



Actualización del plan estratégico (2025-2029) PREGUNTAS FRECUENTES

Preguntas generales sobre las medidas aprobadas por los votantes

¿Cómo se relacionan los Planes de gastos de la Medida A y la Medida W con lo que aprobaron los votantes?

La legislación habilitante de la TA en las Secciones 131000 y siguientes del Código de calles y autopistas de California es la ley estatal primaria que rige la TA y establece los pasos que se deben tomar para establecer una autoridad de transporte (TA) en los nueve condados del Área de la Bahía. Los pasos incluyen la aprobación por parte de los votantes del condado de (a) la creación de una TA, (b) la imposición de un impuesto sobre las ventas y el uso y (c) un plan de gastos para los ingresos fiscales resultantes. Por lo tanto, cuando los votantes aprueban un impuesto sobre las ventas, esa aprobación incluye la medida tributaria y el plan de gastos asociado, lo cual se convierte en ley local. La Junta Directiva de la TA (Junta) es responsable de implementar esa ley. La tarea principal de la Junta es asignar los ingresos del impuesto sobre las ventas de acuerdo con esa ley local.

Medida A

En 1988, los votantes del Condado de San Mateo establecieron la Autoridad de Transporte del Condado de San Mateo e impusieron un impuesto a 20 años de ½ centavo sobre las transacciones y el uso para apoyar el transporte local, el tránsito y el alivio de la congestión del tráfico, que se implementaría de acuerdo con un plan de gastos (Medida A original y el Plan de gastos de transporte (TEP) de 1988).

El TEP de 1988 le asignó varios niveles de fondos a las mejoras

de Caltrain y a las separaciones de grados de Caltrain, al servicio de paratransito, a seis categorías de proyectos de autopistas, a las calles y autopistas locales, a la gestión del sistema de transporte y al transporte en bicicleta. El TEP de 1988 determinó que las mejoras de Caltrain eran la primera prioridad y todas las demás categorías, segundas prioridades.

En 2004, los votantes aprobaron la extensión del impuesto sobre las ventas de la Medida A por otros 25 años a partir de 2009 y los ingresos se asignarán de acuerdo con un nuevo TEP (Nueva medida A y TEP 2004).

El TEP de 2004 establece que los ingresos fiscales se distribuirán en un 30 por ciento al transporte público, un 27,5 por ciento a las autopistas, un 22,5 por ciento a las calles y el transporte locales, un 15 por ciento a las separaciones a nivel, un 3 por ciento a proyectos de peatones y bicicletas y un 1 por ciento a programas alternativos de alivio de la congestión. El 2004 prevé asignaciones basadas en fórmulas para la extensión del BART al aeropuerto de San Francisco y al para tránsito (ambos dentro de la categoría de tránsito) y la categoría de calles locales y transporte. Los fondos para todas las demás categorías y programas se distribuyen a discreción de la Junta Directiva de conformidad con las cuatro metas y objetivos establecidos en el TEP de 2004 y el plan estratégico desarrollado según lo requerido por el TEP de 2004 y sus Directrices de implementación incluidas. El TEP de 2004 también establece que las cifras en dólares incluidas en él son estimaciones de los costos del Proyecto y Programa y de la Medida A y otros fondos, todo ello en dólares de 2004. En el TEP de 2004 se aclara que ninguna de esas cantidades en dólares está destinada a compromisos de financiación.

En general, los proyectos enumerados en el TEP de 1988 pueden recibir los fondos recaudados bajo la Medida A original y los proyectos enumerados en el TEP de 2004 son elegibles para recibir fondos recaudados bajo la Nueva medida A. El TEP de 2004 también incluye algunas directrices para asignar el resto de los ingresos fiscales de la Medida A original a la finalización de proyectos ya iniciados en el marco

del TEP de 1988 y posteriormente, para reasignar cualquier saldo adicional de acuerdo con la intención de los votantes expresada en el TEP de 2004.

Medida W

El Distrito de Tránsito del Condado de San Mateo (Distrito) es un distrito de transporte público formado de conformidad con las Secciones 103000 y siguientes del Código de servicios públicos de California (la "Ley del distrito de tránsito") y aprobado por los votantes del Condado de San Mateo en las elecciones generales celebradas el 5 de noviembre de 1974. El 1 de enero de 2018, la Ley del Distrito de Tránsito fue enmendada por el Proyecto de Ley de la Asamblea de California No. 1613 para autorizar un nuevo impuesto sobre las transacciones minoristas y el uso y para permitir que el Distrito administre el nuevo impuesto en su totalidad o delegue la totalidad o una parte de esa autoridad a la TA.

El 6 de noviembre de 2018, los votantes del Condado de San Mateo autorizaron al Distrito a imponer un nuevo impuesto sobre las ventas de ½ centavo a 30 años, en el Condado de San Mateo, para fines de transporte y dirigieron el gasto de los ingresos fiscales de acuerdo con un plan de gastos conocido como el "Plan de alivio de la congestión". Luego, el Distrito le encargó a la TA que administrara cuatro de las cinco categorías del programa de transporte descritas en el Plan de alivio de la congestión, incluido el 22,5% para las mejoras de la congestión en las autopistas de todo el Condado, el 12,5% para las mejoras de seguridad local, alivio de baches y congestión, el 5% para las mejoras para bicicletas y peatones y el 10% para las conexiones de tránsito regional. El Distrito administra la quinta categoría, que es del 50% para los sistemas de transporte público del Condado. Estas categorías de inversión se implementan con la orientación de once principios básicos establecidos en el plan de alivio de la congestión de la Medida W.

¿Se pueden mover los fondos entre las categorías enumeradas en los planes de gastos?

No, los fondos generalmente no se pueden cambiar entre categorías. Los planes de gastos enumeran explícitamente la cantidad o el porcentaje de los fondos del impuesto sobre las ventas que deben gastarse en cada categoría. Sin embargo, el TEP de 2004 especificaba que en el caso de que los fondos del programa de la Medida A original no se gastaran al vencimiento del impuesto de la Medida A original, la TA

reasignaría esos fondos para completar cualquier proyecto que se iniciara en cualquier categoría del TEP de 1988. A partir del comienzo del año fiscal 2024-25, la TA continúa asignando una porción relativamente pequeña de los fondos de la Medida A original (aproximadamente \$5 millones) a proyectos activos en el TEP de 1988 dentro de las categorías de Caltrain y Highway. Si alguno de los fondos de la Medida A original no se gastó después de la reasignación para completar proyectos en el marco del TEP de 1988, los fondos se asignarán de acuerdo con las distribuciones porcentuales a las Categorías de programas contenidas en el TEP de 2004.

El TEP de la Medida A de 2004 y el Plan de alivio de la congestión de la Medida W de 2018 no proporcionan flexibilidad alguna para que la Junta de TA mueva los fondos entre categorías.

¿Qué fondos se pueden utilizar para arreglar los baches?

La categoría de Calles y transporte local de la Medida A y la categoría de Seguridad local, alivio de baches y congestión de la Medida W proporcionan a las jurisdicciones del Condado de San Mateo fondos dedicados a proyectos de transporte local, incluida la rehabilitación del pavimento y la reparación de los baches. Los fondos de otras categorías del programa de asistencia técnica no se pueden utilizar para los proyectos independientes de rehabilitación de pavimentos ni para reparación de baches. Sin embargo, la rehabilitación del pavimento puede incluirse como un componente de los proyectos más amplios de mejora del transporte.

¿Qué se puede modificar de los planes de gastos? (Modificaciones mayores vs. modificaciones menores y el papel del plan estratégico)

Medida A

La sección 131304 del Código de servicios públicos requiere la aprobación de los votantes para las enmiendas al plan de gastos de la TA que agregan o eliminan un proyecto o son de gran importancia. La sección 131301 del artículo 4 de la Ley, que establece que la TA tiene la facultad de "determinar el uso de los ingresos netos derivados de la . . . de conformidad con las prioridades establecidas en el . . . plan de gastos", establece que una "enmienda de gran importancia" es aquella que no está en "conformidad con las prioridades establecidas en el

plan de transporte del condado adoptado”.

La consideración clave aquí es la intención de los votantes en el momento en que se aprobó la medida del impuesto sobre las ventas y el TEP. Por ejemplo, la Junta de Asistencia Técnica no está facultada para tomar los ingresos del impuesto sobre las ventas de una categoría de programa y colocarlos en otra categoría. Por el contrario, un ejemplo de una enmienda menor podría ser aclarar o actualizar a los patrocinadores de proyectos elegibles para una categoría de programa de financiamiento competitivo sin cambios en la descripción general del programa.

Por lo tanto, una enmienda que no agregue o elimine un proyecto y que no tenga mayor importancia, pero que esté en línea con las prioridades establecidas en los TEP de 1998 y 2004, puede ser hecha por la Junta de TA sin la aprobación de los votantes. Dichas enmiendas están dentro de la función de la TA de administrar el TEP de conformidad con las prioridades establecidas en el Plan y a menudo, se realizan en conjunto con las actualizaciones del plan estratégico de la TA, el desarrollo de un esfuerzo de planificación de programas individuales (por ejemplo, el Plan de autopistas de corto alcance, el Plan alternativo de alivio de la congestión y el Plan de gestión de la demanda de transporte, etc.), o la aprobación por parte de la Junta Directiva de las pautas para una próxima Convocatoria de proyectos.

Medida W

La Ley del distrito de tránsito no hace referencia a las enmiendas al plan de alivio de la congestión de la Medida W, pero el texto de la Medida W permite al Distrito realizar cambios administrativos que sean consistentes con el plan de alivio de la congestión y promuevan su intención. Estos cambios pueden incluir, entre otros, la adopción de políticas y procedimientos para implementar el Plan de alivio de la congestión y aclaraciones a dichas políticas y procedimientos. Todos los demás cambios generalmente requieren la aprobación de los votantes.

Plan estratégico:

Los TEP 1988 y 2004 exigen que la TA adopte (o actualice) un plan estratégico cada cinco años. Además, el Plan de alivio de la congestión de la Medida W requiere que la TA identifique criterios de priorización de financiamiento consistentes con los principios básicos para su inclusión en su plan estratégico. Los planes estratégicos son vehículos para que la Junta aclare las prioridades, enfoques, métodos y medios para asignar los ingresos por impuestos sobre las ventas para las categorías de programas sin fórmula. La Junta Directiva también puede optar por incluir orientación en el plan estratégico de asistencia técnica en relación con el contenido y el proceso para la consideración de enmiendas menores a los planes de gastos.

How do the Measure A Goals and Measure W Core Principles relate to the funding of projects?

Los objetivos de la Medida A y los principios básicos de la Medida W se establecen en los planes de gastos y tienen por objeto guiar la distribución de los fondos dentro de cada categoría. Los objetivos y principios básicos son los que la TA utiliza como criterios de evaluación para evaluar en qué medida cada proyecto propuesto puede promover los objetivos o principios de la medida aplicable. No se requiere que los proyectos individuales que se proponen para su financiación aborden plenamente cada uno de los objetivos o principios básicos enumerados. Más bien, la combinación de proyectos individuales financiados debe trabajar en conjunto para promover cada objetivo y principio básico a lo largo de la vida de cada medida aplicable.

Preguntas sobre el financiamiento del programa de autopistas

¿Se pueden usar los fondos de la Medida A de autopistas en cruces peatonales y/o de ciclistas independientes?

No. “Cruces elevados independientes” se refiere a un cruce elevado individual en bicicleta, que no forma parte de un proyecto de intercambio, operativo o de seguridad de una autopista más grande. Tanto el TEP de 1988 como el de la Medida A de 2004 incluyen fondos para proyectos de peatones y ciclistas en una categoría que se enumera por separado de la categoría de proyectos del Programa de autopistas. Solo el 0,01% de los ingresos de la Medida A original se destinaron a proyectos para peatones y ciclistas. La asignación porcentual para estos proyectos aumentó bastante drásticamente al 3% en la Nueva medida A. El TEP de 2004 incluye una lista no exclusiva de posibles proyectos de bicicletas elegibles para parte de este 3%, incluyendo “caminos, senderos y puentes sobre autopistas y autopistas”, y nombra específicamente los cruces elevados de la autopista 101 en o cerca de Millbrae Avenue, Hillcrest, Hillsdale Boulevard, Ralston Avenue y Willow Road. Esto indica claramente la intención de los votantes de financiar cruces elevados independientes para uso de bicicletas y peatones de la porción del 3% de los fondos de la Medida A de este programa para peatones y ciclistas.

¿Pueden los proyectos financiados por el Programa de autopistas de la Medida A incluir infraestructura accesoria o complementaria para ciclistas y peatones?

Sí. Muchos proyectos de autopistas incluyen infraestructura accesoria o complementaria para ciclistas y peatones; algunos ejemplos son el intercambio de la US 101/Woodside (Ruta estatal 84) y el cruce elevado de la autopista 1/Manor Avenue.

¿Se pueden utilizar los fondos de la Medida A de autopistas para proyectos que amplíen o puedan ampliar las instalaciones?

Sí. Los TEP de 1998 y 2004 enumeran específicamente los proyectos que mencionan la ampliación de autopistas. Sin embargo, las decisiones sobre si los proyectos deben diseñarse para acomodar la ampliación se toman proyecto por proyecto por parte de los patrocinadores del proyecto y los propietarios de las instalaciones, como Caltrans. A menos que un proyecto sea patrocinado por la TA, la TA no tiene autoridad para tomar esas determinaciones y solo puede considerar si financiar o no ciertos proyectos en función de su elegibilidad para el apoyo del Programa de autopistas.

¿Cómo permite la categoría de carreteras suplementarias de la Nueva medida A que se financien elementos para bicicletas y peatones?

La categoría de autopistas suplementarias de la Nueva medida A permite el financiamiento de algunos proyectos que no están directamente incluidos en el sistema de autopistas, como las arterias. Esos proyectos viales podrían incluir elementos completos de Calles, pero no pueden ser únicamente infraestructura peatonal y/o ciclista.

¿Puede el programa de autopistas de la Medida W financiar elementos peatonales y ciclistas?

Sí. El Plan de alivio de la congestión de la Medida W establece explícitamente: “Los proyectos candidatos elegibles pueden incluir componentes o instalaciones para bicicletas y peatones que se incorporen o mejoren la seguridad para un proyecto de autopista o intercambio más grande”. (Énfasis añadido). Los fondos de la Medida W Highway deben destinarse a proyectos en o a través del sistema de autopistas; el plan de alivio de la congestión no tiene una subcategoría de “autopistas Suplementarias” comparable a la Nueva medida A. Al igual que con la Medida A, un cruce independiente para peatones y bicicletas no sería elegible bajo el Programa de autopistas de la Medida W.

La TA ha programado y asignado la mayoría de los fondos del Programa de autopistas de la Medida W para proyectos multimodales con mejoras para bicicletas y peatones, incluidos los cruces peatonales y para bicicletas (por ejemplo, el intercambio de la US 101 / University Avenue de East Palo Alto y el cruce peatonal/ciclista).

¿Puede el programa de autopistas de la Medida W financiar proyectos que puedan ampliar las instalaciones?

Sí. El programa de autopistas de la Medida W financia proyectos diseñados para “aliviar la congestión; reducir los tiempos de viaje; aumentar el rendimiento de las personas; mejorar las operaciones, la seguridad y el acceso a las autopistas y los intercambiadores; y desplegar tecnologías y comunicaciones avanzadas en las autopistas”. Los proyectos de ampliación de las autopistas generalmente están diseñados para cumplir con uno o más de estos objetivos. Además, pueden abordar uno o más de los principios básicos de la Medida W.

En realidad, ningún proyecto puede abordar todos los objetivos del programa de autopistas de la Medida W o todos los principios básicos de la Medida W. Quizás más que en cualquier otro contexto, los proyectos considerados para su financiamiento en el marco del Programa de autopistas ilustran las tensiones internas entre los principios fundamentales. Por ejemplo, un proyecto que agregue un carril de giro a una rampa de salida podría tener beneficios de seguridad y reducir los atascos en una autopista principal, pero ese mismo proyecto puede no reducir las millas recorridas por los vehículos.

Caso Santa Cruz

¿Prohíbe el caso Campaña para el Transporte Sostenible, et al. contra el Departamento de Transporte de California, et al. (el “Caso Santa Cruz”) que la TA asigne fondos del Programa de autopistas a proyectos que puedan ampliar las instalaciones

No. El caso Santa Cruz no afecta si la TA asigna fondos del Programa de autopistas, ni cómo lo hace, incluso a proyectos que pueden ampliar las instalaciones.

El caso Santa Cruz involucra a un grupo comunitario que demanda a Caltrans y a la Comisión Regional de Transporte del Condado de Santa Cruz por la insuficiencia de un EIR específico del proyecto. Una audiencia sobre la petición de mandato ha sido programada para el 6 de diciembre de 2024, ante el juez James P. Argüelles en el Tribunal Superior del Condado de Sacramento.

El personal de la TA y el asesor legal continuarán monitoreando el caso. Sin embargo, no hay ninguna razón por la que el caso o su resultado tengan algún impacto en los proyectos o tipos de proyectos, que reciben fondos del Programa de autopistas de la Medida A o la Medida W.

Funciones de las partes interesadas y los responsables de la toma de decisiones en la planificación estratégica de la asistencia técnica y las convocatorias competitivas de proyectos (CFP)

¿Cómo participan las diferentes partes interesadas y tomadores de decisiones en la planificación estratégica?

Plan estratégico:

El plan estratégico de cinco años de la TA identifica las políticas, procedimientos y métodos para la administración y el gasto de los fondos generados por la Medida A Original y la Nueva medida A, y el 50 por ciento de los fondos generados por la Medida W.

El plan estratégico actual (2020-2024) se desarrolló a través de una participación amplia y multilingüe de las partes interesadas, para garantizar el desarrollo de un plan estratégico bien informado que aborde los diversos intereses y necesidades del Condado.

La divulgación pública incluyó:

- Reuniones del Grupo Asesor de Partes Interesadas (SAG, por sus siglas en inglés): el SAG estuvo compuesto por representantes que incluían organizaciones sin fines de lucro, grandes empleadores, grupos empresariales, grupos de tránsito y grupos de defensa de los constituyentes
- Reuniones del Grupo Asesor Técnico (TAG, por sus siglas en inglés): el TAG estuvo compuesto por representantes de las ciudades, el condado, las agencias de tránsito, los distritos especiales y los socios financieros locales de la TA
- Reuniones de la Junta Directiva de TA, del Comité Ad Hoc de la Junta y del Comité Asesor Ciudadano (ver más abajo para más detalles)
- Actualizaciones a la Junta de Supervisores del Condado, a la Asociación de Gobiernos de la Ciudad y el Condado del Condado de San Mateo (C/CAG) y a las Juntas Directivas de Commute.org
- Reuniones comunitarias, eventos emergentes en mercados de agricultores locales y presentaciones en reuniones de varias organizaciones en todo el condado
- Un ayuntamiento virtual
- Participación en línea a través de una página específica en el sitio web de la TA
- Una encuesta pública en línea publicada a través de los miembros del SAG y el TAG, un envío masivo de mensajes de texto a 40.000 residentes del condado al azar, correo electrónico a numerosas organizaciones comunitarias, escuelas y grupos de personas mayores, así como comunicados de prensa y publicidad en las redes sociales

- Un período de comentarios públicos de 30 días para el Borrador del plan estratégico, que incluye notificación previa a aproximadamente 4.500 encuestados

Comité Asesor de Ciudadanos (CAC)

La Medida A original estableció un Comité Asesor (CAC) para asesorar a la Autoridad sobre la administración del TEP de 1988. La Nueva medida A mantuvo esta relación en relación con el TEP de 2004. La función de la CAC es asesorar a la TA sobre la administración de la Medida A y la Medida W proporcionando, previa solicitud, aportes y recomendaciones sobre los puntos de la agenda que se presentan a la Junta de la TA. El CAC no dirige el trabajo del personal. Cuando el personal hace recomendaciones sobre el plan estratégico a la Junta Directiva, dichas recomendaciones pueden tener en cuenta los aportes del CAC. Además, el CAC puede compartir sus aportes directamente con la Junta Directiva. Los miembros individuales del CAC no tienen autoridad para hablar en nombre del CAC.

Junta de la TA

Como se mencionó anteriormente, la TA está gobernada por una Junta Directiva de siete miembros encargada de la administración de los TEPs de la Medida A de 1988 y 2004, así como de cuatro de las cinco categorías de financiamiento del Plan de alivio de la congestión de la Medida W. La Junta Directiva establece la dirección general de la política para la TA. La Junta Directiva tiene en cuenta los aportes de las distintas partes interesadas y del personal y adopta el plan estratégico. Además, la Junta Directiva de la TA puede confiar en un subconjunto de la Junta Directiva (en forma de un comité ad hoc) para trabajar con el personal en el desarrollo del plan estratégico final propuesto.

¿Cómo participan las diferentes partes interesadas y los tomadores de decisiones en las decisiones de financiamiento para categorías con programas competitivos?

Proceso de CFP

Como se describió anteriormente, los TEP de la Medida A de 1988 y 2004 y el Plan de alivio de la congestión de la Medida W proporcionan fondos para una multitud de programas de movilidad en el Condado de San Mateo. Mientras que algunos programas requieren asignaciones directas y formuladas (como la categoría de Calles locales y transporte), otros programas requieren acciones de programación y asignación

por parte de la Junta, a veces a través de un proceso de selección competitivo conocido como “Convocatoria de proyectos”. La frecuencia de las CFP difiere según el programa.

Las cinco categorías generales de criterios que se tienen en cuenta para la evaluación y selección de proyectos durante las CFP son: Necesidad, efectividad, sostenibilidad, preparación y apalancamiento del financiamiento. Los criterios de evaluación específicos se desarrollan en el plan estratégico de la TA o en un documento de planificación a corto plazo adoptado por la Junta Directiva. Los criterios se reexaminan con cada plan estratégico de la TA y pueden modificarse, sujeto a la aprobación de la Junta Directiva, para mantener la flexibilidad y tener en cuenta las nuevas directivas de política, iniciativas y legislación que promuevan aún más las metas del plan de gastos.

El personal desarrolla recomendaciones de financiamiento de proyectos de CFP basadas en los aportes de los Comités de revisión de proyectos de CFP. Las recomendaciones de financiamiento del personal se presentan a la Junta de la TA, que aprueba y programa las adjudicaciones del proyecto, ya sea tal como se presentan o con enmiendas. Los programas de autopistas, peatones y ciclistas, separación a nivel, transporte, alivio alternativo de la congestión/gestión de la demanda de transporte y conexiones de tránsito regional utilizan este proceso competitivo de CFP.

Comités de revisión de proyectos

Estos comités, mencionados anteriormente y también llamados a veces “Comités de evaluación”, están compuestos por personal técnico y partes interesadas con intereses y/o experiencia en temas relevantes de las CFP. Califican y recomiendan el financiamiento de proyectos en función de los criterios de selección establecidos por el plan estratégico de la TA o enumerados en un documento de planificación a corto plazo adoptado por la Junta Directiva correspondiente. Por ejemplo, en la CFP de peatones y ciclistas, el Comité de revisión a menudo está formado por personal técnico del condado y de la región (por ejemplo, personal de Caltrans, MTC, el Distrito, la Junta de Poderes Conjuntos del Corredor de la Península (propietaria y operadora de Caltrain) y voluntarios de los Comités Asesores de ciclistas y peatones del Condado y/o C/CAG.

Comité Consultivo de Ciudadanos (CAC, por sus siglas en inglés)

Al igual que con el plan estratégico, el CAC proporciona información al personal para las CFP, pero no dirige el trabajo del personal. Por lo general, los miembros del CAC proporcionan información sobre si los proyectos propuestos

son elegibles y están alineados con cada Medida y sus respectivas metas/principios básicos, pero no realizan evaluaciones detalladas como parte de los Comités de Revisión de Proyectos. Los miembros del CAC también pueden recomendar consideraciones adicionales, como limitar los proyectos adjudicados a un determinado umbral de puntuación para retener la financiación para futuros ciclos de CFP. Las recomendaciones del personal a la Junta Directiva pueden tener en cuenta los aportes del CAC. Además, el CAC puede compartir sus aportes directamente con la Junta Directiva. Al igual que en el caso anterior, los miembros individuales del CAC no pueden hablar en nombre del CAC.

Junta de la TA

La función de la Junta es considerar los aportes del personal, los Comités de Revisión de Proyectos y el CAC, así como la capacidad de financiamiento, para programar y asignar fondos a proyectos elegibles, y puede realizar modificaciones a los programas de proyectos propuestos. Al igual que con el plan estratégico, la Junta Directiva recurre periódicamente a un comité ad hoc de sus propios miembros, para trabajar con el personal antes de que se presente un programa final de proyectos propuesto para su aprobación por parte de la Junta Directiva.

¿Cuál es el papel del Comité de Supervisión Ciudadana (COC, por sus siglas en inglés) para la Medida W?

El COC para la Medida W no dirige el gasto de fondos. Según lo requerido por la Medida W, el COC supervisa revisando y luego proporcionando a la Junta de Distrito información sobre cómo se gastaron los ingresos de los impuestos en el año fiscal anterior de conformidad con el siguiente proceso: (a) El COC recibe el informe de auditoría anual del Distrito sobre la recepción y el gasto de los ingresos fiscales de la Medida W y los gastos bajo el plan de alivio de la congestión; (b) el COC celebra una audiencia pública anual sobre el informe de auditoría; y (c) el COC emite un informe anual sobre los resultados de la auditoría, que luego se presenta a la Junta Directiva del Distrito.

Manténgase informado

¡Queremos saber de usted! Visite nuestro sitio web o siganos en una de nuestras plataformas sociales para conocer las últimas novedades.

 www.smcta.com

 info@smcta.com

 [TransportationAuthority](#)

 [PeninsulaMoves](#)