



Punto no.(5) del Orden del día

Para: Comité de Transporte/Comité Plenario  
Reunión del 21 de octubre de 2021

De: Ron Downing, Director de Planificación  
James P. Swindler, Director General Suplente, División del Ferry  
Denis J. Mulligan, Director General

Asunto: **AUTORIZAR LAS ACCIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN PROYECTO DE DEMOSTRACIÓN PARA OFRECER EL SERVICIO DE GOLDEN GATE FERRY ENTRE LA TERMINAL DE FERRY DE SAN FRANCISCO Y ANGEL ISLAND**

### **Recomendación**

El Comité de Transporte recomienda que el Consejo de Administración autorice al Director General: (1) a negociar y celebrar un acuerdo de ejercicio conjunto de poderes con el Departamento de Parques y Recreación del Estado de California para el uso de las instalaciones de embarcamiento del ferry en Angel Island, en un formulario aprobada por el Abogado ; (2) a implementar una nueva ruta de ferry entre la Terminal de Ferry de San Francisco y Angel Island, que se implementaría inicialmente como un proyecto de demostración de un año ; y (3) a programar una audiencia pública para recibir comentarios del público sobre las tarifas propuestas para esta ruta de demostración.

Este asunto será presentado al Consejo de Administración en su reunión del 22 de octubre de 2021 para que tomen las medidas apropiadas.

### **Resumen**

En diciembre de 2020, Blue & Gold Fleet notificó al Departamento de Parques y Recreación del Estado de California ("Parques del Estado") de su intención de terminar su contrato para el servicio de ferry entre San Francisco y Angel Island. La solicitud de Blue & Gold ante la Comisión de Servicios Públicos de California para que se le exima de su obligación de prestar este servicio sigue pendiente. Con la expectativa de que Blue & Gold cese sus operaciones en un futuro próximo, y como ya informó el Director General al Consejo de Administración (Consejo), el personal del Distrito de Puentes, Carreteras y Transportes del Golden Gate (Distrito) ha tenido conversaciones con Parques del Estado para estudiar la posibilidad de que el Distrito asuma este servicio. Durante los últimos meses, el Distrito y los Parques Estatales han negociado los términos de un acuerdo de ejercicio conjunto de poderes, a través del cual el Distrito operaría el servicio de ferry utilizando el amarradero de Parques del Estado en Angel Island. Los términos básicos del acuerdo son los siguientes:

Tipo de acuerdo:	Ejercicio conjunto de poderes
Plazo:	10 años, opción mutua de prórroga por 10 años más
Terminación:	Preaviso de 365 días por cualquiera de las partes
Cuotas del muelle:	Pago de \$3,000 al mes al Fondo de Mejora y Mantenimiento de las Instalaciones (FIMA)
Mantenimiento:	Responsabilidad del Estado, utilizando los fondos del FIMA
Reparaciones:	Responsabilidad del Distrito
Modificaciones conforme a ADA:	Las modificaciones para acomodar los catamaranes en el amarradero son responsabilidad del Distrito
Servicio:	Plan para operar 5 viajes diarios, entre las horas de las 10 a.m. y 6 p.m.
Tarifas y tasas:	El Distrito cobraría las tarifas y las entradas al parque a través del sistema Clipper
Administración de riesgos:	Indemnización mutua
Publicidad:	Uso compartido de los logotipos, cooperación en la publicidad

Este acuerdo es un paso fundamental para que el Distrito opere el servicio de ferry entre San Francisco y Angel Island. El personal recomienda que el Distrito opere el servicio entre San Francisco y Angel Island inicialmente como un proyecto de demostración de un año, tras el cese del servicio de Blue & Gold, para así garantizar un servicio de ferry ininterrumpido y fiable.

Otro paso fundamental para el servicio de Angel Island es establecer las tarifas para el servicio de demostración después de celebrar una audiencia pública para recibir comentarios del público, según la política del Consejo.

Las futuras acciones del Consejo incluyen la aprobación de un análisis de equidad del Título VI como requisito para hacer permanente el nuevo servicio de ferry. El período de demostración de un año permitirá la recopilación y el análisis de información demográfica para garantizar que el servicio de ferry y las tarifas no causen un impacto dispar en las comunidades minoritarias, ni una carga desproporcionada en las comunidades de bajos ingresos, en cumplimiento de la política del Consejo y los requisitos de la Dirección Federal de Tránsito.

El Distrito fijará y cobrará las tarifas y la cuota de entrada del Parque Estatal (\$2.00 para los niños de 5 a 18 años y \$3.00 para los adultos de 19 años o más). El Distrito remitirá las tarifas cobradas al Departamento de Parques y Recreación del Estado de California.

La tarifa propuesta de viaje sencillo es la misma que la del servicio de Tiburon más la tarifa de entrada *pass-thru* al Parque Estatal, y estará disponible exclusivamente a través del sistema Clipper (actualmente \$14.00 más la tarifa de entrada al Parque Estatal para una cuota de viaje sencillo para adulto en cada sentido, o \$7.50 más la tarifa de entrada al Parque Estatal usando una tarjeta Clipper con valor almacenado). Las tarifas grupales (importe por determinarse), por ejemplo, para escuelas y otros grupos, estarán disponibles a través del departamento de servicio al cliente del Distrito.

## **Discusión**

Se recomienda que se implemente un proyecto de demostración para proporcionar inicialmente un aproximado de cinco viajes en el Golden Gate Ferry cada día durante todo el año entre la Terminal del Ferry de San Francisco y Angel Island. La ubicación de la Terminal de Ferry de San Francisco ofrece conexiones de transporte más convenientes que la terminal utilizada por Blue and Gold para el servicio actual, que se encuentra en el Muelle 41.

El servicio utilizará barcos que ya operan en otras rutas programadas, es decir, San Francisco, Sausalito y Tiburón. Por lo general, el aumento de costos para el Distrito sería por el combustible (aproximadamente unos 480 galones adicionales por día laborable y unos 1,200 galones el fin de semana) y otros costos varios como los consumibles. La excepción sería la adición de un segundo barco los fines de semana y la tripulación los fines de semana entre noviembre y marzo (seis meses del año). Esto sería necesario una vez que el servicio de ferry vuelva a acercarse a los niveles anteriores al COVID.

El servicio se prestará utilizando la capacidad disponible del ferry, tanto en lo que respecta a los barcos como a las tripulaciones que actualmente se utilizan para el servicio de viajes diarios. Se prevé un costo de mantenimiento nominal relacionado con este servicio debido a un pequeño número de millas adicionales recorridas. Seis meses al año, las operaciones de ferry añadirían un barco adicional para prestar el servicio de Angel Island los fines de semana, lo que requeriría 24 horas adicionales de un capitán y 66 horas para tres marineros por fin de semana. Se calcula que los costos de este servicio serán de entre \$920,000 y \$1 millón.

Se prevé que los ingresos por las tarifas cubrirán una parte de los costos adicionales asociados al servicio de Angel Island. Para dar un poco de contexto, Blue & Gold Fleet vendió, en promedio, 136.000 boletos anuales a Angel Island durante un período de tres años.

Se recomienda que este servicio se implemente inicialmente como un proyecto de demostración por una serie de razones. Primero, los lineamientos actuales del Título VI de la Dirección Federal de Tránsito (FTA) abordan específicamente los proyectos de demostración y dan a las agencias de transporte público la libertad de introducir un proyecto de demostración durante un máximo de un año antes de que se requiera un análisis de equidad del Título VI. Una de las piedras angulares del análisis de equidad del Título VI es que se utilicen datos demográficos para demostrar cómo el servicio abordaría las necesidades de transporte de las comunidades desfavorecidas. El periodo de demostración permitiría al Distrito recopilar y analizar los datos demográficos de los usuarios del nuevo servicio para apoyar plenamente el análisis de equidad. Segundo, con este nuevo servicio, el Distrito necesita tener la libertad para estudiar los patrones de uso del nuevo servicio y hacer posibles ajustes sin pasar por un proceso completo de revisión pública. Tercero, dado que la región aún está saliendo de la pandemia, el Distrito necesita tener la libertad para ajustar el servicio subyacente en los viajes regulares de ferry que sirven a las áreas de Tiburón y Sausalito, de los que dependería el nuevo servicio.

Como proyecto de demostración, este servicio se evaluará a los seis meses para evaluar el número de pasajeros y determinar las modificaciones necesarias. Si bien el análisis del Título VI es necesario al cumplirse un año de la demostración, el Distrito tiene la posibilidad en ese momento de convertir el servicio en permanente, o bien de prolongar la demostración más allá de

ese momento si el servicio necesita más tiempo para madurar. El personal informará al Consejo al cumplirse los seis meses para determinar si el servicio debe hacerse permanente o si se prolongará la demostración.

Basado en la suposición de que comenzaremos el servicio tan pronto como a finales de noviembre de 2021, nuestro servicio inicial de días laborables (incluyendo el servicio de Angel Island) para el invierno hasta principios de la primavera incluirá las tripulaciones existentes de viajes diarios AM y PM de Sausalito y Tiburón.

<b>DÍAS LABORABLES</b>								
Servicio adicional a Angel Island con las tripulaciones existentes								
	Llegar San Francisco	Salir San Francisco	Llegar Angel Island	Salir Angel Island	Llegar Tiburon	Salir Tiburon	Llegar Sausalito	Salir Sausalito
tripulación AM existente viajes diarios Sausalito/Tiburon						7:40	8:00	8:05
	8:35	8:45	9:15	9:25				
	9:55	10:10	10:40	10:50				
	11:50	12:30	1:00	1:10				
tripulación PM existente viajes diarios Sausalito/Tiburon	2:20	3:00	3:30	3:40				
	4:10	4:20					4:50	5:00
					5:20	5:25		
	5:55	6:05					6:35	6:45
					7:05			

Basado en la suposición de que comenzaremos el servicio tan pronto como a finales de noviembre de 2021, nuestro servicio inicial de días laborables (incluyendo el servicio de Angel Island) para el invierno hasta principios de la primavera incluirá las tripulaciones existentes de viajes en horas pico AM y PM de Sausalito y Tiburón.

<b>FIN DE SEMANA</b>			
Servicio adicional a Angel Island			
Llegar San Francisco	Salir San Francisco	Llegar Angel Island	Salir Angel Island
	9:20	9:50	10:00
10:30	10:40	11:10	11:20
12:25	12:40	1:10	1:20
2:20	3:00	3:30	3:40
4:10	4:20	4:50	5:00
5:30			

### **Impacto fiscal**

Se calcula que los costos de este servicio piloto tal y como se describe serán de entre \$920,000 y \$1 millón por año. Como se describió anteriormente, los principales costos de este servicio adicional se encuentran en las categorías de combustible, mantenimiento y otros costos varios como las cuotas de desembarco. Este costo se compensará parcialmente con las tarifas cobradas

a los clientes que viajen entre San Francisco y Angel Island. Por lo tanto, el impacto fiscal está ligado al volumen de pasajeros. Además, si el Distrito opta por modificar las instalaciones de atraque para acomodar sus catamaranes, habrá un costo adicional único de aproximadamente \$300,000. Se proporcionará información detallada sobre los costos e ingresos junto con el análisis del Título VI y otra información cuando el Consejo considere hacer permanente esta ruta en una reunión futura.