



Punto del orden del día No. (6)

A: Comité de Auditoría Financiera/Comité Plenario  
reunión de 25 de enero de 2024

De: Jennifer Mennucci, directora de presupuesto e ingresos electrónicos  
Joseph M. Wire, auditor-contralor  
Denis J. Mulligan, director general

Sujeto: **APROBAR ACCIONES RELATIVAS AL PROCESO DE DIVULGACIÓN PÚBLICA RELATIVA A LA PRESENTACIÓN DE OPCIONES DE PEAJE PARA UN POTENCIAL AUMENTO DE PEAJE EN EL PUENTE GOLDEN GATE**

### **Recomendación**

La información proporcionada en este informe tiene como objetivo facilitar la discusión por parte del Comité de Auditoría de Finanzas sobre las acciones relacionadas con el proceso de divulgación pública para un aumento de peaje de varios años y brindar orientación al personal sobre las opciones propuestas de aumento de peaje de varios años. Para permitir tiempo adecuado para la opinión del público, el Comité de Auditoría de Finanzas recomienda que la Junta Directiva apruebe acciones relacionadas con un aumento de peaje propuesto, de la siguiente manera:

1. Autorizar al personal a presentar para revisión pública varias opciones de peaje, en el entendimiento de que cualquier acción para modificar la estructura de peaje existente se llevará a cabo solo después de que se lleve a cabo un extenso proceso de divulgación pública destinado a informar completamente al público sobre la gama de servicios y las finanzas del Distrito. requerido para apoyar futuros programas operativos y de capital;
2. Autorizar al personal a realizar jornadas de puertas abiertas informativas virtuales como se detalla a continuación, con el fin de brindar información, responder preguntas y recibir comentarios del público sobre las opciones propuestas de aumento de peaje que se están considerando.

### **Fechas de puertas abiertas virtuales**

miércoles, 14 de febrero de 2024  
Mediodía – 13:00

jueves, 15 de febrero de 2024  
7:00 – 8:00 p.m.

El público tendrá la oportunidad de participar en línea. Las personas podrán conocer los

[BOX 29000, ESTACIÓN PRESIDIO ♦ SAN FRANCISCO, CA 94129-9000 ♦ EE.](#)

planes de peaje propuestos, obtener respuestas a sus preguntas y enviar comentarios públicos; y,

3. Autorizar al personal a programar una audiencia pública para el jueves 22 de febrero de 2024 a las 9:00 a. m. en la sala de juntas, edificio administrativo, plaza de peaje del puente Golden Gate, San Francisco.

### **Resumen**

El propósito de este informe es presentar para la consideración de la Junta opciones de aumento de peaje de varios años desarrolladas por el personal con aportes del Comité de Auditoría de Finanzas en su reunión del 14 de diciembre de 2023, y establecer la intención de involucrar ampliamente al público en el proceso de fijación de peajes que podría conducir a un aumento de peaje el 1 de julio de 2024 en el puente Golden Gate. La acción ante el Comité de Auditoría de Finanzas hoy es finalizar las opciones de aumento de peajes y un proceso de divulgación pública. Los pasos para una propuesta de aumento de las tarifas de peaje se describen cronológicamente de la siguiente manera:

1. En la reunión de diciembre de 2023, el Comité de Auditoría de Finanzas discutió la posible necesidad de un futuro aumento de peaje, los tipos de tarifas de peaje y propuso pasos para la divulgación pública para solicitar opiniones y orientación sobre un posible aumento de peaje.
2. En la reunión actual (25 de enero de 2024, Comité de Auditoría de Finanzas y 26 de enero de 2024, reuniones de la Junta), el personal solicita autorización para presentar para revisión pública varias opciones de aumento de peaje, en el entendimiento de que cualquier acción para modificar la estructura de peaje existente tendrá lugar sólo después de un extenso proceso de divulgación pública diseñado para informar, explicar y evaluar completamente la reacción del público a la gama de servicios del Distrito y las finanzas requeridas para apoyar esos servicios y futuros programas operativos y de capital.
3. En febrero de 2024, el personal llevaría a cabo jornadas de puertas abiertas virtuales con el fin de brindar información, responder preguntas y recibir comentarios del público sobre posibles opciones de aumento de peajes.
4. Después de las jornadas de puertas abiertas, la Junta llevaría a cabo una audiencia pública formal el jueves 22 de febrero de 2024 para evaluar los comentarios del público sobre las opciones.
5. En marzo de 2024, la Junta consideraría para aprobación la adopción de un plan plurianual de aumento de peajes.
6. En julio de 2024 se podría implementar el primer cambio de tarifas de peaje.

### ***Déficit presupuestario futuro***

Los ingresos por peajes del puente son la principal fuente de ingresos para financiar la operación y el mantenimiento del puente Golden Gate y las operaciones de tránsito del Distrito. Se ha incluido una propuesta para aumentar anualmente los peajes en una cantidad moderada como una de las muchas iniciativas en los Planes Financieros Estratégicos anteriores. Actualmente, la Junta

está comprometida en un nuevo esfuerzo de planificación estratégica que probablemente incluirá la consideración de un nuevo plan de aumento de peajes. Además, durante la revisión de las proyecciones financieras por parte del Comité de Auditoría de Finanzas el 26 de octubre de 2023, se discutió la posibilidad de un nuevo plan de aumento de peajes porque el Distrito depende de los peajes para financiar sus operaciones y garantizar sus finanzas a largo plazo. estabilidad.

Las tablas a continuación provienen de las proyecciones financieras a cinco y diez años discutidas en la reunión del Comité de Auditoría Financiera del 26 de octubre de 2023 (<https://www.goldengate.org/assets/1/25/2023-1026-financecomm-no8-fivetenyearprojections1.pdf?10741>). Hay dos proyecciones en el informe: (1) la primera se basa en los niveles de ingresos y gastos del último año fiscal; y (2) el segundo se basa en el presupuesto adoptado, que proporcionó niveles de gasto más altos para permitir el regreso de los pasajeros que viajan diariamente a los niveles de uso posteriores a la pandemia. El informe estima un déficit de \$220 millones en cinco años si el Distrito mantiene los niveles actuales de servicio de tránsito y un déficit de \$471 millones en cinco años si el Distrito brindara un servicio de tránsito más cercano a los niveles de servicio previos a la pandemia.

	<b>Año 1 Año fiscal 24/25</b>	<b>Subtotal Año 1 – 5</b>	<b>Total Año 1 – 10</b>
<b>Proyección de los niveles actuales de servicio de tránsito</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>
Gastos operativos totales con contribución de capital (basado en datos reales del año fiscal 22/23)	\$253	\$1,348	\$2,893
Ingresos operativos totales con financiación federal única	\$252	\$1,128	\$2,214
<b>Superávit total operativo y de capital/(déficit)</b>	<b>(\$1)</b>	<b>(\$220)</b>	<b>(\$679)</b>
	<b>Año 1 Año fiscal 24/25</b>	<b>Subtotal Año 1 – 5</b>	<b>Total Año 1 – 10</b>
<b>Proyección de niveles de servicio cercanos a los anteriores a Covid</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>	<b>Estimar (\$millones)</b>
Gastos operativos totales con contribución de capital (basado en el presupuesto del año fiscal 23/24)	\$292	\$1,557	\$3,347
Ingresos operativos totales	\$219	\$1,086	\$2,172
<b>Superávit/(déficit) total operativo y de capital</b>	<b>(\$73)</b>	<b>(\$471)</b>	<b>(\$1,175)</b>

### ***La importancia de los ingresos por peaje de puentes***

Los peajes de los puentes suministran la mayor parte de los ingresos operativos del Distrito y, según lo previsto por la legislación habilitadora del Distrito, esos ingresos se dedican tanto a los proyectos de capital del Puente como a aquellos gastos en los que incurre el Distrito en la operación y mantenimiento del Puente Golden Gate y el Servicio de Autobuses y Transporte del Distrito. Servicios de transbordador. En los últimos años previos a la pandemia, aproximadamente la mitad de todos los ingresos por peajes se destinaron a financiar operaciones de tránsito. Además de los

fondos operativos, las instalaciones del Puente y el Transporte Público requieren fondos para proyectos de capital (mantenimiento, reparación y mejoras). Desde el inicio de la pandemia, el Distrito ha experimentado menos cruces de puentes que en años anteriores porque los viajeros aún no han regresado a trabajar en San Francisco a los niveles previos a la pandemia, lo que ha resultado en una reducción de los viajes de los viajeros. Actualmente, el Distrito tiene entre el 80 y el 85 % del tráfico anterior a Covid y las horas de viaje se redujeron en casi un 30 %. Esto supone una pérdida de entre 25 y 30 millones de dólares al año, lo que representa hasta una cuarta parte de los presupuestos de los sistemas de autobuses y ferris anteriores a Covid.

El Distrito pudo obtener fondos federales de ayuda por COVID por única vez para compensar esta pérdida de ingresos en los presupuestos del servicio de tránsito, lo que le permitió al Distrito revertir los despidos de empleados planificados y financiar aquellos servicios de tránsito que tenían demanda. El Distrito ha sido fiscalmente responsable al monitorear cuidadosamente el nivel de demanda de transporte, establecer niveles de servicio de transporte para satisfacer esa demanda y mantener los gastos lo más bajos posible para estirar los fondos federales únicos durante los últimos cuatro años. El financiamiento federal único se gastará en su totalidad a fines de junio de 2024.

Históricamente, la meta de ingresos para un plan de aumento de peajes se basaba en reducir la mayor parte del déficit proyectado como se muestra en la proyección financiera anual del Distrito (descrita anteriormente). Debido a los impactos persistentes de la pandemia en los viajes en el corredor Golden Gate (puente, autobús y ferry), los ingresos por peajes y tarifas de tránsito son menores que antes de la pandemia y, por lo tanto, es poco probable que un nuevo aumento de peaje aborde la mayoría de los costos proyectados. déficit.

Durante los últimos cinco años, los peajes del Puente Golden Gate han aumentado un promedio de 35 centavos (\$0,35) por año como parte de un plan de peaje plurianual previamente aprobado por la Junta. El último y último aumento de este tipo se produjo el año pasado, el 1 de julio de 2023.

Desde que se implementó el último plan de aumento de peajes en abril de 2019, los costos de los bienes y servicios necesarios para llevar a cabo la misión del Distrito de brindar servicios de transporte a sus clientes han aumentado. Durante esos cinco años, la tasa de inflación anual promedio fue del 4,0% (IPC-U).

El resto de este informe se divide en las siguientes secciones:

- I. Criterios para seleccionar opciones de peaje
- II. Revisión pública del posible aumento de peajes
- III. Posibles opciones de peaje para fines de discusión

## **I. Criterios para seleccionar opciones de peaje**

Esta sección presenta posibles criterios para la discusión y orientación con respecto al desarrollo y revisión de opciones de peaje. Los criterios propuestos incluyen:

1. Cualquier propuesta de aumento de peaje debe abordar importantes necesidades de financiación identificadas en las Proyecciones Financieras de octubre de 2023 para los próximos cinco años. Se entiende que el Distrito continuará sus esfuerzos para identificar

oportunidades innovadoras de reducción de costos, así como formas de aumentar los ingresos para abordar algunas de sus necesidades de financiamiento proyectadas y futuras necesidades de financiamiento de la organización. Estas oportunidades adicionales podrían desarrollarse en el futuro Plan Estratégico.

2. El Distrito debe continuar ofreciendo al menos tres tarifas de peaje según el método que el cliente elija para pagar su peaje.
  - Un peaje más bajo debería permanecer disponible para los clientes de FasTrak® porque pagan por adelantado su cuenta de peaje y el uso tanto de la etiqueta FasTrak como de la placa del vehículo hace que el cobro del peaje sea más seguro y más eficiente. Como tal, este método tiene el costo más bajo por transacción de cliente.
  - Un peaje de tarifa media para los clientes de peaje de matrículas (programa Pay-By-Plate) porque pospagan su peaje de forma proactiva. Este nivel se implementó en el plan de 2019 y ha demostrado ser útil para los clientes del Distrito. Esta tarifa es para clientes que realizan pagos únicos antes de recibir una factura y han abierto proactivamente una cuenta con matrícula. Estas transacciones se basan únicamente en la placa del vehículo, pero el cliente se identifica para que el cobro de peajes por parte del Distrito sea más seguro.
  - La tarifa de peaje más alta sería para los clientes de peaje con factura porque el Distrito debe encontrar al cliente y solicitar el pago. Estas transacciones se basan únicamente en la placa del vehículo y requieren que el Distrito localice al cliente y le envíe una factura por correo.
3. Aunque el sistema AET del Distrito permite aumentos de peaje en cualquier incremento, los incrementos desconocidos y los cambios frecuentes pueden resultar confusos para los clientes que pagan peaje del Distrito. Todas las opciones promoverán estructuras de peaje simples para garantizar mensajes y expectativas transparentes.
4. Aprovechando el éxito del enfoque plurianual del Distrito del aumento de peaje plurianual anterior y los últimos cinco aumentos de tarifas de transporte de varios años, y manteniendo el criterio n.º 3, todas las opciones de aumento de peaje para revisión y comentarios públicos aumentarían los peajes de manera incremental. durante el plan quinquenal para cumplir con el objetivo de financiación del criterio n.º 1. Estos aumentos incrementales se redondearían a los 5 centavos más cercanos para permitir una comunicación clara de las tarifas de peaje.
5. De acuerdo con la política existente, para vehículos de más de 3 ejes, la tarifa de peaje por eje para cada eje comenzando con el tercer eje seguirá siendo igual a la tarifa de peaje base de 2 ejes para ese tipo de pago (FasTrak, Pay-By-Plate, o Factura). Por lo tanto, si la tarifa de peaje base se incrementa en \$0,25 centavos, entonces la tarifa por cada eje para vehículos de más de 3 ejes se incrementará en \$0,25 centavos. El peaje seguirá limitado al valor de una tarifa de peaje de 7 ejes.
6. De acuerdo con la política existente, el peaje para viajes compartidos y personas con discapacidades aumentará en la misma cantidad que la tarifa de peaje de FasTrak. Por lo

tanto, si el peaje de viaje compartido es de \$6,75 y el peaje de FasTrak se incrementa en \$0,25 centavos, el nuevo peaje de viaje compartido será de \$7,00.

## **II. Revisión pública del posible aumento de peajes**

Como se indicó anteriormente, el 26 de octubre de 2023, el Comité de Auditoría Financiera realizó su revisión anual de la Proyección Financiera a Cinco y Diez Años. Se informó al Comité que el personal recomendaría a la Junta en su próxima reunión que inicie los pasos apropiados para considerar la presentación de opciones de aumento de peaje al público para un posible aumento de peaje el 1 de julio de 2024.

Esta sección del informe tiene como objetivo facilitar la discusión del Comité de Auditoría de Finanzas y los aportes al personal para la preparación para la consideración de la Junta, en su reunión actual (25 de enero de 2024, Comité de Auditoría de Finanzas y 26 de enero de 2024, reuniones de la Junta), de un proceso público para revisar y comentar sobre un posible nuevo aumento de peaje plurianual. La recomendación a la Junta es considerar lo siguiente:

- Autorizar al personal a presentar opciones de peaje aprobadas para el público y, en última instancia, la revisión de la Junta que, combinadas con otras acciones, produzcan los ingresos necesarios para llevar a cabo el servicio de transporte del Distrito para sus clientes;
- Autorizar al personal a realizar una serie de jornadas de puertas abiertas virtuales en febrero de 2024 para brindar información y recibir comentarios del público;
- Autorizar al personal a realizar una audiencia pública después de las jornadas de puertas abiertas el jueves 22 de febrero de 2024; y,
- Implementar cualquier acción de seguimiento de la Junta para la implementación de un posible aumento de peajes en julio de 2024.

### ***Plan de divulgación pública: educación pública y aportes a un aumento de peaje propuesto***

Como ocurre con todas las propuestas del Distrito que tienen un impacto en el público, se implementará un Plan (Plan) de Divulgación Pública integral. El Plan incluirá esfuerzos de extensión destinados a involucrar a los clientes que pagan peaje del Distrito en el proceso. El Plan se centrará en educar y aumentar la conciencia de los pagadores de peaje sobre las opciones de aumento de peaje y el razonamiento detrás de la necesidad de un aumento de peaje, así como brindar opciones para comentar y brindar comentarios sobre las opciones propuestas.

El Plan incluirá esfuerzos de divulgación, como un área dedicada en el sitio web donde se puede encontrar toda la información sobre el aumento de peajes, así como un formulario de comentarios en línea para la opinión del público; uso de las cuentas de redes sociales del Distrito; publicidad impresa y digital; extensión de socios comunitarios; divulgación por correo electrónico; desarrollo de preguntas frecuentes; reuniones informativas y actualizaciones periódicas para los medios de comunicación; oficina de oradores; contenido en línea basado en vídeo; reuniones del consejo

editorial; preparación de materiales educativos/informativos para divulgación; y realizar jornadas de puertas abiertas y una audiencia pública formal.

Se propone celebrar dos reuniones virtuales de puertas abiertas en febrero de 2024 para recibir comentarios del público sobre las opciones de peaje y proporcionar un foro para que el personal responda preguntas y brinde información al público sobre la necesidad financiera de un aumento de peaje en este momento. .

Un traductor de español estará presente en las jornadas de puertas abiertas virtuales. Las traducciones en otros idiomas pueden estar disponibles utilizando Language Line si es necesario. Las reuniones serán publicitadas a través de varios canales de medios locales. Los materiales impresos estarán disponibles en inglés, español, chino y vietnamita.

A través del evento en línea, el público podrá conocer los planes de peaje propuestos, obtener respuestas a sus preguntas y enviar comentarios públicos oficiales. La presentación de puertas abiertas estará disponible en línea después de la primera jornada de puertas abiertas en el sitio web del Distrito para permitir que el público revise y comente a su conveniencia.

Las fechas propuestas para las jornadas de puertas abiertas virtuales son las siguientes:

Miércoles 14 de febrero de 2024, mediodía – 1:00 p.m.  
Jueves, 15 de febrero de 2024, 7:00 – 8:00 pm

Luego de la implementación de las diversas estrategias de divulgación mencionadas anteriormente, el proceso de divulgación culminará con una audiencia pública formal el jueves 22 de febrero de 2024 a las 9:00 a. m. en la sala de juntas, edificio administrativo, plaza de peaje del puente Golden Gate, San Francisco, CA.

Los comentarios públicos sobre la propuesta pueden presentarse de varias maneras diferentes:

1. Asistir a las jornadas de puertas abiertas o audiencia pública;
2. Correo electrónico [audiencia pública@goldengate.org](mailto:audiencia_publica@goldengate.org); y/o,
3. Enviar comentarios por escrito al Secretario del Distrito.

Todos los comentarios se considerarán por igual independientemente de la forma en que se envíen. Por lo tanto, las personas no tienen que asistir a la audiencia pública y brindar testimonio en persona si han comentado por correo electrónico o formularios escritos. Todos los comentarios recibidos a través de los métodos anteriores se considerarán en la recomendación final. Los comentarios deben recibirse antes de las 4:30 p. m. del viernes 23 de febrero de 2024.

### ***Proceso Ambiental para la Revisión del Incremento de Peaje***

La Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) se aplica a proyectos que requieren la aprobación de una agencia federal. Las tarifas de peaje de las instalaciones de peaje existentes generalmente se dejan a discreción estatal y local. Las opciones que está considerando el Distrito para cambiar las tarifas de peaje existentes para el puente Golden Gate no requieren aprobación federal y están exentas del proceso NEPA.

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) se aplica a proyectos discrecionales propuestos por agencias estatales y locales que tienen el potencial de causar un efecto significativo en el medio ambiente. Ciertos proyectos están legal y categóricamente exentos de CEQA. Según la Sección 15273 de las Directrices CEQA, CEQA no se aplica a la propuesta del Distrito de modificar las tarifas de peaje existentes en el Puente Golden Gate porque el proyecto tiene como objetivo cubrir los gastos operativos, financiar proyectos de capital para mantener el servicio y satisfacer las necesidades de reserva financiera. El Distrito preparará un Aviso de exención para la modificación de las tarifas de peaje propuesta y lo presentará ante el estado y los condados tras la aprobación de la Junta Directiva del Distrito según lo dispuesto en la Sección 15062 de las Directrices CEQA.

### **III. Posibles opciones de peaje a considerar**

Con base en los criterios anteriores, incluida la consideración de la necesidad de financiamiento proyectada para cinco años del Distrito, a continuación se presentan cuatro opciones de peaje creadas por el personal para la discusión del Comité con el entendimiento de que el Comité intentará proporcionar aproximadamente cuatro opciones para buscar comentarios del público. Si el Comité lo desea, cualquiera de las opciones puede modificarse o eliminarse según la dirección de la Junta. Además, la Junta puede agregar, cambiar o eliminar opciones basándose en su discusión o en los comentarios públicos recibidos durante los próximos meses de divulgación pública. Se eligieron las siguientes opciones porque cumplen con los criterios enumerados. Para cada opción, se proporciona la siguiente información:

- fecha en que el aumento sería efectivo
- el monto del aumento
- el impacto total del aumento en los ingresos a cinco años
- Todas las opciones de peaje bajo revisión darían como resultado un peaje desde \$9.10 de peaje FasTrak hasta \$12.25 de peaje de factura al final del período de cinco años.

Tres de las opciones recaudan al menos 100 millones de dólares en ingresos o casi la mitad del déficit previsto. La cuarta opción plantea más de la mitad del déficit proyectado a cinco años. A diferencia del pasado, estas opciones de aumento de peaje no cubren la mayor parte del déficit financiero del Distrito ni crean fondos para servicios de transporte adicionales sin reducciones en otros gastos o un aumento en los ingresos no relacionados con el peaje.

Como referencia, el peaje del puente debería aumentarse aproximadamente entre 80 y 85 centavos cada año del plan quinquenal para compensar el déficit de la primera proyección de 220 millones de dólares. Esa proyección asumió un servicio de tránsito cercano al actual, con solo un aumento modesto en el servicio de tránsito.

La siguiente es una tabla que muestra cuatro programas anuales de aumento de peajes de cinco años que se recomienda incluir en el proceso de divulgación pública propuesto. Todas las propuestas mantienen las tres formas actuales para que los clientes paguen su peaje: cuenta FasTrak, cuenta Pay-As-You-Go o mediante Factura. Por último, la Junta puede optar por modificar o crear nuevas opciones más allá de estas cuatro.

### **Opciones de tarifas de peaje propuestas para cinco años**

		julio 2024	julio 2025	julio 2026	julio 2027	julio 2028	Resultado
<b>Opción 1</b>  <b>\$0.50 de aumento anual</b>	<b>FasTrak</b>	\$9.25	\$9.75	\$10.25	\$10.75	\$11.25	Recauda aproximadamente \$139 millones en 5 años
	<b>Paga lo que consumes</b>	\$9.50	\$10.00	\$10.50	\$11.00	\$11.50	
	<b>Factura</b>	\$10.25	\$10.75	\$11.25	\$11.75	\$12.25	

		julio 2024	julio 2025	julio 2026	julio 2027	julio 2028	Resultado
<b>opcion 2 \$0.40 Aumento Anual</b>	<b>FasTrak</b>	\$9.15	\$9.55	\$9.95	\$10.35	\$10.75	Recauda aproximadamente \$114 millones en 5 años
	<b>Paga lo que consumes</b>	\$9.40	\$9.80	\$10.20	\$10.60	\$11.00	
	<b>Factura</b>	\$10.15	\$10.55	\$10.95	\$11.35	\$11.75	

		julio 2024	julio 2025	julio 2026	julio 2027	Julio 2028	Resultado
<b>Opción 34% de aumento anual*</b>	<b>FasTrak</b>	\$9.10	\$9.45	\$9.85	\$10.25	\$10.65	Recauda aproximadamente \$107 millones en 5 años
	<b>Paga lo que consumes</b>	\$9.35	\$9.70	\$10.10	\$10.50	\$10.90	
	<b>Factura</b>	\$10.15	\$10.55	\$10.95	\$11.40	\$11.85	

\*Esta opción agrega \$0.35 centavos en los años 1 y 2, y \$0.40 centavos en los años 3, 4, 5 para FasTrak/Pay Go y \$0.45 en los años 4 y 5 para Factura)

		julio 2024	julio 2025	julio 2026	julio 2027	julio 2028	Resultado
<b>Opción 4\$0,35 de aumento anual</b>	<b>FasTrak</b>	\$9.10	\$9.45	\$9.80	\$10.15	\$10.50	Recauda aproximadamente \$101 millones en 5 años
	<b>Paga lo que consumas</b>	\$9.35	\$9.70	\$10.05	\$10.40	\$10.75	
	<b>Factura</b>	\$10.10	\$10.45	\$10.80	\$11.15	\$11.50	

***Tarifas de peaje para vehículos multieje, viajes compartidos y personas con discapacidad***

Las tarifas de peaje para vehículos de varios ejes, viajes compartidos y personas con discapacidades aumentarán según las opciones de peaje finales seleccionadas descritas anteriormente en los criterios n.º 5 y 6 en “Criterios para seleccionar opciones de peaje”.

**Impacto fiscal**

Las acciones recomendadas en este punto crearían un proceso de divulgación pública. Se estima que la divulgación pública, las jornadas de puertas abiertas y la audiencia pública costarán aproximadamente entre \$12,000 y \$15,000 por servicios de traducción, notificación pública y otros costos asociados. Los fondos para estas reuniones serán absorbidos en el Presupuesto Operativo de este año.

Adjunto: Peajes de otros Puentes