

TEXTO COMPLETO PARA LA MEDIDA I

ORDENANZA N.º 26-1

UNA ORDENANZA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE SAN BERNARDINO, Y LOS RESIDENTES DEL CONDADO DE SAN BERNARDINO, CALIFORNIA QUE ESTABLECE UN IMPUESTO SOBRE LAS TRANSACCIONES Y EL USO (IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS) A UNA TASA DE MEDIO POR CIENTO (1/2 %) PARA FINANCIAR LAS MEJORAS AL TRANSPORTE EN TODO EL CONDADO Y ADOPTAR UN PLAN DE GASTOS QUE DICTE EL GASTO DE LOS INGRESOS GENERADOS POR DICHA MEDIDA DE BONOS

CONSIDERANDO QUE, la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino ("Autoridad") está autorizada a gravar un impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas/impuesto sobre las ventas ("TUT") en el territorio incorporado y no incorporado del Condado de San Bernardino para destinarlo a las mejoras y proyectos en materia de transporte de conformidad con el Artículo XIII C, §2(d) de la Constitución de California, las §§180000 y siguientes del Código de Servicios Públicos de California, y las §§7251 y siguientes del Código de Ingresos e Impuestos de California, sujeto a la adopción de una ordenanza/medida que imponga el impuesto y a la adopción de un Plan de Gastos (definido en la presente) por dos terceras partes (2/3) de la Junta Directiva de la Autoridad y a la subsecuente aprobación de la ordenanza/medida por dos terceras partes (2/3) de los votos de los electores del Condado de San Bernardino que participen en la votación sobre esta en unas elecciones especiales convocadas para tal fin; y

CONSIDERANDO QUE, de acuerdo con la aprobación de la Medida "I" en el año 2004, la Autoridad, como agencia sucesora de la Comisión de Transporte del Condado de San Bernardino, actualmente grava un TUT de medio por ciento (½ %) sobre la venta y/o uso de todos los bienes muebles tangibles vendidos al por menor en el territorio incorporado y no incorporado del Condado de San Bernardino, como se establece, más específicamente, en la Ordenanza N.º 04-01 vigente de la Comisión/Autoridad; y

CONSIDERANDO QUE, la fecha de finalización del TUT actual es el 31 de marzo de 2040, que es de 30 años a partir de la fecha de entrada en vigor del impuesto; y

CONSIDERANDO QUE, mediante la aprobación de esta Ordenanza/Medida (en lo sucesivo llamada "Medida"), la Autoridad tiene la intención de proponer a los votantes continuar con el TUT actual, impuesto por la Medida "I" en el año 2004, a una tasa de medio por ciento (1/2 %) sobre la venta y/o uso de todo tipo de bienes muebles tangibles vendidos al por menor en el territorio incorporado y no incorporado del Condado de San Bernardino hasta que los votantes la deroguen, con el fin de financiar las mejoras, los programas y servicios de transporte que se describen en el Plan de Gastos de Transporte; sujeto a la posterior aprobación de la Medida por dos terceras partes (2/3) de los electores del Condado de San Bernardino que participen en la votación sobre esta en unas elecciones especiales convocadas para tal fin; y

CONSIDERANDO QUE, las §§180201 y 180206 del Código de Servicios Públicos exigen que una ordenanza sobre el TUT incluya un Plan de Gastos aprobado "para el gasto de los ingresos que se prevé que se generen como resultado del impuesto gravado en virtud de este capítulo, junto con otros fondos federales, estatales y locales que se espera que estén disponibles para las mejoras en el transporte, a lo largo del periodo durante el cual se cobrará el impuesto"; y

CONSIDERANDO QUE, esta Ordenanza incluye un Plan de Gastos de Transporte que cumple con los requisitos de las §§180201 y 180206 y que se incorpora por la presente mediante esta referencia; y

CONSIDERANDO QUE, la Autoridad, la Junta de Supervisores del Condado de San Bernardino y todos los Concejos de la Ciudad/Municipales que representan a la mayoría de las ciudades/pueblos del Condado de San Bernardino y a la mayoría de la población que vive en las áreas incorporadas del Condado de San Bernardino, aprobaron el Plan de Gastos de conformidad con la §180206 del Código de Servicios Públicos; y

CONSIDERANDO QUE, esta Medida y el Plan de Gastos de Transporte incluyen disposiciones que destinan los ingresos provenientes de este impuesto a la planificación, el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento del transporte solamente para el beneficio del Condado de San Bernardino y que no se pueden usar para otros fines o programas gubernamentales, y estipulan que los fondos provenientes de este impuesto se utilicen de acuerdo con el Plan de Gastos de Transporte especificado que aprobaron los votantes. Estas disposiciones incluyen:

- Los proyectos y programas específicos incluidos en el Plan de Gastos de Transporte se financiarán con los ingresos que se recauden con el TUT. El Plan de Gastos de Transporte puede cambiarse solo después de que el TUT haya estado en vigor durante 10 años (2050) y, a partir de entonces, de conformidad con la legislación estatal.
- Originalmente, y en virtud de la Medida "I", se creó un Comité de Supervisión Independiente Conformado por Contribuyentes bajo la Medida "I", el cual continuará facilitando la supervisión ciudadana para verificar que todos los fondos de la Medida se gasten de conformidad con las disposiciones del Plan de Gastos y de la propia Medida.
- El TUT de ½ % del Condado de San Bernardino es solamente para programas de transporte y no tiene como objetivo reemplazar los ingresos tradicionales generados mediante las tarifas de desarrollo adoptadas a nivel local y por los distritos de contribución especial.
- La Autoridad seguirá buscando obtener el máximo financiamiento para mejoras en el transporte a través de programas Estatales y federales. La Autoridad no entregará los ingresos provenientes del TUT a ninguna ciudad o al Condado, a menos que todos los ingresos federales, estatales y locales usados actualmente por esa agencia para fines de transporte continúen siendo usados para fines de transporte; y

CONSIDERANDO QUE, la Autoridad, mediante una resolución independiente, tiene la intención de presentar la Medida a los votantes en unas Elecciones Especiales que se llevarán a cabo junto con las Elecciones Generales Estatales del 3 de noviembre de 2026.

AHORA, POR LO TANTO, LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE SAN BERNARDINO Y LOS RESIDENTES DEL CONDADO DE SAN BERNARDINO DECRETAN LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I. INCORPORACIÓN DE LOS CONSIDERANDOS. Los considerandos anteriores son verdaderos y correctos, y por medio de la presente se incorporan y pasan a formar parte operativa de esta Ordenanza.

ARTÍCULO II. ADOPCIÓN POR PARTE DE LA AUTORIDAD DE UN IMPUESTO SOBRE LAS TRANSACCIONES Y EL USO MINORISTA AL TRANSPORTE (TUT) Y DE UN PLAN DE GASTOS DE TRANSPORTE. Mediante el voto de dos terceras partes (2/3), la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino y los Residentes del Condado de San Bernardino aprueban la siguiente Medida:

SECCIÓN 1. PROPÓSITO. Esta medida permite a la Autoridad a seguir gravando un impuesto TUT a una tasa de medio por ciento (1/2 %) en el territorio incorporado y no incorporado del Condado de San Bernardino para las mejoras y programas de transporte de conformidad con las §§18000 y siguientes del Código de Servicios Públicos de California. De acuerdo con la §180250 del Código de Servicios Públicos, esta Medida también permite a la Autoridad a emitir bonos respaldados por dichos ingresos fiscales y por los ingresos de la Medida I en la medida en que los proyectos financiados por los bonos figuren tanto en el Plan de Gastos como en el Plan de Gastos de la Medida I, establece la recaudación y administración del impuesto a cargo del Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California ("CDTFA") y adopta un Plan de Gastos de Transporte que asigna los ingresos fiscales a mejoras, programas y servicios de transporte en beneficio del Condado de San Bernardino.

SECCIÓN 2. DEFINICIONES. En esta Medida se aplicarán las siguientes definiciones:

- A. "Autoridad" se refiere a la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino. La Legislatura creó la Autoridad, con efecto a partir del 1 de enero de 2017 (Secciones 130800 y siguientes del Código de Servicios Públicos), consolidando la Comisión de Transporte del Condado de San Bernardino y otras entidades relacionadas con el transporte en un solo organismo, que se denominará la Autoridad. En 1989, la Junta de Supervisores del Condado de San Bernardino designó a la Comisión de Transporte del Condado de San Bernardino para fungir como la Autoridad de Transporte Local de conformidad con las disposiciones de las §§ 180050 y siguientes del Código de Servicios Públicos.
- B. "Bonos" se refiere a los bonos, pagarés, contratos u otras formas de endeudamiento emitidos o suscritos de conformidad con esta Medida.
- C. "Comité" se refiere al Comité de Supervisión Independiente Conformado por Contribuyentes establecido por el presente.
- D. "Condado" se refiere al Condado de San Bernardino.
- E. "Impuesto Actual" se refiere al TUT actual de ½ % que grava la Autoridad, como la agencia sucesora de la Comisión de Transporte del Condado de San Bernardino, conforme a la Ordenanza N.º 89-01, la Ordenanza N.º 90-01 y la Ordenanza N.º 04-01.
- F. "Plan de Gastos" o "Plan de Gastos de Transporte" se refiere al Plan de Gastos de Transporte de la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino (adjunto como Anexo "A" e incorporado al presente documento por esta referencia) que detalla las mejoras, los programas y los servicios de transporte en los que se pueden gastar los ingresos provenientes del impuesto, y que por la presente se adopta expresamente como parte de esta Medida de conformidad con la sección 180206 del Código de Servicios Públicos de California, incluida cualquier modificación futura autorizada por ley.
- G. "Jurisdicción Local" se refiere a una ciudad o pueblo en el Condado o al Condado.
- H. "Medida" u "Ordenanza" se refiere a la presente ordenanza o medida en la boleta presentada a los votantes para solicitar la autorización para gravar el impuesto y la aprobación del Plan de Gastos.

SECCIÓN 3. CONTINUACIÓN DEL GRAVAMEN DEL IMPUESTO SOBRE LAS TRANSACCIONES Y EL USO (TUT) MINORISTAS DEL MEDIO POR CIENTO (1/2 %). Tras la aprobación por parte de dos terceras partes (2/3) de los votantes locales que emitan su voto sobre esta Medida, la Autoridad continuará aplicando, en el territorio incorporado y no incorporado del Condado de San Bernardino, un impuesto sobre las transacciones y el uso (TUT) minoristas a una tasa de medio por ciento (1/2 %). El impuesto se recaudará hasta que sea derogado mediante una medida electoral posterior aprobada por los votantes del Condado, hasta que se haya pagado la deuda y hasta que los contratos se hayan cumplido. La Autoridad gravará el impuesto de conformidad con la Sección 180201 del Código de Servicios Públicos y con la Parte 1.6 (a partir de la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos. Las disposiciones de las Secciones 7261 y 7262 del Código de Ingresos e Impuestos se incorporan aquí como referencia como si estuvieran completamente establecidas en este documento. Este impuesto se aplicará además de cualquier otro impuesto autorizado por la ley, incluidos los impuestos Estatales o locales sobre las ventas o sobre las transacciones y el uso, ya sean actuales o futuros.

SECCIÓN 4. REGRESO A LA FUENTE. Tras deducir las tasas que exige el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California y los costos administrativos autorizados, los ingresos generados en cada Subárea específica del condado de San Bernardino, según lo establecido en el Plan de Gastos, se destinarán a proyectos que benefician directamente a dicha Subárea, salvo lo dispuesto en el presente documento. Los ingresos se contabilizarán por separado por cada Subárea y, posteriormente, se asignarán a categorías de proyectos específicas dentro de cada Subárea. La Junta Directiva de la Autoridad tomará las decisiones sobre cómo se gastan los ingresos dentro de las Subáreas para determinadas categorías de proyectos, según se defina en el Plan de Gastos, basándose en las recomendaciones de los

representantes locales. A excepción de los proyectos identificados en el Plan de Gastos de Movilidad Interregional, los ingresos generados dentro de una Subárea no se destinarán a proyectos que no beneficien directamente a dicha Subárea, salvo que se cuente con la aprobación de dos terceras partes (2/3) de las jurisdicciones que la integran. Sin perjuicio de lo anterior, los ingresos estarán disponibles según sea necesario para cubrir el servicio de la deuda de los bonos, independientemente de la subárea en la que se hayan recaudado.

SECCIÓN 5. PROPÓSITOS DE TRANSPORTE/PLAN DE GASTOS.

- A. De conformidad con las §§180205 y 180206 del Código de Servicios Públicos, los ingresos provenientes de este impuesto se destinarán exclusivamente a fines relacionados con el transporte y pueden incluir, entre otros, la administración del impuesto y de sus ingresos, incluidas las acciones legales relacionadas y los costos de preparación inicial de esta Ordenanza y de la elección correspondiente; la construcción, el mantenimiento, las mejoras y la operación de calles, caminos y carreteras locales, así como de carreteras y autopistas estatales; la construcción, el mantenimiento, las mejoras y la operación de sistemas de transporte público, incluidas las instalaciones y servicios de trenes y autobuses; tecnologías de transporte; y fines relacionados. Estos fines abarcan gastos de planificación, revisiones ambientales, costos de ingeniería y diseño, y la adquisición de derechos de paso relacionados. Los gastos también incluyen, entre otros, el servicio de la deuda de bonos y los costos asociados a la emisión de bonos. La Autoridad asignará los ingresos provenientes de este impuesto de acuerdo con el Plan de Gastos adoptado en la presente y para cualquier otro fin autorizado por la ley.
- B. A partir del año 2050, y al menos cada diez años en lo sucesivo, la Autoridad revisará el Plan de Gastos y, cuando sea necesario, propondrá modificaciones al mismo. Dichas propuestas de modificación se someterán a aprobación conforme a los procedimientos establecidos en esta Subsección. Hasta que sean aprobadas, el Plan de Gastos vigente en ese momento continuará en plena vigencia y efecto.
1. Dicha revisión tomará en cuenta las recomendaciones de las jurisdicciones locales, las agencias de transporte, los grupos de interés y el público en general.
 2. La Autoridad notificará por escrito a todas las jurisdicciones locales y a la Junta de Supervisores sobre la revisión propuesta, exponiendo los motivos y las conclusiones que la justifican.
 3. La(s) revisión(es) del Plan de Gastos entrará(n) en vigor 45 días después de haberse emitido la notificación mencionada en el punto 2 anterior.
 4. Los límites de las Subáreas solo podrán modificarse mediante la aprobación unánime de todas las jurisdicciones locales pertenecientes a las Subáreas cuyos límites se pretenda modificar.

SECCIÓN 6. AUTORIDAD SOBRE LA CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO. La Autoridad tendrá la facultad de vender o emitir, periódicamente, ya sea antes o durante el periodo de recaudación de impuestos, Bonos, pagarés, contratos u otros instrumentos de deuda, incluidos, entre otros, los bonos de apreciación de capital, siempre que el monto de capital total pendiente de pago en cualquier momento dado no exceda los ingresos estimados del impuesto según lo determinado por el Plan de Gastos, y podrá garantizar dicha deuda exclusivamente mediante la recaudación futura de impuestos, con el fin de financiar gastos de capital de inversión para los propósitos establecidos en la Sección 5 anterior, incluida la ejecución de proyectos de transporte descritos en el Plan de Gastos. En la medida en que los fondos provenientes de los Bonos se destinen a proyectos identificados tanto en el Plan de Gastos de la Medida I como en el Plan de Gastos, la Autoridad tendrá la facultad de emitir bonos respaldados por los ingresos del Impuesto Actual y por los ingresos fiscales de la Medida. La Autoridad contará con una política de deuda que establezca límites respecto a la capacidad de endeudamiento, los cuales se refieren a los importes máximos que pueden destinarse al pago del servicio de la deuda.

SECCIÓN 7. MANTENIMIENTO DEL ESFUERZO. Mediante la promulgación de esta Ordenanza, la Autoridad tiene la intención de que los fondos adicionales proporcionados a las jurisdicciones locales y a las agencias de transporte público en virtud de esta Medida complementen los ingresos federales, estatales y locales actuales destinados a calles, carreteras y transporte público hasta el Año Fiscal 2038-39. Los ingresos provenientes del impuesto sobre transacciones y uso no se utilizarán para sustituir los requisitos que obligan a los nuevos desarrollos a proveer sus propias instalaciones de transporte. Conforme a esta Medida, se dará prioridad de financiación a atender las necesidades viales y de transporte, aliviar el tránsito vial, mejorar la seguridad vial, aumentar los servicios de movilidad e implementar soluciones de transporte activo cuando sea factible. Las jurisdicciones locales y los operadores de transporte deberán mantener su compromiso actual de destinar fondos para el transporte a calles, carreteras y transporte público de acuerdo con esta Medida, y la Autoridad hará cumplir esta Sección mediante las acciones pertinentes, incluidas auditorías fiscales a las jurisdicciones locales y la adopción de políticas de implementación.

SECCIÓN 8. CONTRIBUCIONES POR PARTE DE NUEVOS DESARROLLOS. Ningún ingreso generado por el impuesto se utilizará para sustituir las contribuciones de participación equitativa exigidas a los nuevos desarrollos. La Junta Directiva de la Autoridad establecerá la metodología para determinar las contribuciones locales de participación equitativa.

SECCIÓN 9. COMITÉ DE SUPERVISIÓN INDEPENDIENTE CONFORMADO POR CONTRIBUYENTES. El Comité de Supervisión Independiente Conformado por Contribuyentes (el "Comité") continuará en funciones hasta el 1 de abril de 2040 y después de esa fecha, con el fin de proporcionar supervisión ciudadana y garantizar que todos los fondos generados por este impuesto se gasten en los fines previstos en el Plan de Gastos y en la presente Ordenanza, conforme a lo especificado en el Anexo B de la misma, en el cual se establecen los términos y condiciones específicos relativos al Comité de Supervisión Independiente Conformado por Contribuyentes y a su revisión de las auditorías financieras independientes periódicas.

SECCIÓN 10. LIMITACIÓN DEL GASTO EN COSTOS ADMINISTRATIVOS Y OTROS FINES. La Autoridad establecerá un fondo de Administración, al cual se acreditará el uno por ciento (1 %) del monto neto anual de los ingresos recaudados mediante el impuesto. De

conformidad con la §180109 del Código de Servicios Públicos, los salarios y las prestaciones del personal necesario para administrar el TUT no excederán los ingresos del fondo de Administración.

SECCIÓN 11. LÍMITE ANUAL DE ASIGNACIONES. De conformidad con el Artículo XIII B, §4 de la Constitución de California y la §180202 del Código de Servicios Públicos, el límite de asignaciones de la Autoridad se incrementará en función de la recaudación total máxima proyectada y autorizada por el gravamen de este impuesto, según se indica en la Sección 3, en cada uno de los años que abarca esta Medida, más el monto, si lo hubiera, en que se reduzca legalmente dicho límite de asignaciones derivado del gravamen del impuesto establecido en esta Medida. El límite de asignaciones está y estará sujeto a ajustes según lo dispuesto por la ley.

SECCIÓN 12. FECHA DE APROBACIÓN DE LA MEDIDA Y FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DEL IMPUESTO. La presente Medida entrará en vigor al cierre de las urnas el día de las elecciones en las que dicha Medida sea aprobada por el voto del electorado. La recaudación del impuesto en virtud de esta Medida comenzará el 1 de abril de 2040.

SECCIÓN 13. DURACIÓN/TÉRMINO DEL IMPUESTO. El impuesto establecido por esta Medida continuará aplicándose hasta que esta sea derogada por los votantes; sin embargo, dicho impuesto seguirá recaudándose mientras existan Bonos pendientes de pago y hasta que se cumplan los contratos ya comprometidos.

SECCIÓN 14. DISPOSICIONES TÉCNICAS PARA LA RECAUDACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL IMPUESTO. Mediante la adopción de esta Ordenanza, la Autoridad y los votantes del Condado de San Bernardino incorporan expresamente las disposiciones técnicas para la recaudación y administración de este impuesto por parte de la CDTFA, las cuales son requeridas por la ley Estatal y se establecen específicamente en la Ordenanza N.º 26-1, adoptada por la Autoridad el 3 de junio de 2026.

SECCIÓN 15. CONFLICTOS ENTRE LA ORDENANZA Y EL PLAN DE GASTOS. En caso de que exista algún conflicto entre los términos de esta Ordenanza y los términos del Plan de Gastos, prevalecerán los términos de esta Ordenanza.

SECCIÓN 16. EL IMPUESTO ACTUAL. Ninguna parte de la Ordenanza tiene como objetivo modificar, derogar, alterar o aumentar el Impuesto Actual. Las disposiciones de esta Ordenanza se aplicarán únicamente al impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas adoptado mediante el presente y no a la recaudación o administración del Impuesto Actual.

ARTÍCULO III. CUMPLIMIENTO DE LA CEQA. La Autoridad determina que la aprobación de esta Ordenanza no constituye un "proyecto" y que, alternativamente, está exenta de la Ley de Calidad Ambiental de California ("CEQA"). La Ordenanza tiene por objeto establecer un mecanismo de financiación para posibles proyectos y programas futuros relacionados con la prestación de servicios de transporte por parte de la Autoridad. La Ordenanza no compromete a la Autoridad con ningún proyecto, programa o mejora de capital en particular. En consecuencia, la Autoridad determina que, conforme a la Sección 15378(b)(4) de las Directrices de la CEQA, la adopción de esta Ordenanza no constituye un proyecto sujeto a los requisitos de la CEQA, ya que la Ordenanza consiste meramente en "la creación de un mecanismo de financiación gubernamental u otra actividad fiscal gubernamental que no implique ningún compromiso con un proyecto específico que pueda dar lugar a una afectación potencialmente significativa al medio ambiente". (Directrices de la CEQA, §15378, subdivisión (b)(4); consultar también *Sustainable Transportation Advocates of Santa Barbara v. Santa Barbara County Association of Governments*, 179 Cal.App.4th 113, 123). Además, el calendario, el diseño y la aprobación de los proyectos individuales que se financiarán mediante la Ordenanza dependen de la disponibilidad futura de fondos, la necesidad, la viabilidad, la revisión conforme a la CEQA, la revisión y las modificaciones futuras del Plan de Gastos y muchos otros factores. Por consiguiente, se desconocen el calendario y el diseño de los proyectos futuros, que podrían no llevarse a cabo sino hasta dentro de muchos años, y no hay información suficiente como para realizar una evaluación ambiental significativa. (Directrices de la CEQA, § 15004). Asimismo, dado que la Ordenanza no aprueba la construcción de ningún proyecto que pueda provocar cambios físicos directos o indirectos en el medioambiente, y dado que se requiere la aprobación futura de los votantes según lo establecido en las Secciones 180201 y 180203 del Código de Servicios Públicos (PUC), la aprobación de la Ordenanza no constituye un permiso que comprometa a la Autoridad a seguir un curso de acción definido. (Directrices de la CEQA, § 15352). Por tanto, también puede determinarse con certeza que la Ordenanza no tiene la posibilidad de causar un efecto significativo en el medioambiente y está exenta de cualquier revisión adicional en virtud de la CEQA. (Directrices de la CEQA, § 15061(b)(3).)

ARTÍCULO IV. DIVISIBILIDAD. Si un tribunal de jurisdicción competente considera que alguna de las disposiciones de esta Ordenanza/Medida o su aplicación a cualquier persona o circunstancia es inválida o inaplicable, esa decisión no afectará la validez o aplicabilidad de las disposiciones restantes, y la Autoridad y los Residentes del Condado de San Bernardino declaran que habrían aprobado cada parte de esta Ordenanza independientemente de la validez de cualquier otra parte.

ARTÍCULO V. CERTIFICACIÓN. La Secretaria de la Junta certificará la aprobación de esta Medida como una ordenanza y la hará constar en los registros oficiales de la Autoridad.

APROBADA Y ADOPTADA por la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino este 3 de junio de 2026, mediante la siguiente votación de la Junta de la Autoridad, y ratificado por el voto de dos terceras partes de los electores del Condado de San Bernardino en unas Elecciones Especiales realizadas junto con las Elecciones Generales Estatales celebradas el 3 de noviembre de 2026:

A FAVOR:	24
EN CONTRA:	0
ABSTENCIONES:	0
AUSENTES:	5

f/ Rick Denison, Presidente de la Junta
Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino

DA FE:

f/ Marleana Roman, Secretaria de la Junta
Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino

APROBADA EN SU REDACCIÓN:

f/ Julianna K. Tillquist, Abogada General
Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino

Anexo A
Plan de Gastos de Transporte

Estimaciones y Distribución de Ingresos. La asignación de ingresos autorizada por la Ordenanza N.º 26-1 se establece dentro de este Plan de Gastos. Los fondos se asignarán según un porcentaje de los ingresos reales recibidos. La estimación de ingresos y su asignación entre categorías para los primeros 30 años asciende a \$7.5 mil millones. Los ingresos estimados se basan en el valor del dinero en 2026 y no tienen carácter vinculante ni determinante.

Regreso a la Fuente. Después de deducir las tasas que exige la CDTFA, los fondos destinados al Plan de Gastos de Movilidad Interregional y los costos administrativos autorizados, los ingresos generados en cada Subárea específica del Condado de San Bernardino se invertirán en proyectos que beneficien directamente a dicha Subárea. Los ingresos se contabilizarán por separado para cada Subárea y, posteriormente, se asignarán a categorías de proyectos específicas. La Junta Directiva de la Autoridad tomará las decisiones sobre cómo se gastan los ingresos correspondientes a determinadas categorías de proyectos dentro de las Subáreas, basándose en las recomendaciones de los representantes locales.

Identificación de una Subárea. La Subárea del Valle de San Bernardino incluirá las ciudades de Chino, Chino Hills, Colton, Fontana, Grand Terrace, Highland, Loma Linda, Montclair, Ontario, Rancho Cucamonga, Redlands, Rialto, San Bernardino, Upland y Yucaipa, así como las áreas no incorporadas situadas en las partes este y oeste de la zona urbanizada del valle de San Bernardino. El área de la Montaña/el Desierto comprenderá las siguientes subáreas: (1) La Subárea del Desierto Norte, que incluye la Ciudad de Barstow y las áreas no incorporadas circundantes; (2) La Subárea del Río Colorado, que incluye la Ciudad de Needles y las áreas no incorporadas circundantes del Desierto Este; (3) La Subárea de la Cuenca de Morongo, que incluye la Ciudad de Twentynine Palms, el Pueblo de Yucca Valley y las áreas no incorporadas circundantes; (4) La Subárea de la Montaña, que incluye la Ciudad de Big Bear Lake y las áreas no incorporadas circundantes de las Montañas de San Bernardino; y (5) La Subárea de Victor Valley, que incluye las ciudades de Adelanto, Hesperia y Victorville, el Pueblo de Apple Valley y las áreas no incorporadas circundantes, incluida Wrightwood.

Contribución por parte de Nuevos Desarrollos. Ningún ingreso generado por el impuesto se utilizará para sustituir las contribuciones de participación equitativa exigidas a los nuevos desarrollos tal y como se describe en la Sección 8 de la Ordenanza.

Requisito de Auditorías Anuales Financieras y de Cumplimiento de los Fondos Concedidos en Virtud de la Medida. La Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino se someterá a una auditoría financiera bienal, y cada jurisdicción local que reciba una asignación de ingresos concedidos en virtud de la Medida autorizada en este Plan de Gastos se someterá a una auditoría financiera anual, y las auditorías se realizarán de conformidad con las normas de auditoría generalmente aceptadas y las normas de auditoría gubernamental emitidas por el Contralor General de los Estados Unidos. Asimismo, se llevarán a cabo auditorías de cumplimiento para garantizar que cada agencia gaste los fondos de acuerdo con las disposiciones y directrices establecidas para los ingresos concedidos en virtud de la Medida, incluido el cumplimiento de las disposiciones sobre el Mantenimiento del Esfuerzo

El Plan de Gastos de Movilidad Interregional. Al momento de la recaudación inicial de ingresos, se guardará el 3 % de los ingresos generados en todas las subáreas del Condado de San Bernardino, con anterioridad a otras asignaciones especificadas en este plan, en una cuenta destinada

al Plan de Gastos de Movilidad Interregional. El Plan de Gastos de Movilidad Interregional proporcionará recursos para la planificación e implementación de proyectos y programas que ofrezcan infraestructura crítica a las comunidades afectadas por el tránsito regional de automovilistas, el turismo, los viajes interregionales y el transporte de mercancías. Este programa ayudará a planificar y ejecutar mejoras de infraestructura crítica, tales como optimizaciones en Cajon Pass y otros corredores clave, que mitiguen el tránsito vehicular, mejoren la movilidad y la seguridad, y refuercen la resiliencia. Asimismo, apoyará la planificación de evacuaciones, fortalecerá la capacidad de respuesta ante emergencias, mejorará las principales rutas de evacuación y financiará las necesidades de evacuación relacionadas con el transporte público. Además, el programa permitirá atender daños imprevistos en la infraestructura causados por desastres naturales o por el ser humano, garantizando una recuperación rápida y el restablecimiento de la movilidad interregional esencial.

Plan de Gastos para la Subárea del Valle de San Bernardino. En el área descrita como la Subárea del Valle de San Bernardino, denominada en el presente documento como la Subárea del Valle, se establecerán categorías de proyectos según se especifica a continuación. El Plan de Gastos para la Subárea del Valle de San Bernardino se presenta en la Figura A.

- A. Fondos Estatales y Federales para el Transporte.** Se reservará una parte proporcional de los fondos estatales y federales previstos para el transporte, destinada exclusivamente a su uso dentro de la Subárea del Valle.
- B. Movilidad Local 25 %.** Las prioridades locales que se centren en la construcción, reparación y mantenimiento de carreteras, ciclovías y aceras locales para mejorar la movilidad a nivel local. Incluye la transferencia de fondos para prioridades locales tales como: ampliación y rehabilitación de calles locales, reparación de baches, pasos a desnivel, aceras, carriles para bicicletas, alumbrado público y zonas de reducción de ruido. Las asignaciones a las jurisdicciones locales se realizarán sobre una base per cápita, utilizando las estimaciones de población más recientes del Departamento de Finanzas del Estado al 1 de enero, y la parte que le corresponderá al Condado se basará en la población de las áreas no incorporadas dentro de la Subárea del Valle. El Departamento de Planificación del Condado determinará las estimaciones de la población en las áreas no incorporadas dentro de la Subárea del Valle y las conciliará con la estimación de población del Departamento de Finanzas del Estado al 1 de enero de cada año.

Tras la recaudación inicial de ingresos, cada jurisdicción local deberá guardar el 5 % de los fondos asignados en una cuenta especial destinada a proyectos de transporte activos. Los proyectos de transporte activos elegibles pueden incluir, a criterio de la jurisdicción local, proyectos para bicicletas y peatones, así como los costos de estudios o planes asociados. Si, tras al menos diez años de recaudación de ingresos, el órgano rector de la jurisdicción local determina que la reserva para los proyectos de transporte activos ya no es necesaria, y la Junta Directiva de la Autoridad aprueba posteriormente dicha determinación, entonces todos los fondos para la Movilidad Local asignados a la jurisdicción local podrán utilizarse para cualquier fin elegible.

Los proyectos de Movilidad Local se definen como la construcción, reparación y mantenimiento de calles y carreteras locales, así como otras prioridades de transporte local elegibles. Salvo que se disponga lo contrario en el presente documento, los fondos para la Movilidad Local pueden utilizarse con flexibilidad para cualquier fin de transporte elegible que se considere una prioridad local, incluyendo calles locales, carreteras principales, mejoras en carreteras estatales, transporte público y otras mejoras o programas destinados a maximizar el uso de las instalaciones de transporte. El gasto de los fondos para la Movilidad Local se basará en un Plan Quinquenal aprobado anualmente por el órgano rector de cada jurisdicción local, tras haberlo puesto a disposición para su revisión y comentarios por parte del público. Los fondos para la Movilidad Local se entregarán a las jurisdicciones locales una vez recibido el Plan Quinquenal aprobado anualmente. El Plan Quinquenal aprobado a nivel local deberá ser coherente con los planes de transporte locales, regionales y estatales.

- C. Movilidad Regional 50 %.** Las prioridades regionales se centran en el movimiento de mercancías, el transporte público, los carriles gestionados, gestión del tráfico vehicular y las tecnologías de transporte emergentes para mejorar la movilidad regional; estas incluyen: mejoras en carreteras, autobuses y trenes de pasajeros (capital y rehabilitación), corredores, intersecciones, medidas de mitigación ambiental, sistemas de control de tráfico (patrullas de asistencia en autopistas y estrategias de calidad del aire), zonas de reducción de ruido, planificación y desarrollo de proyectos, y tecnologías de transporte emergentes.

Los proyectos de Movilidad Regional se definen como aquellas mejoras destinadas a aliviar el tráfico vehicular y mejorar la seguridad en corredores que conectan comunidades, dan servicio a destinos importantes y proporcionan acceso a autopistas. La Junta Directiva de la Autoridad tomará las decisiones sobre la asignación de los fondos para la Movilidad Regional, basándose en las recomendaciones de los representantes de las jurisdicciones locales. Se dará prioridad a la financiación de proyectos para mejorar la seguridad vial, aliviar el tráfico vehicular y realizar mejoras en los cruces ferroviarios, teniendo en cuenta una distribución geográfica equitativa a lo largo de la vigencia del programa. Los proyectos elegibles incluyen, entre otros, sincronización de semáforos, sistemas para mejorar el flujo vehicular, programas de asistencia para usuarios que se desplazan al trabajo, patrullas de asistencia en autopistas y proyectos que contribuyan a la mejora medioambiental asociada a las infraestructuras de transporte.

- D. Operaciones 25 %.** Financiación de los costos operativos para la prestación de servicios de movilidad mediante transporte ferroviario, transporte público, servicios especializados y para personas mayores, conexiones de primera y última milla, viajes compartidos y funciones de apoyo a la seguridad. La Junta Directiva de la Autoridad tomará las decisiones sobre cómo se utilizan los fondos operativos, basándose en las recomendaciones de los representantes de las jurisdicciones locales. Se dará prioridad de financiación al mantenimiento de los servicios esenciales en todas las modalidades de movilidad.

Plan de Gastos para la Montaña/el Desierto. En esa área descrita como el área de la Montaña/el Desierto, se aplicarán los siguientes requisitos del plan de gastos. El Plan de Gastos para la Subárea de Montaña/el Desierto se presenta en la Figura B.

- A. Fondos Estatales y Federales para el Transporte.** Se guardará una parte proporcional de los fondos estatales y federales para el transporte proyectados para su uso exclusivo dentro de las Subáreas de la Montaña/el Desierto.
- B. Movilidad Local 70 %.** Las prioridades locales que se centren en la construcción, reparación y mantenimiento de carreteras, ciclovías y aceras locales para mejorar la movilidad a nivel local. Incluye la transferencia de fondos para prioridades locales tales como: ampliación y rehabilitación de calles locales, reparación de baches, pasos a desnivel, aceras, carriles para bicicletas y alumbrado público. Las asignaciones a las jurisdicciones locales se basarán en la población (50 por ciento) y en la generación de impuestos (50 por ciento). Los cálculos de población se basarán en las estimaciones más recientes del Departamento de Finanzas del Estado al 1 de enero de cada año. El Departamento de Planificación del Condado determinará las estimaciones de la población en territorios no incorporados dentro de cada Subárea y las reconciliará con la estimación de población del Departamento de Finanzas del Estado. Los cálculos de generación de impuestos se basarán en datos de la CDTFA.

Tras la recaudación inicial de ingresos, cada jurisdicción local deberá guardar el 5 % de los fondos asignados en una cuenta especial destinada a proyectos de transporte activos. Los proyectos de transporte activo elegibles pueden incluir, a criterio de la jurisdicción local, entre otros, proyectos para bicicletas y peatones, así como costos de estudios o planes asociados. Si, tras al menos diez años de recaudación de ingresos, el órgano rector de la jurisdicción local determina que la reserva para los proyectos de transporte activos ya no es necesaria, y la Junta Directiva de la Autoridad aprueba posteriormente dicha determinación, entonces todos los fondos para la Movilidad Local asignados a la jurisdicción podrán utilizarse para cualquier fin elegible.

Los proyectos de Movilidad Local se definen como la construcción, reparación y mantenimiento de calles y carreteras locales, así como otras prioridades de transporte local elegibles. Salvo que se disponga lo contrario en el presente documento, los fondos para la Movilidad Local pueden utilizarse con flexibilidad para cualquier fin de transporte elegible que se considere una prioridad local, incluyendo calles locales, calles principales, mejoras de las carreteras estatales, transporte público, lo que incluye, entre otras cosas, subsidios para el pago de tarifas y mejoras en los servicios para personas mayores y personas con discapacidades, así como otras mejoras o programas destinados a maximizar el uso de las instalaciones de transporte. El gasto de los fondos para la Movilidad Local se basará en un Plan Quinquenal aprobado anualmente por el órgano rector de cada jurisdicción local, tras haberlo puesto a disposición para su revisión y comentarios por parte del público. Los fondos para la Movilidad Local se entregarán a las jurisdicciones locales una vez recibido el Plan Quinquenal aprobado anualmente. Los Planes Quinquenales aprobados a nivel local deberán ser coherentes con otros planes de transporte locales, regionales y estatales.

- C. Movilidad Regional 20 %.** Las prioridades regionales se centran en el movimiento de mercancías, el transporte público, los carriles gestionados, gestión del tráfico vehicular y las tecnologías de transporte emergentes para mejorar la movilidad regional; estas incluyen: mejoras en carreteras, autobuses y trenes de pasajeros (capital y rehabilitación), corredores, intersecciones, medidas de mitigación ambiental, sistemas de control de tráfico (patrullas de asistencia en autopistas y estrategias de calidad del aire), planificación y desarrollo de proyectos, y tecnologías de transporte emergentes.

Los ingresos recaudados dentro de cada Subárea se guardarán en una cuenta especial a fin de que se gasten en proyectos de Movilidad Regional en beneficio de la Subárea. Los proyectos de movilidad regional se definen como aquellas vías principales y carreteras que sirven como rutas de desplazamiento primarias dentro de la Subárea, estas pueden incluir, según corresponda, carreteras Estatales y autopistas. Los fondos destinados a Proyectos de Movilidad Regional pueden utilizarse para apalancar recursos estatales y federales para proyectos de transporte, así como para llevar a cabo actividades de planificación preliminar y la elaboración de informes de proyectos. La Junta Directiva de la Autoridad deberá aprobar el gasto de los fondos para la Movilidad Regional de acuerdo con la recomendación de los representantes de la Subárea y del Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto. Si, tras cinco años de recaudación de impuestos, y cada cinco años a partir de entonces, los representantes locales y el Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto determinan que los fondos para la Movilidad Regional no son necesarios para realizar mejoras que benefician a la Subárea, los ingresos correspondientes a esta categoría podrán devolverse a las jurisdicciones locales dentro de dicha Subárea. Dicha devolución se asignará y gastará conforme a la fórmula y los requisitos establecidos para la categoría de Movilidad Local.

- D. Operaciones 10 %.** Financiación de los costos operativos para la prestación de servicios de movilidad mediante transporte ferroviario, transporte público, servicios especializados y para personas mayores, conexiones de primera y última milla, viajes compartidos y funciones de apoyo a la seguridad. La Junta Directiva de la Autoridad tomará las decisiones sobre cómo se utilizan los fondos para operaciones, basándose en la recomendación de los representantes de la Subáreas y del Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto y/o del Comité de Tránsito. Se dará prioridad de financiación al mantenimiento de los servicios esenciales en todas las modalidades de servicios de movilidad.

La Junta Directiva de la Autoridad, basándose en la recomendación de los representantes de la Subárea y del Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto, podrá asignar fondos adicionales que superen el límite del 10 % si determina que dicho aumento es necesario para atender necesidades de transporte no cubiertas en la Subárea. Todo aumento que exceda el 10 % de los ingresos iniciales recaudados para la categoría de Operaciones deberá provenir de la categoría de Movilidad Local de la Subárea correspondiente.

- E. Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto.** El Comité de Políticas de la Montaña/el Desierto de la Autoridad permanecerá en vigor y supervisará la implementación del Plan de Gastos para la Montaña/el Desierto.

Medida "I"
Plan de Gastos de Transporte

FIGURA A
Plan de Gastos de la Subárea del Valle de San Bernardino

Movilidad Local 25 %

Prioridades locales centradas en la construcción, reparación y mantenimiento de carreteras, ciclovías y aceras locales para mejorar la movilidad en la zona. Incluye la transferencia de fondos para prioridades locales.

- Ensanchamiento y Rehabilitación de Calles Locales
- Baches
- Pasos a Desnivel
- Aceras
- Ciclovías
- Alumbrado Público
- Zonas de Reducción de Ruido

Movilidad Regional 50 %

Prioridades regionales centradas en el movimiento de mercancías, el transporte público, los carriles gestionados, el control del tráfico vehicular y las tecnologías de transporte emergentes para mejorar la movilidad regional.

- Mejoras en Carreteras
 - Carriles Gestionados
- Autobuses y Trenes de Pasajeros
 - Capital y Rehabilitación
- Corredores
 - Vías, Transporte Público y Programas de Transporte Activo (ATP)
- Intersecciones
- Medidas de Mitigación Ambiental
- Sistema de Control del Tráfico
 - Patrulla de Asistencia en Autopistas
 - Estrategias de Calidad del Aire
- Planificación y Desarrollo de Proyectos
- Tecnologías de Transporte Emergentes
- Zonas de Reducción de Ruido

Operaciones 25 %

Financiar los costos operativos para prestar servicios de movilidad mediante transporte público, servicios especializados y para personas mayores, conexiones de primera y última milla, y funciones de apoyo a la seguridad.

- Operaciones de Transporte Público
 - Autobús, Tren y Tecnología Innovadora
 - Transporte para Estudiantes, Personas Mayores y Personas con Discapacidad
- Red de Emergencia para Viajeros
- Vanpool/Viajes Compartidos
- Conexión de primera y última milla

FIGURA B

Plan de Gastos para la Montaña y el Desierto

Movilidad Local 70 %

Prioridades locales centradas en la construcción, reparación y mantenimiento de carreteras, ciclovías y aceras locales para mejorar la movilidad en la zona. Incluye la transferencia de fondos para prioridades locales.

- Ensanchamiento y Rehabilitación de Calles Locales
- Baches
- Pasos a Desnivel
- Aceras
- Ciclovías
- Alumbrado Público
- Zonas de Reducción de Ruido

Movilidad Regional 20 %

Prioridades regionales centradas en el movimiento de mercancías, el transporte público, los carriles gestionados, el control del tráfico vehicular y las tecnologías de transporte emergentes para mejorar la movilidad regional.

- Mejoras en Carreteras
 - Carriles Gestionados
- Autobuses y Trenes de Pasajeros
 - Capital y Rehabilitación
- Corredores
 - Vías, Transporte Público y Programas de Transporte Activo (ATP)
- Intersecciones
- Medidas de Mitigación Ambiental
- Sistema de Control del Tráfico
 - Patrulla de Asistencia en Autopistas
 - Estrategias de Calidad del Aire
- Planificación y Desarrollo de Proyectos
- Tecnologías de Transporte Emergentes
- Zonas de Reducción de Ruido

Operaciones 10 %

Financiar los costos operativos para prestar servicios de movilidad mediante transporte público, servicios especializados y para personas mayores, conexiones de primera y última milla, y funciones de apoyo a la seguridad.

- Operaciones de Transporte Público
 - Autobús, Tren y Tecnología Innovadora
 - Transporte para Estudiantes, Personas Mayores y Personas con Discapacidad
- Red de Emergencia para Viajeros
- Vanpool/Viajes Compartidos
- Conexión de primera y última milla

Anexo "B"

COMITÉ DE SUPERVISIÓN INDEPENDIENTE CONFORMADO POR CONTRIBUYENTES (ITOC)

Objetivo y Función del ITOC. La aprobación de esta Medida por parte de los votantes dará lugar a la continuidad del actual Comité Independiente de Contribuyentes y Supervisión (ITOC) de la siguiente manera:

El ITOC llevará a cabo una supervisión ciudadana para garantizar que todos los fondos de la Medida sean utilizados por la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino (en adelante, la Autoridad) de conformidad con las disposiciones del Plan de Gastos y la Ordenanza N.º 26-1, la Medida I y el Plan de Gastos de la Medida I.

Requisito de Auditoría. Se realizará una auditoría fiscal y de cumplimiento bienal, de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas y las Normas de Auditoría Gubernamental emitidas por el Contralor General de los Estados Unidos. La auditoría examinará los estados financieros básicos de la Autoridad, según lo definido por la Junta de Normas de Contabilidad Gubernamental, así como las auditorías financieras y de cumplimiento de las jurisdicciones miembros.

Función de la Auditoría Financiera y de Cumplimiento y del ITOC. El ITOC revisará las auditorías anuales de la Autoridad, informará a la Autoridad sobre los hallazgos derivados de dichas auditorías y recomendará la realización de auditorías adicionales que, a juicio del ITOC, puedan mejorar la gestión financiera y la integridad de la implementación del programa.

La Autoridad celebrará una reunión con aviso público, la cual podrá o no incluirse en el orden del día de una reunión ordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad, con la participación del ITOC, para examinar los hallazgos y las recomendaciones de las auditorías.

Proceso de Selección y Afiliación. La Autoridad llevará a cabo un proceso abierto para seleccionar a cinco miembros del comité, el cual incluirá la solicitud a organizaciones comerciales y de otro tipo para que propongan candidatos potenciales para el comité. Los miembros del comité deberán contar con una de las siguientes credenciales:

- Profesional en el ámbito de la auditoría, las finanzas y/o la elaboración de presupuestos municipales, con un mínimo de cinco años de experiencia en un puesto relevante de alto nivel con capacidad de toma de decisiones en el sector público o privado.
- Ingeniero civil con licencia o planificador de transporte cualificado, con al menos cinco años de experiencia demostrada en los campos del transporte y/o el diseño urbano, ya sea en el sector público o en el privado. Ningún miembro podrá ser beneficiario ni subbeneficiario de fondos provenientes de la Medida.
- Tres miembros del público general que posean conocimientos y habilidades útiles para la labor del ITOC.

El Presidente y el Director Ejecutivo de la Autoridad actuarán como miembros ex officio del ITOC.

Términos y Condiciones del Comité. Los miembros del comité ejercerán sus funciones durante mandatos escalonados de cuatro años. En ningún caso un miembro del comité con derecho a voto podrá formar parte del ITOC por un periodo superior a doce años.

- Los miembros del Comité ejercerán sus funciones sin remuneración, salvo el reembolso de los gastos de viaje autorizados y otros gastos directamente relacionados con la labor del ITOC.
- Los miembros del Comité no podrán ser funcionarios públicos locales electos en el Condado ni empleados a tiempo completo de ninguna ciudad o municipio, del gobierno del Condado, de un operador de transporte público local o de una agencia estatal de transporte.
- Los miembros ex officio del comité sin derecho a voto ejercerán sus funciones únicamente mientras ocupen sus respectivos cargos y serán sustituidos automáticamente por sus sucesores en dichos puestos.
- Si surgieran vacantes en el ITOC por cualquier motivo, el personal de la Autoridad colaborará con los miembros de la Junta Directiva de la Autoridad para encontrar un sustituto adecuado, en un plazo de 90 días a partir de la vacante o lo antes posible después de dicho plazo, para completar el resto del mandato.
- Cuando se reciba más de una solicitud para una vacante, el Comité de Política General formulará una recomendación a la Junta Directiva de la Autoridad para nombrar a un candidato para el ITOC.
- Cuando se reciba una sola solicitud, el Presidente de la Junta recomendará a la Junta el nombramiento de dicho candidato para el ITOC.

Protocolos de Funcionamiento del ITOC.

- El ITOC continuará sus actividades mientras se recauden los ingresos de la Medida.
- La Junta Directiva y el personal de la Autoridad cooperarán plenamente y brindarán el apoyo necesario para garantizar que el ITOC cumpla eficazmente con sus deberes y obligaciones.

Conflicto de Interés. Los miembros del ITOC con derecho a voto no deberán tener acciones legales pendientes contra la Autoridad y tendrán prohibido participar en cualquier actividad comercial que involucre directa o indirectamente a la Autoridad, por ejemplo, actuar en calidad de consultor durante su ocupación en el ITOC. Los miembros del ITOC con derecho a voto no podrán tener intereses comerciales directos ni mantener una relación laboral con ninguna entidad pública o privada que reciba los fondos del impuesto para el transporte autorizados por los votantes en esta Ordenanza.