totalidad de los obstáculos o estén en proceso de hacerlo al momento de la implementación.

CONCLUSIÓN: Se dio la prioridad de financiación a las estrategias de TMC enumeradas en los SIP de Ozono en 2016 y 1994 (enmendada en 1995) para SCAAB (condado de Ventura). Asimismo, se espera que se implementen en el plazo previsto y, en caso de demoras, se espera que se superen la totalidad de los obstáculos o estén en proceso de hacerlo al momento de la implementación.

PRUEBA DE CONSULTA INTERINSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

CONCLUSIÓN: El FTIP cumple con la totalidad de los requisitos federales y estatales para la consulta entre agencias y la participación pública de acuerdo con las estrategias descritas en el Plan de Participación Pública (PPP) de SCAG. Para obtener más información, por favor visite la siguiente página web: scag.ca.gov/post/scag-public-participation-plan. De acuerdo con el PPP, el Grupo de Trabajo de Conformidad del Transporte (TCWG) de SCAG actúa como un foro para la consulta entre agencias.

Se debatió el FTIP 2021 con el TCWG del SCAG, que incluye a representantes de agencias federales, estatales y locales de calidad del aire y de transporte, en múltiples ocasiones a lo largo del proceso de desarrollo (24 de septiembre de 2019; 29 de octubre de 2019; 7 de diciembre de 2019; 25 de febrero de 2020; 24 de marzo de 2020; 28 de abril de 2020; 26 de mayo de 2020; 23 de junio de 2020; y 28 de julio de 2020, 25 de agosto de 2020 y 22 de septiembre de 2020). El proyecto de análisis final pertinente se publicó durante 30 días para su examinación pública el día 6 de noviembre de 2020. Se celebraron dos audiencias públicas. La primera fue el 17 de noviembre de 2020 y la segunda el 2 de diciembre de 2020. Dadas las recientes pautas de salud pública que limitan las reuniones públicas debido a la amenaza de COVID-19 y en cumplimiento de la Orden Ejecutiva del Gobernador N29-20 reciente, las audiencias se celebraron de forma virtual a través de Zoom. Más aún, se presentó el FTIP 2021 a los Directores Generales de Transporte Regional en la reunión que se llevo a cabo el 15 de enero de 2021. De esta forma, se cumplió con los requisitos de consulta del AB 1246, codificados en las Secciones 130058 y 130059. El FTIP 2021 se publicó en el sitio web de SCAG y en diversos periódicos y se distribuyó a las bibliotecas de toda la región. Todos los comentarios sobre el FTIP 2021 fueron documentados y respondidos como corresponde. Todos los comentarios sobre el FTIP 2021 fueron documentados y respondidos en virtud del Anexo Técnico Final, Volumen II de III.

PRUEBA DE RESTRICCIÓN FINANCIERA

CONCLUSIÓN: El FTIP 2021 está restringido fiscalmente ya que cumple con los requisitos de restricción financiera federal de acuerdo con el 23 U.S. Code, artículo 134(h) y el artículo 450.324(e) del 23 CFR. Asimismo, el FTIP 2021 es coherente con el Plan Financiero presentado en Connect SoCal 2020 RTP/SCS. El FTIP de SCAG evidencia las limitaciones financieras del plan financiero al identificar todos los ingresos por transporte, incluyendo las fuentes locales, estatales y federales disponibles para alcanzar con los totales de planificación de la región.



MAIN OFFICE

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

IMPERIAL COUNTY REGIONAL OFFICE

1503 North Imperial Avenue, Suite 104
El Centro, CA 92243
Phone: (213) 236-1967

ORANGE COUNTY REGIONAL OFFICE

OCTA Building
600 South Main Street, Suite 741
Orange, CA 92868
Phone: (213) 236-1997

RIVERSIDE COUNTY REGIONAL OFFICE

3403 10th Street, Suite 805
Riverside, CA 92501
Phone: (951) 784-1513

SAN BERNARDINO COUNTY REGIONAL OFFICE

Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street, Suite 140
San Bernardino, CA 92410
Phone: (213) 236-1925

VENTURA COUNTY REGIONAL OFFICE

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