

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- ❖ Santa Cruz METRO ha estado batallando con un déficit fiscal estructural y Reservas insuficientes para balancear el presupuesto del AF17:
 - **Presupuesto de Operación**
 - ¿Qué es un déficit estructural? Un desbalance fiscal en el cual los gastos recurrentes exceden los ingresos recurrentes.
 - Desde hace varios años, se ha logrado balancear los presupuestos anuales utilizando ingresos no recurrentes (dinero único/Reservas) y capital elegible no tradicional de los fondos de Asistencia Estatal al Transporte (STA por sus siglas en inglés) y del programa Federal de Ciudades Pequeñas con Transporte Intensivo (STIC por sus siglas en inglés).
 - Antes de que METRO tomará varios pasos para reducir los gastos e incrementar los ingresos, el presupuesto preliminar para el AF17 hubiese requerido de \$6.3 de Reservas. METRO ya no contaba con reservas suficientes con que balancear el presupuesto.
 - **Presupuesto Capital**
 - Por el lado del capital de la empresa, METRO estima la necesidad de \$200 millones en inversiones de capital durante los próximos diez años.
 - Todos los fondos de capital elegible, tales como el STIC y el ST, necesitan ser redirigidos hacia el programa de Capital.
 - El Programa de Capital incluye inversiones de capital de misión crucial tales como el reemplazo de autobuses y vehículos de paratransporte, reacondicionamientos de autobuses de media vida, instalaciones, vehículos que no generan ingresos, actualizaciones/mejoras a las Tecnologías de Información (IT por sus siglas en inglés), clientes que enfrentan inversión de capital, proyectos de seguridad y mejoras a las paradas de autobús.

- ❖ Los Factores Principales que Contribuyen al Déficit Estructural:
 - Demasiados años consecutivos en los que METRO ha experimentado un incremento en los costos recurrentes de personal, bienes y servicios, y en los cuales el crecimiento de los ingresos recurrentes no han avanzado al mismo ritmo.
 - Aumento en los gastos de operación anuales año tras año considerablemente superiores al Índice de Precios al Consumidor (CPI por sus siglas en inglés) para la región: AF12 al AF15
 - Aumentos en los costos asociados con las prestaciones médicas y de jubilación que exceden el crecimiento de los ingresos con respecto de un año a otro

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- Utilización del servicio relativamente estancado
- Aumento de impuesto sobre la venta relativamente estancado
 - Declive en los Impuestos Sobre La Venta (AF08 – AF10)
 - Aumento Marginal del Impuesto Sobre la Venta desde 2011
 - Si el crecimiento del impuesto sobre la venta hubiese seguido en aumento año tras año en un modesto 3% en los años siguientes a la recesión económica del 2008, METRO hubiese recibido \$26 millones más de ingresos durante el periodo del AF08 – AF14.
 - Como resultado de la recesión económica, METRO tuvo que subsidiar su Fondo de Operación con \$21.8 millones en ingresos no recurrentes (Reservas) y capital elegible de los fondos estatales y federales (STA y STIC) durante este mismo periodo de tiempo.

Factores externos incontrolables que contribuyeron al déficit estructural

- Recesión económica de 2008 – Recesión Prolongada
 - Recuperación económica lenta desde 2011
 - Tasa alta de desempleo local continua
 - Fondos estatales y federales de transporte no van a la par con el incremento en el costo de bienes y servicios
- Falta de disposición de oficiales federales y estatales electos para aumentar los impuestos sobre los combustibles de gasolina y diesel
 - El impuesto federal a la gasolina se ha mantenido sin cambios desde 1993 en 18.4 centavos/galón
 - El impuesto federal sobre el diesel se ha mantenido sin cambios desde 1993 en 24.4 centavos/galón
 - Estos impuestos federales a la gasolina y el diesel proporcionan ingresos al Fondo Fiduciario Vial (HTF por sus siglas en inglés) federal. 2.86 centavos/galón de cada uno de estos dos impuestos al combustible se destinan a la Cuenta de Transporte Colectivo. El financiamiento federal para el transporte de autobuses proviene de la Cuenta de Transporte Colectivo.
 - El Estado proporciona recursos a METRO mediante el programa de Asistencia Estatal al Transporte (STA por sus siglas en inglés), el cual se deriva del impuesto Estatal sobre la venta del combustible diesel
 - En el AF17, los ingresos del STA de METRO disminuyeron en un estimado de \$750 mil debido a que los precios y el consumo han disminuido
 - METRO perdió una suma adicional de \$300 mil del STA como resultado del cambio abrupto en la metodología de asignación por parte de la Oficina de

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

Contraloría del Estado para incluir a más de 100 agencias a nivel estatal como recipientes, por ende compartiendo fondos reducidos entre más entidades

- Para aumentar el STA se requiere que el Estado aumente la tasa de impuestos sobre el diesel y designando los nuevos ingresos al programa STA
- Hasta el momento, las políticas partidistas y los “intereses especiales” han prevenido tales intentos legislativos de salir adelante

❖ ¿Qué ha implementado Santa Cruz METRO desde 2015 para ayudar a mitigar el Déficit Estructural?

○ Aumentar ingresos y disminuir costos de operación mediante:

- Realineó el servicio de paratransporte para reflejar la ruta fija
- Re-estructuró las tarifas de paratransporte y las tarifas para los usuarios del expreso del Highway 17
- Identificó las eficiencias de operación y gastos generales (más de \$300 mil en el AF16)
- Ajustó el presupuesto revisado de AF15/16 a las cifras observadas del presupuesto del AF14, más los aumentos incontrolables en el trabajo y prestaciones – resultó en una reducción aproximada de \$1.08 millones frente al presupuesto del AF15/16, inicialmente adoptado en junio de 2014
- Redujo los puestos presupuestados en el AF16 por 4.5 FTEs frente al presupuesto aprobado del AF15
- Mantuvo las vacantes desocupadas a lo largo del AF16 y eliminó varios puestos para el AF17
- Todas las partidas presupuestarias para el AF17 fueron revisados cuidadosamente, comparando cada partida a varios años de experiencia histórica y ajustó los incrementos contractuales requeridos y disminuyó las partidas donde fue posible
- Nuestros empleados y gerentes han renunciado a incrementos de pago previamente acordados de Ajustes del Costo de Vida (COLA por sus siglas en inglés)
- Ha conseguido subvenciones para reemplazar autobuses de diesel con autobuses eléctricos los cuales no solamente reducirán los costos de combustible y mantenimiento pero también eliminará la emisión de gas de efecto invernadero.

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- ❖ Estado de Buena Reparación (SOGGR por sus siglas en inglés)
 - En un sentido básico, un sistema se encuentra en SOGR cuando todo el mantenimiento se realiza a intervalos programados, todas las instalaciones cuentan con un mantenimiento adecuado (no existe el mantenimiento diferido) y todos los vehículos reciben su ajuste de media vida a tiempo y después son reemplazados como estaba previsto.
 - Santa Cruz METRO no se encuentra en un SOGR; METRO ha identificado una necesidad de \$200 millones en inversión de capital durante los próximos diez años, y los atrasos están creciendo debido a la escasez de recursos de capital.

- ❖ METRO se ha retrasado para reemplazar la mayoría de su flotilla de autobuses de ruta fija
 - La longevidad promedio de la flotilla de autobuses de ruta fija es de 12 años
 - La longevidad media objetivo de la flotilla debería ser de 6.5 años
 - Los autobuses llegan al fin de su vida entre los 12-15 años o las 500,000 millas
 - METRO tiene la necesidad de reemplazar 70 autobuses ahora con un estimado de \$38 millones.

- ❖ ¿Por qué no continuamos la planeación para ayudar a contrarrestar algo del déficit estructural operativo al seguir utilizando al STIC y STA (fondos de capital elegible no tradicional) como ingresos operativos de manera indefinida?
 - El STIC y STA deberían ser utilizados para programas de capital
 - METRO está retrasándose rápidamente cada vez más en inversiones de capital, particularmente en autobuses y vehículos de paratransporte
 - METRO requiere de alrededor de \$20 millones/año en fondos de capital elegible durante los próximos diez años para hacerle frente a las necesidades de capital no satisfechas
 - Las fuentes de ingreso de capital elegible son cada vez más difícil de adquirir ya que la demanda supera los fondos disponibles
 - En la mayoría de los casos los fondos de capital no pueden ser utilizados para necesidades operativas
 - En el pasado, y hasta el 2012, METRO se benefició con “reservas” federales generosas
 - Las reservas fueron fondos designados del Congreso fuera del proceso normal de operaciones
 - Las reservas federales fueron una fuente de financiamiento del pasado y probablemente nunca volverán

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- METRO fue el destinatario de ingresos de capital del Estado significativos los cuales fueron el resultado de la Proposición 1B de California del 2006, la cual financió muchos proyectos de capital
 - La proposición 1B fue un programa estatal de bonos de 10 años y sus ingresos han sido agotados y un nuevo programa estatal de bonos de capital no se vislumbra
 - El nuevo programa estatal de Tope y Comercio brindará financiamiento o mitigación financiera limitada al Programa Capital de Metro debido a las restricciones estrictas del Estado colocadas en la utilización de estos fondos.
 - Re-direccionando el STIC y el STA de regreso al Programa Capital proporcionará alrededor de \$4.1 millones/año para las inversiones de capital y ayudará a reducir los \$200 millones de retraso de capital no financiado.
- ❖ Plan de Estabilización Financiera – ¿Cómo resolvemos el déficit estructural, reabastecemos nuestras Reservas, hacemos frente a las necesidades de capital sin financiación y establecemos una base financiera estable?
- Reducir los gastos de operación – continuaremos identificando las eficiencias operativas y generales, de manera que la necesidad de reducir el servicio de autobús actual sea minimizado
 - Esforzarnos para llevar el costo por Hora de Servicio de Ingreso de la ruta fija y el Costo por Viaje de paratransporte a una mayor armonización con nuestras propiedades de transporte semejantes, relativo a los cuales, contamos con un alto costo de labor
 - Implementar una reestructuración de la Ruta Fija para el AF17 que proporcione un nivel de servicio de autobús que iguale el nivel de ingresos operativos recurrentes disponibles
 - Colaborar de manera regular con el Senado Estudiantil de Cabrillo para asegurar que METRO está brindando un servicio que los estudiantes requieren utilizando los dólares generados por la tarifa del nuevo pase de transporte estudiantil
 - Trabajar con UCSC para analizar si los estudiantes apoyarían un incremento en las tarifas de transporte y estacionamiento para apoyar el nivel de servicio ofrecido a UCSC y para ayudar hacerle frente de mejor manera la demanda de la hora pico matutina
 - Incrementar los esfuerzos de comercialización para atraer más usuarios a nuestro sistema
 - Incrementar los ingresos por publicidad y arrendamientos

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- Continuaremos abogando encarecidamente a nivel Estatal y Federal para el aumento de las subvenciones de operación y de capital

- ❖ Agregando Valor/Nuevas Iniciativas
 - Migrar a los clientes que pagan las tarifas con efectivo y medios de banda magnética a la Tarjeta Cruz para ayudar a acelerar el pago de las tarifas y facilitar un mejor índice de puntualidad
 - Completar el estudio de viabilidad del Highway 1 para ver la factibilidad de agregar un “autobús en el acotamiento” del Highway 1
 - Continuar la búsqueda de subvenciones para agregar autobuses eléctricos a la flotilla de METRO
 - Agregar más camiones eléctricos al servicio suburbano del Highway 17
 - Identificar fondos para un sistema automático de localización de vehículos (AVL por sus siglas en inglés) que proporcionará datos de rendimiento a nivel de parada y puntualidad y una aplicación para teléfonos inteligentes orientado a los clientes para que éstos la utilicen para determinar cuándo llegará el siguiente autobús
 - Adquisición de tecnología de conteo de pasajeros automático (APC por sus siglas en inglés) para mejorar la calidad de los datos de los usuarios y reducir los costos de personal para generar estos datos.

Preguntas Más Frecuentes (FAQs por sus siglas en inglés)

- P: ¿Por qué no racionalizar todas las rutas de autobús por productividad y eliminar servicios iniciando con los de peor desempeño?
 - R: La interpretación de productividad varía dependiendo de cómo se clasifica la ruta. La productividad en una ruta rural se juzga diferente de lo que sería para una ruta urbana o una suburbana. Devastaríamos las rutas rurales si basáramos nuestra reducción de servicios en sólo las rutas de menor productividad. Al hacerlo, también dañaríamos la red de conectividad y probablemente resultaría en una reducción severa en la cobertura geográfica. METRO en cambio ha optado por un enfoque más quirúrgico para la reducción de servicio centrándose en disminución de viajes, duración del servicio, servicio de fin de semana y frecuencia del servicio.
- P: A menudo observo autobuses vacíos y ¿Por qué METRO está prestando el servicio durante las horas en las que hay poca cantidad de pasajeros?
 - R: Ésta es una pregunta muy común. Conociendo un poco más sobre la lógica del servicio puede ayudar a responder la pregunta. El servicio de autobús en general está estructurado alrededor de las horas pico matutinas y vespertinas de la semana en las

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

cuales la mayoría de los usuarios están utilizando el servicio para llegar a o regresar de la escuela o trabajo (negocio principal). Cada hora pico típicamente tiene una dirección pico. Por ende, si los clientes están utilizando el sistema para ir al norte al trabajo, los autobuses transitando hacia el norte contarán con más clientes en el autobús que los que transitan al sur durante las mismas horas pico. Tengan en mente que no hacemos que los autobuses transiten en una sola dirección y después los estacionamos. El autobús que transita hacia norte que lleva a las personas a sus lugares de trabajo después debe dar la vuelta y dar servicio a las paradas en la dirección opuesta donde hay menos usuarios durante las mismas horas pico. Lo mismo ocurre en la dirección opuesta durante la hora pico vespertina en el viaje a casa.

Durante el medio día, cuando hay pocos usuarios en el sistema, le proporcionamos el servicio que a menudo los objetivos son clientes que necesitan ir al súper mercado, a una cita con el doctor o al centro comercial. Durante esta parte del día “fuera de la hora pico”, intentamos desplegar menos autobuses y ampliar los intervalos entre autobuses para proporcionar servicio con menos frecuencia

Durante la tarde- noche fuera de las horas pico, tendemos a proporcionar un servicio más a nivel de andarivel en el cual, de manera similar al servicio de medio día fuera de horario pico, desplegamos menos autobuses y ampliamos los intervalos entre autobuses para proporcionar servicio menos frecuente.

En resumen, dependiendo de la hora del día, y la dirección del viaje, uno podría ver un autobús con muchos pasajeros a bordo o uno con pocos pasajeros a bordo.

- Q: ¿Por qué utilizar estos autobuses grandes cuando hay pocos clientes, en su lugar, porque no comprar vehículos más pequeños para llevar a esos pocos clientes?
 - R: Esta es una pregunta común. La respuesta es complicada y multifacética. Por una parte nuestro negocio principal es el de proporcionar servicio para los pasajeros de la hora pico matutina y vespertina, principalmente las personas que van hacia o regresan del trabajo o la escuela. En las horas pico, el utilizar un autobús con capacidad para 40 personas es más rentable que utilizar dos o tres vehículos pequeños con capacidad para 15 personas cada uno (un operador en comparación con el costo de dos o tres operadores).

A veces la pregunta se amplía para preguntar por qué no se estacionan los autobuses más grandes en las horas de menor actividad y utilizar vehículos pequeños menos

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

costosos. La respuesta es que no es rentable el poseer dos flotillas de autobuses que operarían en las mismas rutas durante diferentes horas del día. No solamente sería un reto el almacenar dos flotillas de autobuses durante la noche, pero los costos de mantenimiento asociados con dos flotillas de autobuses sería económicamente prohibitivo.

A veces las personas preguntan por qué no contamos con autobuses más pequeños y los empleamos en rutas que no tengan altos requerimientos durante las horas pico. La respuesta es que operamos el servicio con un enfoque denominado “interlinea”. El interlineado es una manera muy eficiente de llevar el servicio de autobús. Una versión simple de la interlinea va algo así. Los autobuses de una ruta en particular operan con una frecuencia más alta de servicio durante las horas pico de la mañana, pero después de las horas pico, bajamos el nivel de servicio de esa ruta a un servicio menos frecuente y movemos (interlineamos) los autobuses extra a otras rutas donde mantenemos una frecuencia más alta de servicios. Si utilizáramos autobuses más pequeños, podrían funcionar en las áreas con necesidades de capacidad más bajas, pero pueden ser de capacidad limitada cuando sean interlineados a otra ruta más tarde esa misma mañana. METRO está investigando ciertas rutas que puedan trabajar con vehículos pequeños en el futuro.

En aun otra observación, a veces las personas nos sugerirán que sólo estacionemos los autobuses en las horas de menor actividad cuando exista menos demanda. De hecho, hacemos gran parte de esto siempre y cuando tenga un buen sentido comercial y que el contrato colectivo de trabajo de la Unión lo permita. Por ejemplo, si la ruta requiere de cuatro autobuses en las horas pico para brindar una frecuencia de servicio de media hora, en las horas de menor actividad podríamos estacionar dos autobuses y reducir la frecuencia del servicio a una hora. No obstante, el contrato colectivo de trabajo de la Unión le restringe el uso a METRO de este a no menos del 60% de todas las asignaciones de los días laborables deben ser “asignaciones consecutivas”. Las asignaciones consecutivas son asignaciones donde el operador del autobús lo conduce sin estacionarlo por ocho a más horas seguidas. Por el contrario, una asignación de turno compartido es uno donde el operador del autobús lo conduce por decir cuatro o más horas, estaciona el autobús entre 3-5 horas, dependiendo de la asignación, y después conduce una vez más por otras cuatro horas o más (nunca excediendo diez horas de tiempo al volante). En este ejemplo, el operador del autobús no recibe pago por las 3-5 horas de descanso o el tiempo intermedio entre los eventos de conducción,

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

pero recibirá un pago adicional de ½ tiempo por todas las horas trabajadas pasado el periodo de diez horas. El lapso de tiempo es el tiempo total desde el inicio de sesión hasta el cierre de sesión, incluyendo el descanso no pagado/tiempo intermedio entre los eventos de conducción.

Estos ejemplos son proporcionados en un esfuerzo para mostrar un pequeño ejemplo de las muchas complejidades para proporcionar este servicio. Algunas de estas complejidades se indican en la ley, tal como la de diez horas al volante y algunas por el contrato colectivo de trabajo de la Unión.

Finalmente, el problema fiscal más inmediato que queremos solucionar es el presupuesto de operación. La compra de autobuses son pagados con dólares de capital (explicados en la siguiente pregunta). Independientemente de si utilizamos un autobús grande o uno chico, el autobús requiere de un operador. Por lo tanto, los costos de mano de obra para conducir un autobús pequeño en comparación con uno grande son similares. Adicionalmente, los autobuses pequeños no están construidos para soportar los mismos ajetreos que los grandes, y por ende resultaría en mayores costos de mantenimiento. Los costos de mantenimiento impactan el presupuesto operativo. Los autobuses chicos, en comparación con los autobuses grandes, tienen una vida útil más corta, generalmente cinco años frente a los doce o más años de los autobuses grandes.

Q: ¿Por qué METRO acaba de gastar millones de dólares en la nueva Planta de Operaciones Judy K. Souza en River Street cuando sabían que tenían un déficit estructural?

- R: METRO es financiado por una variedad de fuentes. Algunas fuentes de financiamiento y subvenciones Estatales y Federales están restringidas para uso capital solamente y otras son más flexibles y pueden ser utilizados para capital o gastos de operación. El nuevo edificio de operaciones fue programado y financiado en tiempos mejores y está financiado en parte con recursos únicos que sólo pueden ser utilizados para gastos de capital.

Q: ¿Qué está haciendo METRO para compensar las deficiencias en el financiamiento?

- R: Además de una reducción al servicio del 10%, METRO también tiene el deber de revisar todas las funciones de la empresa en búsqueda de ahorro en los costos. Durante los últimos dos años, los gerentes de departamentos han diligentemente reducido los gastos dentro de sus respectivos departamentos; Nuestros empleados y gerencias han

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

prescindido de aumentos por los Ajustes al Costo de Vida (COLA por sus siglas en inglés) por algunos años; y, METRO retuvo los recursos de varios puestos vacantes y está operando la empresa con menos personal. Organizativamente, METRO es una organización muy austera y con poco personal en relación a empresas semejantes, con profundidad limitada de recursos de personal (favor de revisar el Organigrama de METRO en www.scmttd.com).

- METRO participó en un programa disponible a través de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía de Monterey (AMBAG por sus siglas en inglés) que proporcionó un préstamo con el cual se modificaron varias instalaciones de METRO a iluminación de eficiencia energética. Este préstamo a corto plazo es pagado a través de los ahorros en las facturas de servicios básicos, y una vez que sea liquidado, resultará en gastos de servicios públicos más bajos.
- Algunos mantenimientos de algunos vehículos de realización externa históricamente ahora se están realizando de manera interna con un ahorro.
- METRO continúa buscando de manera agresiva oportunidades de subvenciones estatales y federales.

Q: ¿Qué está haciendo METRO para aumentar pasajeros y qué no está haciendo para provocar conflictos con la reducción de servicios?

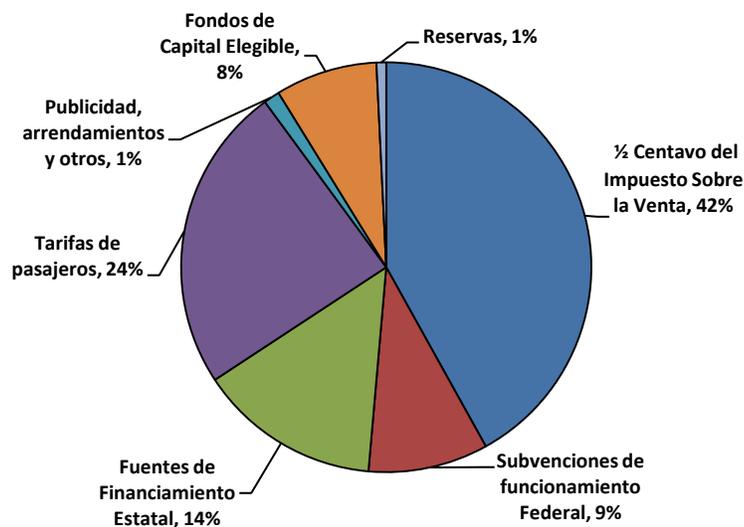
- R: Como se mencionó anteriormente en este documento, METRO llevó a cabo un enfoque quirúrgico para reducir el servicio. Este enfoque quirúrgico resultó en la reestructuración del sistema que intentó minimizar la pérdida de usuarios.
- METRO continuará ofreciendo descuentos a los adultos mayores, discapacitados y jóvenes y ofreciendo a las grandes empresas la oportunidad para aprovechar el programa de pases al por mayor.
- METRO seguirá participando en los eventos comunitarios a lo largo de todo el Condado, tales como desfiles, la Feria del Condado de Santa Cruz y Primer Viernes, para comercializar el servicio y hacer crecer el conocimiento de la marca.
- METRO establecerá un esfuerzo de mercadotecnia para atraer a nuevos pasajeros a las rutas que cuentan con la capacidad para absorber más usuarios.

Perfil Estadístico de METRO

- Panorama de Servicio (AF16)
 - Población de área de servicio – 250,000
 - Horas de Servicio de la Ruta Fija – 225,000
 - Viajes anuales de pasajeros – 5.7 millones

¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

- Millas de Ingreso de Ruta Fija – 3.3 millones
 - 108 autobuses (27 de diesel y 81 GNC)
 - 43 vehículos de paratransporte (ParaCruz)
 - Millas de ruta Direccionales de la Ruta Fija – 479
 - Número de paradas de autobús de la Ruta Fija – 935
 - Número de rutas de la Ruta Fija - 35
- Panorama del Financiamiento de Operaciones (AF17 – Presupuesto Adoptado)



¿Por qué se sometió Santa Cruz METRO a un Análisis Integral de Operación (COA por sus siglas en inglés) y a una Reducción? (Actualizado para reflejar las Acciones de la Directiva del 24 de junio de 2016)

Indicadores Clave de Rendimiento (KPIs por sus siglas en inglés)

- Pasajeros en Ruta Fija por Hora de Servicio de Ingreso (AF15) – 25.09
 - Costo por Hora de Servicio de Ingreso (RSH por sus siglas en inglés) de la Ruta Fija y del servicio suburbano del Hwy 17 (RSH)
 - AF15 - \$175.78
 - AF14 - \$175.74
 - AF13 – \$165.39
 - AF12 – \$161.34
 - AF11 – \$146.72
 - AF10 – \$139.07
- Nota: Coso basado en lo actual no el Presupuesto*
- Coeficiente de Recuperación de la Caja de cobro de la Ruta Fija
 - 23.04% - Indica la cantidad de los costos de operación de la ruta fija que son cubiertos por las tarifas de los pasajeros
 - Asimismo, indica la cantidad de ingresos no aportados por los pasajeros (subsidio) necesaria para cubrir los costos de operación = 76.96%
 - Costo por Viaje de Paratransporte - \$56.93/viaje
 - *Nota: La medida de eficiencia de Paratransporte es el Costo por Viaje, contrario a la ruta fija, que se mide como el costo por Hora de Servicio de Ingreso (RSH por sus siglas en inglés)*
 - Coeficiente de Recuperación de la Caja de Cobro de Paratransporte
 - 3.34% - Indica la cantidad de los costos de operación de paratransporte que son cubiertos por las tarifas de los pasajeros