

RESUMEN EJECUTIVO

Este es el ~~Borrador~~ Reporte Final del Informe de Impacto Ambiental Suplementario (SEIR, por sus siglas en inglés) de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) para la Modificación al Plan Regional 2021 (la Modificación propuesta). La Mesa Directiva de SANDAG adoptó el Plan Regional 2021 (Plan aprobado) y el Informe de Impacto Ambiental Final del Programa (PEIR, por sus siglas en inglés) (SCH No. 2010041061) el 10 de diciembre de 2021.

Este SEIR se ha preparado de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) (Código de Recursos Públicos [PRC, por sus siglas en inglés], Artículo 21000 et seq.) y las Pautas para la Implementación de la CEQA (Pautas de la CEQA) (Título 14 del Código de Regulaciones de California, Artículos 15000 et seq.). Analiza si los cambios asociados con la Modificación propuesta darían como resultado impactos nuevos o sustancialmente más significativos que los abordados en el PEIR aprobado del Plan, medidas de mitigación para evitar o reducir cualquiera de tales impactos, así como alternativas a la Modificación propuesta. Se preparó para divulgar esta información a los responsables de la toma de decisiones, miembros del público y agencias públicas, de tal forma que puedan tomarse decisiones informadas sobre la Modificación propuesta. La CEQA requiere que los responsables tomen decisiones informadas sobre un proyecto, tomando en cuenta la información presentada en el SEIR, junto con factores sociales, económicos y otros.

El Borrador del SEIR estuvo disponible para un periodo de revisión pública de ~~475~~ días, desde el 13 de julio de 2023 hasta el 26 de agosto de 2023. Después del periodo de revisión pública, SANDAG preparó una respuesta por escrito sobre las inquietudes ambientales significativas planteadas en los comentarios sobre el Borrador del SEIR. El SEIR Final incluye ~~irá~~ correcciones al Borrador del SEIR, comentarios recibidos sobre el Borrador del SEIR, ya sean textuales o en resumen, y las respuestas de SANDAG a inquietudes ambientales significativas planteadas en los comentarios públicos (Anexo F).

ES.1 RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

Después de la adopción del Plan aprobado, la Mesa Directiva de SANDAG ordenó al personal que prepare una modificación enfocada al Plan aprobado que elimina el cargo por uso de vialidades regionales. Un cargo por uso de vialidades es una tarifa aplicada directamente al usuario en la que los conductores pagan por usar la red de carreteras, ya sea que el vehículo funcione con gasolina, electricidad o hidrógeno, según la distancia recorrida u otros factores. La Modificación propuesta refina las estrategias financieras en el Plan aprobado, a fin de continuar alcanzando el objetivo de emisiones de gases de efecto invernadero de la región, establecido por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) sin el cargo por uso de vialidades regionales. Ningún elemento de la red de transporte o de carreteras del Plan aprobado se ha alterado o cambiado en la Modificación propuesta.

Los propósitos subyacentes del Plan aprobado, los cuales permanecen sin cambios en la Modificación propuesta, son desarrollar un Plan Regional que cumpla los requerimientos federales y estatales de planificación, así como que continúe abordando las muchas dificultades del transporte regional que están profundamente conectadas con problemas sociales mayores que impactan la calidad de vida de todos, incluidas inequidades económicas y sociales, cambio climático, salud pública y seguridad. De manera coherente con este propósito subyacente, SANDAG desarrolló los siguientes objetivos para el PEIR aprobado del Plan que permanece sin cambios para este SEIR:

1. Enfoque en la población y el desarrollo laboral en centros de movilidad y áreas urbanas existentes para proteger hábitats delicados y áreas de recursos naturales.
2. Brindar inversiones en transporte que respalden patrones de desarrollo de suelo compactos y reduzcan la dispersión.

3. Alcanzar los objetivos de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos para la región de San Diego por la Junta de Recursos del Aire de California y la Mesa Directiva de SANDAG.
4. Brindar inversiones en transporte y patrones de uso de suelo que promuevan la equidad social.
5. Brindar inversiones en transporte y patrones de uso de suelo que reduzcan las millas recorridas por vehículo y mejoren la calidad del aire.
6. Brindar acceso multimodal a centros laborales y destinos clave para todas las comunidades.
7. Mejorar la eficiencia de la red de transporte para movilizar personas y bienes a través del despliegue de nuevas tecnologías.

La Modificación propuesta tiene el objetivo adicional de eliminar el cargo por uso de vialidades regionales mientras que sigue cumpliendo los requerimientos estatales y federales de planificación, objetivos de reducción de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) y los estándares federales de conformidad de calidad del aire.

ES.2 UBICACIÓN DEL PROYECTO

La ubicación del proyecto de la Modificación propuesta es la misma que la del Plan aprobado e incluye la región de San Diego en su totalidad, la cual abarca más de 4,200 millas cuadradas. La ubicación del proyecto y el entorno ambiental se abordan con mayor detalle en el Capítulo 3, Entorno ambiental, de este SEIR.

ES.3 ÁREAS DE CONTROVERSIA

El Artículo 15123(b)(2) de las Pautas de la CEQA requieren que el informe de impacto ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) contenga un abordaje sobre las áreas de controversia conocidas por la agencia líder, incluidos asuntos planteados por las agencias y el público. Se identificaron varias áreas de controversia durante el proceso para identificar necesidades del SEIR.

Estas áreas de inquietud se plantearon a través de cartas y se presentaron en la reunión para identificar necesidades de SANDAG. Sin un orden en particular, las áreas de controversia conocidas por SANDAG incluyen:

- Si los impactos no mitigables darían como resultado la eliminación del cargo por uso de vialidades regionales.
- Cómo es que el Plan aprobado se financiaría sin los ingresos del cargo por uso de vialidades regionales.
- Si el cargo por uso de vialidades regionales es equitativo, especialmente para aquellos que viven lejos de los puntos de transporte público.

ES.4 ASUNTOS A SER RESUELTOS

El Artículo 15123(b)(3) de las Pautas de la CEQA requieren que un EIR contenga un abordaje sobre los asuntos a ser resueltos. Los asuntos a ser resueltos en este SEIR incluyen elegir entre alternativas a la Modificación propuesta y decidir cómo mitigar los impactos ambientales significativos de la Modificación propuesta. Además, si adopta la Modificación propuesta, la Mesa Directiva de SANDAG debe decidir si beneficios sociales, económicos u otros específicos de la Modificación propuesta sobrepasan sus impactos ambientales significativos e inevitables; de ser así, la Mesa Directiva debe adoptar una Declaración de Consideraciones Primordiales.

ES.5 RESUMEN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La Tabla ES-1 brinda un resumen de impactos ambientales, medidas de mitigación para evitar o reducir impactos significativos, así como la relevancia del impacto después de aplicarse la mitigación, para el 2020, el 2035 y el 2050. Este resumen se basa en los análisis de impactos provistos en el Capítulo 4 del Enfoque del Impacto Ambiental, Secciones 4.1 hasta 4.5. Se ofrece un análisis detallado de impactos acumulativos en el Capítulo 5, *Análisis de Impacto Acumulativo*, el cual identifica probables proyectos futuros, así como documentos de

planeación regional y otras proyecciones de crecimiento, y analiza los impactos ambientales acumulativos para cada área de recursos ambientales cuando se combinan con la Modificación propuesta.

Tabla ES-1
Resumen de los impactos ambientales y las medidas de mitigación

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.1 Calidad del aire				
<p>AQ-1 Conflicto u obstaculización de la implementación de la Estrategia Regional de Calidad del Aire o del Plan de Implementación del Estado.</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>AQ-2 Da como resultado un aumento neto acumulativo considerable de contaminantes bajo el criterio de no consecución, incluido VOC, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} y SO_x.</p> <p>Impacto significativo en el 2050 e impacto menos que significativo en el 2025 y en el 2035 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>AQ-2a. Asegurar fondos de incentivos.</p> <p>AQ-2b. Compra de trenes con cero emisiones.</p> <p>GHG-5a. Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG y para obtener información actualizada para los CAP o los planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-5b. Establecer nuevos programas de financiamiento para vehículos e infraestructura con cero emisiones.</p> <p>GHG-5d. Desarrollar e implementar una Estrategia de Equidad Digital Regional, así como un Plan de Acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la división digital.</p>	No aplica	No aplica	Significativo e inevitable

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	<p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.</p> <p>GHG-5g. Preparar/desarrollar un Plan Regional de Acción Climática.</p> <p>TRA-2. Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p>			
<p>AQ-4 Exponer receptores sensibles a concentraciones sustanciales de PM10 y PM2.5</p> <p>Impacto significativo sustancialmente más severo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 en comparación con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>AQ-2a. Asegurar fondos de incentivos.</p> <p>AQ-4. Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas.</p> <p>GHG-5a. Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG y para obtener información actualizada para los CAP o los planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-5b. Establecer nuevos programas de financiamiento para vehículos e infraestructura con cero emisiones.</p> <p>GHG-5d. Desarrollar e implementar una Estrategia de Equidad Digital Regional, así como un Plan de Acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la división digital.</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.</p> <p>GHG-5g. Preparar/desarrollar un Plan Regional de Acción Climática.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	TRA-2. Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.			
AQ-5 Exponer receptores sensibles a concentraciones sustanciales de TAC. Impacto significativo sustancialmente más severo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 en comparación con el PEIR aprobado del Plan.	AQ-2a. Asegurar fondos de incentivos. AQ-4. Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas. AQ-5a. Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas. AQ-5b. Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas durante el diseño de la vía férrea. GHG-5a. Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG y para obtener información actualizada para los CAP o los planes de reducción de GHG. GHG-5b. Establecer nuevos programas de financiamiento para vehículos e infraestructura con cero emisiones. GHG-5d. Desarrollar e implementar una Estrategia de Equidad Digital Regional, así como un Plan de Acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la división digital. GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	GHG-5g. Preparar/desarrollar un Plan Regional de Acción Climática. TRA-2. Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.			
AQ-6 Exponer receptores sensibles a puntos focales de monóxido de carbono. Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.2 Energía				
EN-1 Da como resultado un impacto ambiental potencialmente significativo debido al consumo derrochador, ineficiente o innecesario de energía durante la construcción o las operaciones del proyecto. Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
EN-2 Conflicto u obstaculización de un plan estatal o local de energía renovable o eficacia de energía. Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.3 Emisiones de gases de efecto invernadero				
GHG-1 Da como resultado directa o indirectamente en un aumento de las	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>emisiones de GHG, en comparación con condiciones existentes (2016).</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>				
<p>GHG-2 Conflicto con el logro de la región de SANDAG de los objetivos de reducción de emisiones de GHG SB 375 para el 2035.</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2035 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GHG-3 Conflicto o impedimento para alcanzar una reducción de por lo menos el 30% de emisiones de GHG per cápita en todo el sector de transporte en carreteras antes del 2035, en comparación con las condiciones existentes (2016).</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2035 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GHG-4 Conflicto o impedimento para la implementación de planes locales adoptados con el propósito de reducir las emisiones de GHG.</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>GHG-5 Es incoherente con la capacidad del estado de alcanzar el objetivo de reducción de SB 32 para el 2030, el objetivo de reducción acelerada para el 2030 del Plan para identificar necesidades del 2022, así como las metas de reducción a largo plazo de las órdenes ejecutivas S-3-05, B-55-18 y AB 1279.</p> <p>Nuevo impacto significativo en el 2030, en el 2045 y en el 2050 en comparación con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>GHG-5a. Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG y para obtener información actualizada para los CAP o los planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-5b. Establecer nuevos programas de financiamiento para vehículos e infraestructura con cero emisiones.</p> <p>GHG-5c. Implementar soluciones climáticas en base a la naturaleza para eliminar el dióxido de carbono de la atmósfera.</p> <p>GHG-5d. Desarrollar e implementar una Estrategia de Equidad Digital Regional, así como un Plan de Acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la división digital.</p> <p>GHG-5e. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.</p> <p>GHG-5g. Preparar/desarrollar un Plan Regional de Acción Climática.</p> <p>AQ-3c. Reducir las emisiones de diésel de vehículos en carreteras.</p> <p>AQ-4. Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas.</p>	Significativo e inevitable (en el 2030)	Significativo e inevitable (en el 2045)	Significativo e inevitable

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	<p>TRA-2. Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p> <p>WS-1a. Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte.</p> <p>WS-1b. Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo.</p>			
4.4 Ruido y vibración				
<p>NOI-1 Generación de un aumento sustancial de los niveles de ruido ambiental temporal o permanente en las inmediaciones del proyecto, en exceso de los estándares establecidos en el plan general local o la ordenanza sobre ruidos, así como de los estándares aplicables de otras agencias; o generación de un aumento absoluto sustancial del ruido ambiental.</p> <p>Impacto significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>NOI-1a. Implementar medidas de reducción de ruido de construcción para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte.</p> <p>NOI-1b. Implementar medidas de reducción de ruido operativo para mejoras de la red de transporte.</p> <p>NOI-1c. Implementar medidas de reducción de ruido operativo para proyectos de desarrollo.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
<p>NOI-2 Generación de vibración o niveles de ruido excesivos propagados por el suelo.</p> <p>Impacto significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>NOI-2a. Implementar medidas de reducción de vibración y ruido de construcción propagados por el suelo.</p> <p>NOI-2b. Implementar medidas para reducir la vibración y el ruido de operaciones férreas propagados por el suelo.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos de la Modificación propuesta en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.5 Transporte				
<p>TRA-1 Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborda el sistema de circulación, incluido transporte público, carreteras, infraestructura peatonal y de bicicletas.</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2025, en el 2035 y en el 2050 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan.</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>TRA-2 Conflicto o incoherencia con el Artículo 15064.3 de las Pautas de la CEQA al no lograr las reducciones sustanciales de VMT necesarias para ayudar a alcanzar las metas de reducción de GHG a nivel estatal.</p> <p>Impacto significativo en el 2025 de manera consistente con el PEIR aprobado del Plan. Impacto significativo sustancialmente más severo en el 2030, en el 2035 y en el 2050 en comparación con el PEIR aprobado del Plan.</p>	<p>TRA-2. Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p> <p>GHG-5a. Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG y para obtener información actualizada para los CAP o los planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-5d. Desarrollar e implementar una Estrategia de Equidad Digital Regional, así como un Plan de Acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la división digital.</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable (y en el 2030)	Significativo e inevitable (y en el 2045)

ES.6 ALTERNATIVAS A LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

El Capítulo 6, *Análisis de alternativa*, en este SEIR analiza cinco alternativas a la Modificación propuesta. El análisis determina la medida en la cual las alternativas son capaces de evitar o reducir sustancialmente los efectos ambientales significativos de la Modificación propuesta. Las cinco alternativas analizadas en detalle se indican más abajo y se resumen en la Tabla ES- 2:

- **Alternativa 1:** Alternativa que no se realice el proyecto.
- **Alternativa 2:** Red de transporte 2019 con nueva fijación de precios en base al valor y políticas tarifarias para los usuarios.
- **Alternativa 3:** Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad y fijación de precios más progresiva en base al valor, así como políticas tarifarias para los usuarios.
- **Alternativa 4:** Fijación de precios progresiva y no cargo por uso de vialidades regionales.
- **Alternativa 5:** Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad, fijación de precios progresiva en base al valor y no cargo por uso de vialidades regionales.

En base al análisis de las alternativas provistas en el Capítulo 6, la Alternativa 5 es la alternativa ambientalmente superior. En comparación con los impactos significativos de la Modificación propuesta, la Alternativa 5 tendría menos impactos para uno o más criterios de relevancia para los siguientes recursos ambientales: calidad del aire, emisiones de gases de efecto invernadero, ruido y vibración, y transporte.

La Alternativa 5 daría como resultado un 23.5 por ciento de reducción de GHG per cápita en el 2050, lo que daría como resultado una mayor reducción que la Modificación propuesta (19.7 por ciento debajo del 2005 en el 2050) (consulte el Apéndice E, *Datos alternativos*, Tabla E-2). Además, la Alternativa 5 daría como resultado una ligera reducción en las millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) per cápita de 23.3 (a nivel local), en comparación con las VMT de la Modificación propuesta per cápita de 24.3 en el 2050 (consulte el Apéndice E, Tabla E-1). La Alternativa 5 daría como resultado un aumento total de VMT de 3,298,516 millas por día en el año 2050, en comparación con el 2025, lo que es aproximadamente un 33 por ciento más bajo que la Modificación propuesta (aumento total de las VMT de 4,907,031 millas por día en el año 2050). La Alternativa 5 también daría como resultado una disminución de emisión de gases orgánicos reactivos (ROG, por sus siglas en inglés), óxidos nitrosos (NO_x) monóxido de carbono (CO), material particulado fino y respirable (PM_{2.5} y PM₁₀) y óxido sulfúrico (SO_x), en comparación con la Modificación propuesta de fuentes en carreteras (consulte el Apéndice E, Tabla E-3).

Tabla ES-2
Resumen de alternativas consideradas en detalle

Componentes		Alternativa 1: Que no se realice el proyecto	Alternativa 2: Red de transporte 2019 con nueva fijación de precios en base al valor y políticas tarifarias para los usuarios.	Alternativa 3: Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad y fijación de precios más progresiva en base al valor, así como políticas tarifarias para los usuarios.	Alternativa 4: Fijación de precios progresiva y no cargo por uso de vialidades regionales.	Alternativa 5: Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad, fijación progresiva de precios y no cargo por uso de vialidades regionales.
<i>Patrón de uso de suelo</i>		Plan aprobado, Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS, por sus siglas en inglés) Patrón de uso de suelo	Plan Federal de transporte regional 2019 (RTP Federal 2019) Patrón de uso de suelo	Patrón de uso de suelo enfocado en todo el crecimiento regional en los centros de movilidad.	Plan aprobado, Patrón de uso de suelo SCS	Patrón de uso de suelo enfocado en todo el crecimiento regional en los centros de movilidad.
<i>Red de transporte</i>		Plan aprobado red de transporte	RTP Federal 2019 red de transporte	Plan aprobado red de transporte	Plan aprobado red de transporte	Plan aprobado red de transporte
<i>Fijación de precios en base al valor y políticas tarifarias para los usuarios</i>	<i>Fijación de precios de peaje</i>	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Aumento de precio del peaje en un 100% para todos los años del periodo concebido	Aumento de precio del peaje en un 100% para todos los años del periodo concebido
	<i>Cargo de vialidad regional para los usuarios</i>	Plan aprobado	Ninguno	Aumento del cargo por uso de vialidad regional en un 50%, en comparación con el Plan aprobado	Ninguno	Ninguno

Componentes		Alternativa 1: Que no se realice el proyecto	Alternativa 2: Red de transporte 2019 con nueva fijación de precios en base al valor y políticas tarifarias para los usuarios.	Alternativa 3: Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad y fijación de precios más progresiva en base al valor, así como políticas tarifarias para los usuarios.	Alternativa 4: Fijación de precios progresiva y no carga por uso de vialidades regionales.	Alternativa 5: Todo el crecimiento en los Centros de Movilidad, fijación progresiva de precios y no carga por uso de vialidades regionales.
	<i>Costos de estacionamiento</i>	Plan aprobado	RTP Federal 2019	Aumento de costos de estacionamiento en un 50%, en comparación con el Plan aprobado	Aumento de costos de estacionamiento en un 100%, en comparación con el Plan aprobado	Aumento de costos de estacionamiento en un 100%, en comparación con el Plan aprobado
	<i>Costos de transporte público</i>	Plan aprobado	RTP Federal 2019 (sin descuentos planeados para las tarifas de transporte público)	Transporte público gratuito en el 2035	Transporte público gratuito en el 2035	Transporte público gratuito en el 2035
	<i>Costos de microtransporte</i>	Plan aprobado	N/A	Microtransporte gratuito en el 2035	Microtransporte gratuito en el 2035	Microtransporte gratuito en el 2035
	<i>Titularidad de microtransportador</i>	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado
	<i>Presunciones de teletrabajo</i>	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado
	<i>Micromovilidad</i>	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado
<i>Recursos financieros</i>		Plan aprobado	RTP Federal 2019 (\$130,000 millones)	Plan aprobado	Plan aprobado	Plan aprobado