plan

CAPÍTULO CUATRO

Plan Financiero

Free Language Assistance | Ayuda gratuita con el idioma | Libreng Tulong sa Wika | Hỗ trợ ngôn ngữ miễn phí
免費語言協助 | 免费语言协助 | مساعدة ترجمة مجانية | 무료 언어 지원 | کمک زبان رایگان | 無料の言語支援 | Бесплатная языковая помощь
Assistência linguística gratuita | मुफ़्त भाषा सहायता | Assistance linguistique gratuite | ជំនួយភាសាឥតគិតថ្លៃ
ఉచిత భాషా సహాయం | ภาษาช่วยเหลือด้านพาสาฟอิ | Kaalmada Luqadda ee Bilaashka ah | Безкоштовна мовна допомога

SANDAG.org/LanguageAssistance | 619.699.1900

CAPÍTULO 4

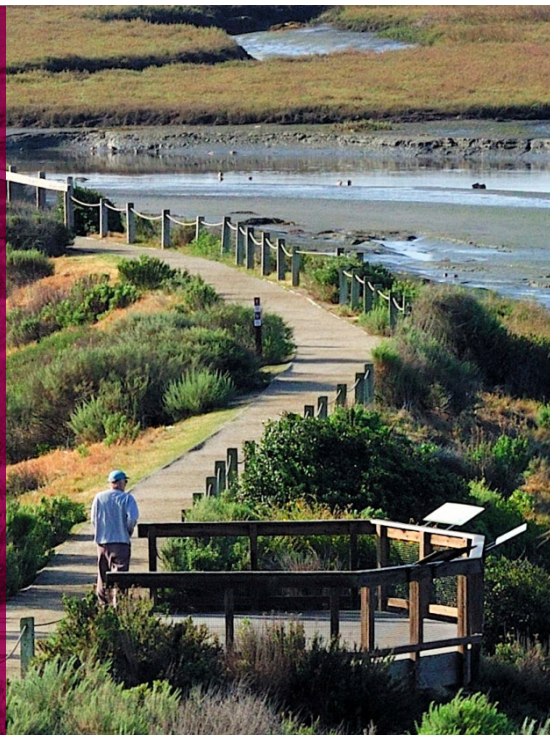
Índice de contenidos

Capítulo 4 Índice de contenidos **37**
Descripción General **38**
Fuentes deFinanciamiento **38**
Resumen de Fuentes de Financiamiento **39**
Federal 39
Estatal 39
Local 39
Suposiciones **40**
Nuevas Fuentes de Ingresos 40
Inversiones en Transporte 40
Escalamiento de Costos 41
Cambios de Financiamiento No Planificados 41

PLAN FINANCIERO

Descripción General

El plan financiero identifica posibles fuentes de financiamiento que puedan respaldar las inversiones en transporte de la región, incluidos nuevos proyectos y programas y el mantenimiento de nuestro sistema de transporte existente. La ley federal requiere que SANDAG desarrolle un plan regional basado en suposiciones razonables de los ingresos que estarán disponibles durante la vida del plan. Durante los próximos 25 años, el Plan Regional prevé que habrá fondos federales, estatales y locales por un total de aproximadamente 130 mil millones de dólares disponibles para financiar proyectos, programas y servicios. No todo el dinero estará disponible de inmediato, y la mayoría del financiamiento está vinculado a ciertos tipos de proyectos (como infraestructura de transporte público u operaciones y mantenimiento de carreteras). SANDAG no tiene la autoridad para mover esos fondos a diferentes tipos de proyectos. El plan debe ser coherente con los requisitos establecidos por el Congreso o la legislatura estatal.



FUENTES DE

Financiamiento

El Plan Regional 2025 se financiará mediante una combinación de ingresos federales, estatales y locales. Los fondos federales representan el 22% (Figura 4.1); los fondos estatales, el 20%; y los fondos locales, el 58% de los ingresos totales del proyecto. Las fuentes de ingresos descritas en el **Apéndice I** reflejan las mejores estimaciones de lo que razonablemente puede recaudarse de diversas fuentes. Algunas de las fuentes requieren la aprobación de leyes estatales y federales antes de entrar en vigor. Otras requieren la aprobación de los votantes. Como los fondos no estarán disponibles de una sola vez, los proyectos se construirán a medida que haya dinero disponible, como se muestra en la Figura 4.2. Para más detalles, en el **Apéndice I**, se presentan un resumen y los suposiciones para cada fuente de categoría de ingresos.

Figura 4.1 Fuentes de Financiamiento del Plan Regional 2025 (en miles de millones de dólares en 2024)

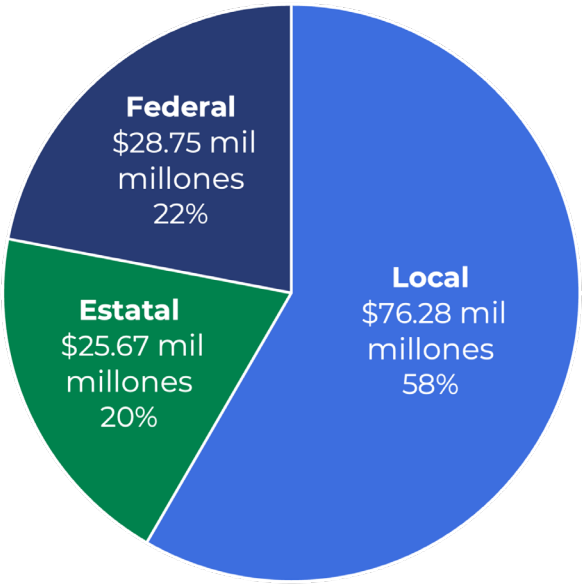
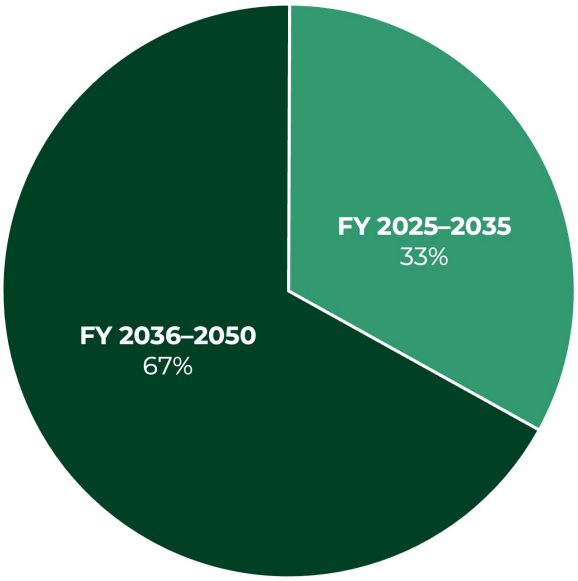


Figura 4.2 Ingresos Distribuidos por Fases del Plan Regional 2025



Resumen de Fuentes de Financiamiento

A continuación, se presenta un resumen de cada fuente de ingresos de financiamiento federal, estatal y local, y los supuestos que este plan hace para cada fuente. Todos los ingresos se han escalado hasta el año en que se gastan esos dólares y se basan en el factor de escalamiento apropiado para esa fuente de ingresos específica. En el **Apéndice I**, se incluyen detalles adicionales de cada fuente de financiamiento.

Federal

Las fuentes federales de ingresos que apoyan los esfuerzos de planificación regional incluyen una variedad de programas de financiamiento administrados por la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA), como subvenciones discrecionales para proyectos de capital de transporte público y mejoras de servicio. Además, las asignaciones de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) proporcionan financiamiento crítico para la infraestructura de transporte de superficie a través de programas como la Subvención en Bloque para el Transporte de Superficie (Surface Transportation Block Grant, STBG) y Mitigación del Tráfico y Calidad del Aire (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ). Otros fondos federales también pueden provenir de programas de subvenciones competitivas como Infraestructura para la Reconstrucción de Estados Unidos (Infrastructure for Rebuilding America, INFRA) y Reconstrucción de la Infraestructura Estadounidense con Sustentabilidad y Equidad (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity, RAISE).

Estatal

Las fuentes de financiamiento estatales son esenciales para impulsar las iniciativas de planificación regional y transporte de SANDAG. Estas incluyen los ingresos de la Cuenta de Mantenimiento y Rehabilitación de Carreteras (Road Maintenance and Rehabilitation Account, RMRA) establecida por el Proyecto de Ley del Senado 1 (Senate Bill [SB] 1), que proporciona fondos específicos para el mantenimiento y la mejora de la infraestructura del transporte local y regional. El Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales (State Highway Operation and Protection Program, SHOPP) también aporta importantes recursos para preservar y mejorar la seguridad y el rendimiento del sistema de carreteras estatales. Además de estos, SANDAG aprovecha el financiamiento de programas como el Programa de Transporte Activo (Active Transportation Program, ATP), el Programa de Capital de Transporte Público y Ferrocarril Interurbano (Transit and Intercity Rail Capital Program, TIRCP) y el Programa de Soluciones para Corredores con una Alta Cantidad de Tráfico (Solutions for Congested Corridors Program, SCCP), que apoyan proyectos destinados a aumentar la movilidad, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la conectividad de la red de transporte en toda la región.

Local

Las fuentes de financiamiento locales son un componente fundamental de la estrategia financiera de SANDAG para la planificación regional y las mejoras del transporte. Históricamente, SANDAG ha tenido éxito en aprovechar el financiamiento local para atraer fondos estatales y federales con el fin de ayudar a financiar proyectos. Hasta el año fiscal 2025, SANDAG ha podido conseguir financiamiento con una proporción de 3.1 a 1, lo que significa que cada dólar de TransNet genera más de 3 dólares de financiamiento estatal/federal. Una fuente principal es TransNet, el impuesto a las ventas de medio centavo aprobado por los votantes de la región dedicado a proyectos de transporte, que respalda una amplia gama de inversiones de capital, tránsito y transporte activo. Los fondos locales generales, incluidas las contribuciones de las agencias miembro y otras fuentes locales, brindan flexibilidad para respaldar las actividades de planificación, el desarrollo de proyectos y los requisitos de contrapartida para las subvenciones estatales y federales.

Suposiciones

Nuevas Fuentes de Ingresos

Es más difícil predecir cuánto dinero obtendremos de nuevas fuentes de financiamiento que de las existentes. El Plan Regional tiene en cuenta supuestos para nuevas fuentes de financiamiento a nivel local, estatal y federal. Estas nuevas fuentes podrían incluir nuevos impuestos, tarifas o acuerdos de publicidad y derechos de nombre. El momento y el monto reales de estos fondos pueden variar. Sin embargo, dada la forma en que históricamente se han aprobado las fuentes de financiamiento, es razonable suponer que se seguirán estableciendo fuentes nuevas. Suponemos que ninguna de las nuevas fuentes comenzará a operar antes de 2028 y que serían necesarias para completar todos los proyectos del Plan Regional. La mayor parte de este nuevo financiamiento será de base local, y el resto procederá del estado. No anticipamos ningún nuevo financiamiento federal para el plan. El **Apéndice I** contiene detalles sobre los distintos tipos de nuevos ingresos razonablemente anticipados que podemos esperar recibir, junto con sus respectivas evaluaciones de riesgos.

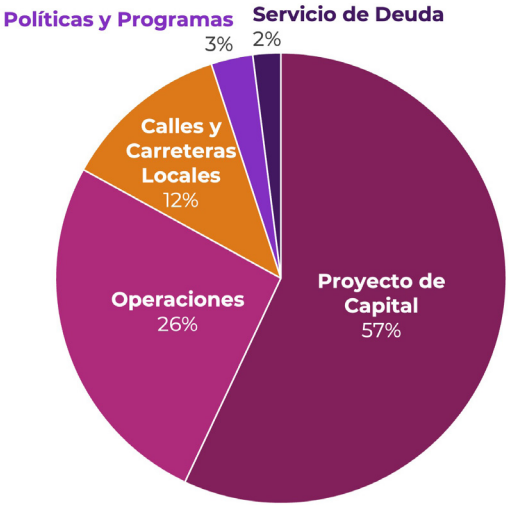
Inversiones en Transporte

El Plan Regional 2025 asigna inversiones en varias categorías esenciales que, en conjunto, proporcionan una descripción general de los compromisos financieros delineados en el plan. Estas categorías incluyen inversiones de capital, gastos operativos, inversiones en calles y caminos locales, financiamiento de programas y servicio de la deuda, como se ilustra en la Tabla 4.1.

Tabla 4.1 2025 Regional Plan Transportation Investments

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo

Categoría de gasto	**Costo** (millones de dólares en 2024)	**Costo** (% del total)
Capital	$71,919	57%
Operaciones	$32,540	26%
Calles y caminos locales	$14,830	12%
Políticas y programas	$3,611	3%
Servicio de la deuda	$2,596	2%
TOTAL	**$125,496**	**100%**



Más de la mitad de nuestros gastos planificados están relacionados con proyectos de capital, mientras que otra cuarta parte se asigna a la operación y mantenimiento de la red de transporte. Los gastos de capital consisten principalmente en corredores completos (incluidos los proyectos del Corredor Principal TransNet), transporte público y proyectos de transporte activo. Los costos de operación y mantenimiento respaldan las carreteras, el transporte público y los minibuses y otro microtransporte. Además, se asignarán 14,800 millones de dólares para proyectos de calles y carreteras locales. Los programas y las políticas tienen un presupuesto de 3,600 millones de dólares, y los costos del servicio de la deuda ascienden a 2,600 millones de dólares. Los gastos se muestran en la Tabla 4.2 con más detalles sobre los tipos de proyectos en el **Apéndice A**.

Tabla 4.2 2025 Regional Plan Planned Expenditures

Nota: Los totales pueden no coincidir debido al redondeo

Gasto Categoría	Años fiscales 2025-2035	Años fiscales 2036-2050	**Costo** (millones de dólares en 2024)
Corredores completos	$11,271	$13,517	$24,787
Transporte no motorizado	$1,079	$4,272	$5,351
Transporte público	$23,675	$50,209	$73,883
Minibuses	$55	$146	$201
Administración del sistema de trans-porte	$109	$128	$237
Políticas y programas de apoyo	$1,418	$2,193	$3,611
Proyectos locales	$6,543	$8,287	$14,830
Servicio de la deuda	$1,380	$1,216	$2,596
TOTAL	**$45,529**	**$79,967**	**$125,496**

Escalamiento de Costos

Durante los próximos 25 años, planeamos implementar muchos proyectos, programas y políticas. Asignamos los gastos del proyecto a lo largo de varios años para alinearlos con los cronogramas de desarrollo estándar, mientras que los costos del programa y la política se distribuyen para corresponder con los niveles de inversión esperados a lo largo del tiempo. Hemos proporcionado todos los costos tanto en valores actuales en dólares (2024) como en dólares del año de gasto (Year-of-Expenditure, YOE). Las estimaciones de costos en dólares YOE incorporan tasas de aumento para reflejar el costo anticipado de construir, operar y mantener todos los elementos del plan a lo largo del tiempo. Cuando se comparan los costos e ingresos estimados en dólares YOE, podemos determinar de manera efectiva una estrategia adecuada para escalonar nuestras inversiones, lo cual es esencial para cumplir con los requisitos estatales y federales para un plan con restricciones financieras. En el **Apéndice H** se puede encontrar información adicional.

Cambios de Financiamiento No Planificados

La planificación de inversiones financiadas con ingresos previstos puede ser un desafío. Cuadro I.4: Fuentes de ingresos: Supuestos de Disponibilidad y Evaluación de Riesgos, en el **Apéndice I**, se destaca los riesgos potenciales y su mitigación para cada fuente de ingresos y cómo podríamos abordarlos en el futuro. Aunque los ingresos futuros se basan en las tendencias de las fuentes de ingresos existentes, puede haber cambios significativos que no se pueden predecir. Estos incluyen cambios políticos, crisis económicas y la aprobación de nuevas fuentes de financiamiento. El Plan Regional se actualiza cada cuatro años para tener en cuenta estos cambios y realizar los ajustes necesarios en el momento, y la disponibilidad de ingresos para los proyectos.