

23.º Comité Anual de Vigilancia Independiente

Informe Anual al Público

Año Fiscal
2023-2024



Actividades del Impuesto sobre Ventas de las Medida B y Medida BB

El Comité Anual de Vigilancia Independiente (IWC, por sus siglas en inglés) presenta sus hallazgos anualmente al público para garantizar el uso adecuado de los fondos provenientes del impuesto sobre ventas, y realiza la supervisión y revisión de los gastos y las medidas de rendimiento de la Medida B y la Medida BB. **El IWC no emite opiniones sobre otros fondos y/o programas administrados por la Comisión de Transporte del Condado de Alameda (Alameda CTC).**

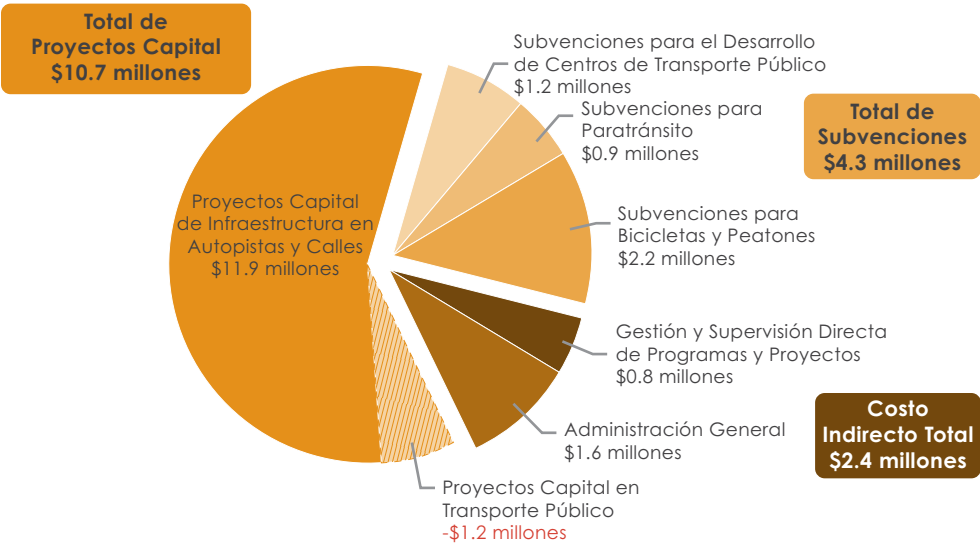
Este 23.º informe anual revisa los gastos y las actividades del IWC durante el año fiscal comprendido entre el 1 de julio de 2023 y el 30 de junio de 2024 (AF2023-24).

Las actividades del IWC incluyen el monitoreo continuo de las distribuciones locales directas (DLD), los gastos de programas de subvenciones discrecionales y proyectos de infraestructura, la revisión de las auditorías anuales independientes

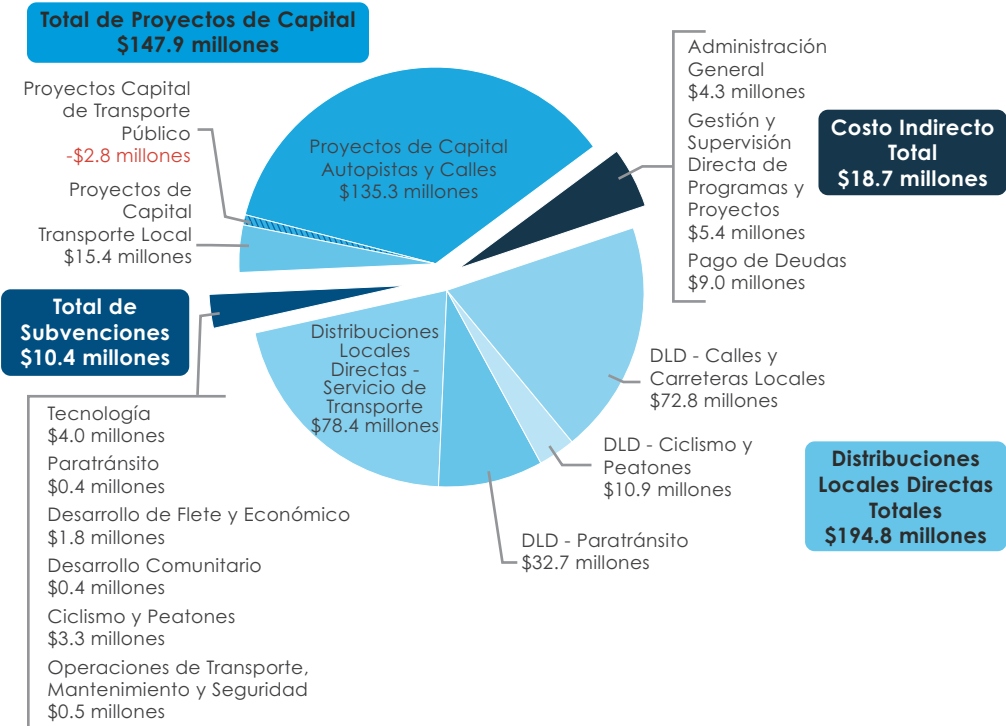
de la Alameda CTC y de las auditorías e informes de cumplimiento de los beneficiarios de las DLD, la identificación de problemas relacionados con los gastos de las Medidas B y BB, y la elaboración del informe anual del IWC dirigido al público.

El informe completo está disponible en:
AlamedaCTC.org/IWC2025Report

Gastos de la Medida B en el Año Fiscal 2023-2024



Gastos del Medidor BB del año fiscal 2023-24



RESUMEN DE Ingresos y Gastos

La Comisión de Transporte del Condado de Alameda (Alameda CTC) es responsable de administrar los impuestos sobre ventas para el transporte correspondientes a las Medidas B y BB. En el año fiscal 2023-2024, Los ingresos de la Medida B fueron de \$1.1 millones. Los gastos auditados fueron de \$17.4 millones. Los ingresos de la Medida BB fueron de \$382.7 millones. Los gastos auditados fueron de \$371.8 millones.

Programas y Proyectos Financiados por Medida B y Medida BB

Durante el año fiscal 2023-2024, los beneficiarios de los fondos DLD de la Medida B reportaron \$10.1 millones en gastos destinados a programas:

- \$4.9 millones en transporte público
- \$2.9 millones en calles y caminos locales
- \$0.8 millones en paratransito
- \$1.5 millones en seguridad para bicicletas y peatones

Medida BB Durante el mismo periodo, los beneficiarios de los fondos DLD de la Medida BB reportaron \$180.7 millones en gastos destinados a programas:

- \$79.0 millones en transporte público
- \$63.2 millones en calles y caminos locales
- \$31.3 millones en paratransito
- \$7.2 millones en infraestructura para bicicletas y peatones

La Alameda CTC gastó \$10.7 millones de fondos de la Medida B y \$147.9 millones de fondos de la Medida BB en proyectos de infraestructura incluidos en los Planes de Gasto en Transporte (TEP) para mejoras en la infraestructura de transporte.

Hallazgos y Recomendaciones del Comité Anual de Vigilancia Independiente (IWC)

Año Fiscal 2023-2024

A nuestros conciudadanos del Condado de Alameda—

En 1986, los votantes del Condado de Alameda aprobaron la primera Medida B, un impuesto sobre ventas del medio por ciento destinado a mejoras en el transporte. En 2000, los votantes aprobaron la segunda Medida B, que mantuvo ese mismo impuesto del medio por ciento. En 2014, ustedes aprobaron la Medida BB, que aumentó el impuesto al uno por ciento y lo extendió hasta 2045. La Medida BB financia grandes proyectos que mejoran la movilidad, como los carriles expés en las autopistas I-580 e I-680, mejoras capitales en BART, y cosas pequeñas sin impacto medible en la movilidad, como las bolsas de regalo del Día de Ir en Bici a Cualquier Parte. Solo en el año fiscal 2023-24, la Medida BB generó casi \$383 millones en ingresos, lo que representa alrededor de dos tercios del presupuesto total de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda (CTC por sus siglas en inglés).

El propósito de su Comité Anual de Vigilancia Independiente (IWC por sus siglas en inglés) incluye: "...revisar y supervisar todos los gastos y medidas de rendimiento... del impuesto sobre ventas del transporte de la Medida BB." El IWC no elige qué proyectos se financian, ni tiene autoridad para recomendar nuevas políticas ni redirigir gastos. La Comisión insiste en que nuestro papel es monitorear y reportar sobre la implementación de las Medidas B y BB, pero solo de forma posterior a los hechos. Bajo esta limitación, somos un órgano de supervisión post hoc, lo que dificulta brindar supervisión eficaz a tiempo para evitar gastos impropios o poco sabios.

El IWC continúa colaborando con la Comisión y su personal para mejorar nuestra supervisión y los informes al público. Aunque "Independiente" es literalmente nuestro primer nombre, el IWC no controla su propio reglamento interno y tiene poco control sobre su trabajo con el personal de la Comisión. El abogado externo de la Comisión ha determinado que el IWC no tiene derecho a interactuar directamente con la Comisión en sus reuniones, ya que nuestro mandato de reporte es al público, no a la Comisión. Aunque esta interpretación es legalmente válida, es ilógico que al IWC se le prohíba presentar sus observaciones y recomendaciones directamente ante la Comisión en reuniones públicas, y responder preguntas y comentarios. Estos problemas, de larga data, siguen sin resolverse al momento de redactar este informe.

Nos alienta ver progresos en nuestra lucha por mejorar la supervisión, a pesar de nuestras limitaciones. Los Informes de Desempeño más recientes de la Comisión —para los años fiscales 2022-23 y 2023-24— han mejorado significativamente en la forma en que se miden y comunican los resultados. Esto es especialmente cierto para las Distribuciones Locales Directas (DLD), que financian cuatro tipos de programas de transporte en jurisdicciones locales: transporte público, calles y caminos locales, infraestructura para bicicletas y peatones, y servicios de paratransito.

En años anteriores, los datos sobre el rendimiento de las DLD eran escasos o poco confiables. Métricas como el "costo por pasajero" eran engañosas o definidas de manera inconsistente. Algunos operadores importantes —como la Autoridad de Transporte Marítimo de Emergencia (WETA por sus siglas en inglés, también conocida como Bay Ferry) y Capitol Corridor— ni siquiera aparecían. Los datos presentados al IWC contenían errores notables. Por ejemplo, los viajes de tránsito de ACE para el AF2016/17 fueron sobreestimados 30 veces, incluso después de que el IWC ya había señalado ese error. Otras medidas, como el "costo total B/BB por pasajero", nunca fueron adoptadas oficialmente por la Comisión, eran analíticamente defectuosas hasta el punto de ser engañosas, y han sido eliminadas. Los informes más recientes han corregido muchos de estos problemas. Los datos de costos y kilometraje ahora coinciden mejor con la Base de Datos Nacional de Tránsito (NTD por sus siglas en inglés) presentada a la Administración Federal de Tránsito, aunque aún persisten errores.

En resumen, vemos un esfuerzo genuino por mejorar la precisión y la transparencia, y felicitamos al personal de Alameda CTC por estos avances.

También destacamos que Union City ha presentado sus informes de cumplimiento y datos financieros auditados a tiempo este año, tras varios años de recuperación de un ataque cibernético. Todas las jurisdicciones deben monitorear y fortalecer su seguridad de datos. El IWC también expresa su preocupación sobre la Red de Alta Lesividad del condado, que identifica tramos viales peligrosos para peatones y ciclistas. Hemos intentado —sin éxito hasta ahora— encontrar una forma de correlacionar los gastos de DLD en calles locales y en infraestructura peatonal/ciclista con su impacto real en la reducción de accidentes o lesiones. Seguiremos trabajando en este objetivo.

Pero queda mucho por hacer. Creemos que ha llegado el momento de revisar las métricas de desempeño de las DLD adoptadas en 2016. Esas métricas están por cumplir 10 años y, según los acuerdos actuales, están cerca de su límite de vigencia. Recomendamos un proceso de actualización transparente, con participación de jurisdicciones locales, operadores, el público, organismos consultivos pertinentes y este comité. Las utilidades de supervisión deben evolucionar junto con los programas que evalúan.

Animamos a la Comisión a reportar más métricas de desempeño, tanto para municipios individuales como para operadores de tránsito, y utilizar series de tiempo, análisis comparativos y gráficos interactivos. Actualmente, los datos solo se permiten en PDF, por temor a su mal uso.

También pedimos mejorar el seguimiento del desempeño en proyectos de infraestructura. A diferencia de los programas DLD, que tienen financiación continua y métricas claras, los grandes proyectos de infraestructura son esfuerzos únicos a largo plazo. Queremos ver informes más consistentes sobre su ejecución: ¿Se completan a tiempo y dentro del presupuesto? ¿Cumplen con los resultados prometidos en las propuestas originales? ¿Cómo se comparan con los cronogramas, presupuestos y expectativas de desempeño iniciales? ¿Se deberían seguir métricas como: cumplimiento de costos, cumplimiento de plazos, uso real comparado con las proyecciones (por ejemplo, cantidad de pasajeros o vehículos diarios) También debería abordarse la calidad del proyecto: ¿la construcción cumplió con los estándares técnicos? ¿Hay problemas que podrían aumentar el mantenimiento o reducir la vida útil del proyecto? Para cumplir con nuestra función de vigilancia, este comité merece tener acceso a datos actuales de los proyectos, y la autoridad para hacer preguntas mientras estos aún están en curso.

Además, recomendamos modernizar cómo se recopilan y comparten los datos. En muchos casos, las agencias ya presentan informes detallados al gobierno federal, especialmente las agencias de transporte que reportan al NTD. Sugerimos que Alameda CTC aproveche esos informes ya existentes, para reducir la carga administrativa y mejorar la precisión.

También proponemos que Alameda CTC explore nuevas formas de presentar datos al público, como una utilidad interactiva en línea, donde los usuarios puedan filtrar, explorar y analizar los datos por sí mismos. El nivel y variedad de información que se presenta anualmente a los subcomités de revisión del programa PAPCO podría ser una base desde la cual construir.

El Comité Anual de Vigilancia Independiente agradece sinceramente su interés.

Si leiste este informe —o al menos esta página— ¡cuéntanos! Nos gustaría saber si alguien lee este informe y cómo lo encontró. Puedes dejar tus comentarios en: [bit.ly/IWCFeedback2025](https://www.alamedaCTC.org/feedback)

También puedes enviarnos tus comentarios y sugerencias por correo electrónico a: IndependentWatchdog@AlamedaCTC.org

Enlaces útiles

Página de Inicio Alameda CTC: <https://www.AlamedaCTC.org>
 Reuniones de Alameda CTC: <https://www.AlamedaCTC.org/all-meetings>
 Comité Anual de Vigilancia Independiente (IWC):
<https://www.AlamedaCTC.org/about-us/committees>
 Informes Anuales del IWC:
<https://www.AlamedaCTC.org/news-publications/annualreports>
 Informe Anual de Desempeño de Alameda CTC:
<https://www.AlamedaCTC.org/news-publications/reports>

Informes de Cumplimiento y Auditorías Financieras DLD:
<https://www.AlamedaCTC.org/funding/reporting-and-grant-forms>
 Pagos DLD:
<https://www.AlamedaCTC.org/funding/direct-local-prog-dist-pay>
 Plan de Gasto de la Medida B TEP (2000):
<https://www.AlamedaCTC.org/funding/fund-sources/measure-b>
 Plan de Gasto de la Medida BB TEP (2014):
<https://www.AlamedaCTC.org/funding/fund-sources/measure-bb>