

21° Comité Anual de Vigilancia Independiente Informe al público Año fiscal 2021-22



Actividades de impuestos sobre la venta de la Medida B y la Medida BB

El Comité de Vigilancia Independiente (IWC) informa cada año al público de sus resultados para garantizar el uso adecuado de los fondos de impuestos sobre la venta y ofrece supervisión mediante la revisión de los gastos de la Medida B y de la Medida BB, así como las medidas de rendimiento. El IWC no da su opinión sobre otros fondos que gestiona y/o programa la Comisión de Transporte del Condado de Alameda (Alameda CTC). El 21° informe anual revisa los gastos y las actividades del IWC en el año fiscal que culminó el 30 de junio de 2022 (FY2021-22) y presenta los hallazgos.

Las actividades del IWC incluyen las distribuciones locales directas (DLD) continuas, los programas de subvenciones de uso discrecional, el monitoreo de proyectos de capital, la revisión de las auditorías independientes anuales de la Alameda CTC y de los informes de auditoría y cumplimiento de los beneficiarios de las DLD, la identificación de problemas con los gastos de la Medida B y la Medida BB, así como la elaboración del informe anual del IWC dirigido al público. El informe completo puede consultarse en AlamedaCTC.org/IWC2023Report.



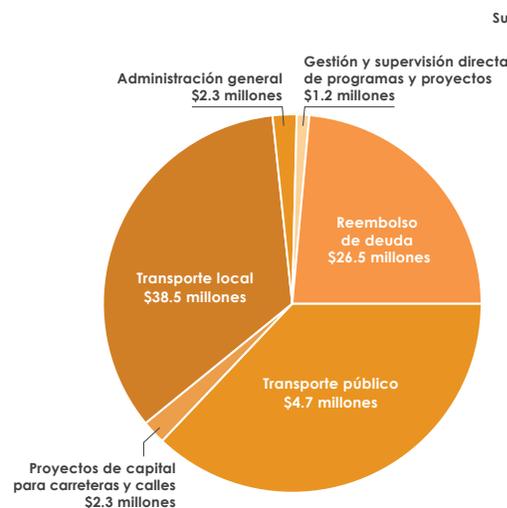
Campus Ed Roberts, Oakland

RESUMEN DE LA MEDIDA B Y LA MEDIDA BB

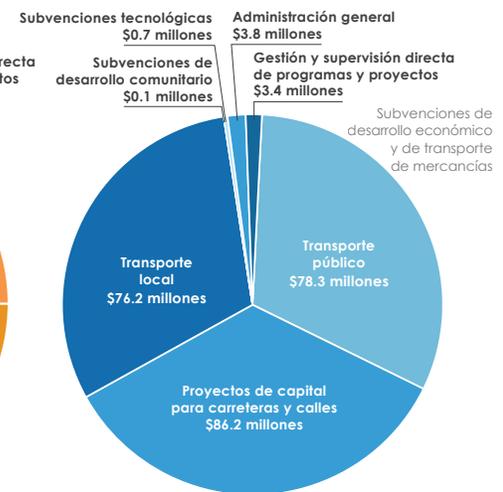
Ingresos y gastos

La Comisión de Transportes del Condado de Alameda (Alameda CTC) se encarga de administrar las medidas del impuesto sobre las ventas del transporte de la Medida B y Medida BB. En el año fiscal 2021-22, los ingresos de la Medida B para la Alameda CTC ascendieron a \$144.1 millones de dólares, y los gastos auditados ascendieron a \$112.5 millones de dólares. Los ingresos de la Medida BB ascendieron a \$241.8 millones de dólares, y los gastos auditados a \$248.5 millones de dólares en el año fiscal 2021-22.¹

¹ La Medida BB utilizó fondos de impuestos sobre la venta recibidos en años anteriores, para pagar los gastos.



Gastos del programa de subvenciones discrecionales, DLD y proyecto de capital nombrado de la Medida B en el año fiscal 2021-22



Gastos del programa de subvenciones discrecionales, DLD y proyecto de capital nombrado de la Medida BB para el año fiscal 2021-22

Programas financiados por la Medida B y la Medida BB



Día Internacional de Caminar y Pedalear a la Escuela, Walters Jr. High School, Fremont

En el año fiscal 2021-22, los beneficiarios del fondo DLD de la Medida B reportaron un gasto de \$73.8 millones en programas: \$31.9 millones en transporte público, \$24 millones en calles y carreteras locales, \$13.2 millones en paratransito y \$4.7 millones en seguridad para ciclistas y peatones. Los beneficiarios del fondo DLD de la Medida BB reportaron \$79.7 millones de gastos en programas: \$35.9 millones en transporte público,

\$25.4 millones en calles y carreteras locales, \$15.5 millones en transporte especial para personas mayores y discapacitadas y \$2.9 millones en seguridad para ciclistas y peatones. La Alameda CTC gastó \$2.3 millones de los fondos de la Medida B y \$117.5 millones de los fondos de la Medida BB en proyectos de capital para mejoras en la infraestructura de transporte.

Conclusiones y recomendaciones del Comité de Vigilancia Independiente

Año fiscal 2021-22

El Comité de Vigilancia Independiente (IWC) se sigue mostrando profundamente preocupado por la Alameda CTC. El año pasado, informamos lo siguiente: "Dadas las limitadas mediciones de rendimiento que ha adoptado la Comisión, al IWC le cuesta ofrecer una opinión sobre la eficacia general de los gastos del programa DLD". Seguimos sin poder pronunciarnos sobre la eficacia general de los gastos del DLD: sí, los beneficiarios del DLD siguen las normas, responden a nuestras preguntas y gastan el dinero como es debido. Ahora bien, sin evaluar los beneficios de estos gastos, no sabremos lo útiles que son estos proyectos para nuestros residentes y comunidades. En cambio, hemos prestado más atención a las métricas de rendimiento y las hemos incluido en este informe, y hemos seguido haciendo muchas preguntas a los beneficiarios del DLD. Todavía queda trabajo por hacer para garantizar la eficacia de los gastos.

El presente Informe se refiere principalmente al Año Fiscal 2021-22, que aún se encontraba en plena pandemia de COVID-19. Todos los servicios de transporte seguían sufriendo pérdidas significativas de usuarios, lo que condujo al llamado "Precipicio Fiscal", muy presente en las noticias actuales. Sin embargo, las agencias de transporte tienen que empezar a planificar y a moverse para recuperarse y/o hacer cambios, y algunas están siendo más reacias que otras. Los rescates financieros no son la única solución. También reconocemos que los proyectos de construcción decayeron durante la pandemia, pero parece que se están recuperando tras las tormentas del "Río Atmosférico" de principios de 2023. La situación de los baches ha empeorado considerablemente por los recientes diluvios, pero incluso antes de los últimos acontecimientos, el Índice de Estado del Pavimento (PCI), que se utiliza como métrica principal para los gastos en calles y carreteras locales, ha seguido una tendencia a la baja.

Agradecemos que el personal de la Alameda CTC haya pedido a los beneficiarios del DLD que informen con más detalle sobre el modo en que sus proyectos mejoran la seguridad de peatones, ciclistas y automovilistas. El cruce de Iron Horse Trail en Dublin Boulevard, que pronto se finalizará, nos parece un aprovechamiento constructivo de los fondos del impuesto sobre las ventas para un proyecto de Transporte Activo muy deseado, en coordinación con otras jurisdicciones, y la ciudad de Alameda ha sido ejemplar en su transparencia e innovación. En cambio, otros parecen resistirse a rendir cuentas en su documentación. El IWC considera que debería haber una información pública más regular y detallada sobre cómo (o incluso si) las "mejoras" en la Red de Alta Incidencia de Lesiones (High Injury Network, HIN por sus siglas en inglés) están logrando su objetivo deseado. Según el personal de la Alameda CTC, el 65% de las colisiones de peatones y el 59% de las de ciclistas ocurren en solo el 4% de las carreteras HIN del condado. ¡"La seguridad ante todo" exige más seguridad!

Nos entusiasma la atención prestada por la Comisión a las cuestiones de equidad bajo la presidencia de Bauters, con el maravilloso acrónimo de JEDI (Justicia, Equidad, Diversidad e Inclusión), que se aprobó el año pasado. Pero "solo se puede tener éxito en lo que se mide". Esperamos con impaciencia el desarrollo de métricas internas y externas para supervisar este programa tan valioso. ¿Cómo, por ejemplo, se pedirá cuentas a los receptores del impuesto sobre las ventas (es decir, el condado, las ciudades y las agencias de transporte)?

Los miembros del IWC también manifiestan su preocupación por el retraso de múltiples proyectos nombrados que se suponía que

iban a ser los más destacados de la medida electoral de la Medida BB de 2014 y su Plan de Gastos de Transporte (TEP), pero que no han logrado el progreso esperado. Algunos ni siquiera se han sometido a la Revisión ambiental, casi diez años después: ¿siguen siendo deseables, especialmente en las condiciones de movilidad de la "nueva normalidad" pospandémica? Seguimos esperando un informe de seguimiento a la Comisión sobre esta cuestión. ¿Siguen siendo pertinentes estos proyectos dado el impacto urgente de las emisiones de los vehículos impulsados por combustibles fósiles sobre nuestro clima y otras realidades medioambientales, sociales y económicas?

También observamos que el Comité Asesor y de Planificación de Paratransito (PAPCO, por sus siglas en inglés) ha expresado su preocupación por los niveles de reservas que mantienen algunas jurisdicciones, a veces de hasta un año completo o más de financiación que se destina a servicios para personas mayores y discapacitadas. PAPCO ha solicitado una "revisión" a mitad de año sobre estos niveles de gasto y servicio, a la que los miembros del IWC estarán atentos.

Los TEP, tanto de la Medida B como de la Medida BB, establecen un tope en el nivel de gastos administrativos, destinado básicamente a ser un sustituto de la eficiencia y la eficacia de la agencia. Aunque la Alameda CTC ha respetado esta limitación, la tendencia general de los gastos es al alza. El IWC y el público deben monitorear esta métrica que impusieron los votantes.

Nos complace anunciar que hemos introducido algunos cambios significativos en el formato de este Informe. Esperamos que con ellos nuestra documentación resulte más útil y comprensible para los residentes locales que utilizan y pagan el sistema de transporte de todo el condado, e invitamos a que nos envíen sus comentarios a IndependentWatchdog@AlamedaCTC.org. Nuestras conclusiones y recomendaciones se han reubicado al principio, en la página 2 del Informe. Hemos incorporado algunos gráficos en la última página para mostrar las líneas de tendencia recientes de las métricas clave que supervisa el IWC, tanto antes como durante la pandemia. Y hemos correlacionado el mapa de la Página 7, y las Tablas de las dos páginas siguientes, para identificar los "Proyectos de Capital Nombrados", y su estado con financiación dedicada de la Medida B y la Medida BB.

En su haber, el condado de Alameda fue uno de los primeros condados de "autoayuda", donde los residentes votaron a favor de gravarse a sí mismos para ayudar a pagar las mejoras de transporte que deseaban. Pero el proceso, y sus resultados, no son muy ágiles o sensibles al cambio, y otros condados se han beneficiado de la evolución de nuestra curva de aprendizaje. El desarrollo de la próxima iteración de nuestro impuesto local sobre las ventas necesitará un cuidadoso escrutinio. Instamos a la opinión pública a mantenerse atenta. Las "medidas de rendimiento" que se han adoptado para los fondos de la fórmula de la Medida BB deben actualizarse antes de 2026. No es demasiado pronto para considerar las mejoras necesarias.

Por último, el IWC no sólo informa al Público, sino que también le representa a usted. Tenemos varias vacantes en nuestro Comité, como se indica en la página 11 de este Informe, y agradecemos una participación reflexiva adicional. Si desea obtener información sobre cómo postularse para ser miembro y todo lo demás que figura en este informe, póngase en contacto con IndependentWatchdog@AlamedaCTC.org. Le agradecemos su interés por nuestro transporte en el condado de Alameda.