



CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY

APRIL 2012



*Edmund G. Brown Jr
Governor
State of California*



LIMITED ENGLISH PROFICIENCY PLAN

The California High-Speed Rail Authority is committed to communicate effectively and provide meaningful access to limited English proficient (LEP) individuals on the Authority's programs, services and activities. The Authority shall provide free language assistance to individuals whom we encounter or whenever an LEP individual requests language assistance on the Authority's high speed rail project. This commitment will serve to inspire non-discrimination and equal access.

California High-Speed Rail Authority
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814
www.cahighspeedrail.ca.gov
(916) 324-1541

LIMITED ENGLISH PROFICIENCY PLAN

Table of Contents

I. INTRODUCTION AND POLICY STATEMENT	2
A. California High-Speed Rail Project	2
B. Limited English Proficiency	2
C. Limited English Proficiency Policy	2
II. LEGAL AUTHORITIES	3
A. Federal	3
B. State	3
III. LIMITED ENGLISH PROFICIENCY PLAN	3
A. Language Access Responsibilities	4
B. Self-Assessment and Language Assistance Measures	7
C. Training	14
D. Monitoring and Updating the LEP Plan	14
E. Definitions	15

ATTACHMENTS

1. LEP NOTIFICATION OF FREE LANGUAGE SERVICE
2. "I SPEAK" DOCUMENT
3. VITAL SPANISH TRANSLATED DOCUMENTS
4. LEP REPORTING FORM

For individuals with sensory disabilities, this document is available in Braille, large print, audiocassette, or computer disk. To obtain a copy in one of these alternate formats, please contact:

California High-Speed Rail Authority
Attn: Title VI Coordinator
770 L Street, Suite 800
Sacramento, California 95814
(916) 324-1541--Voice
TTY: 711

I. INTRODUCTION AND POLICY STATEMENT

A. California High Speed-Rail Project

The California High-Speed Rail Authority (Authority) was established in 1996 and is the State entity responsible for planning, constructing and operating an 800-mile high speed rail system. The planned system will connect urban centers from San Francisco, Los Angeles, San Jose, Fresno, Anaheim, San Diego, Sacramento and Riverside. The ridership will serve a population in California estimated to be over 50 million in a couple of decades and a diverse population with limited English proficiency.

B. Limited English Proficiency

Limited English Proficiency (LEP) is a term used to describe individuals who do not speak English as their primary language and who have a limited ability to read, write, speak, or understand English. California is home to millions of individuals from diverse cultures and backgrounds, with limited English proficiency.

On August 11, 2000 President Bill Clinton signed Executive Order (EO) 13166 to, “Improve access to federally conducted and federally assisted programs and activities for persons who, as a result of national origin, are limited in their English proficiency....” This executive order is directed at implementing the protections afforded by Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and related regulations. Accordingly, it prohibits recipients of federal financial assistance from discrimination based on national origin by failing to provide meaningful access to services to individuals who are LEP. This protection requires that LEP persons be provided an equal opportunity to benefit from or have access to services that are normally provided in English.

The Authority is a recipient of federal financial assistance from the Federal Railroad Administration (FRA) and is required to comply with EO 13166 to ensure LEP persons be provided an equal opportunity to benefit from or have access to services that are normally provided in English.

The FRA directed the Authority to develop a LEP Plan following the U.S. Department of Justice (USDOJ) guidance materials: *Language Access Assessment and Planning Tool for Federally Conducted and Federally Assisted Programs (May 2011)* and *Common Language Access Questions, Technical Assistance, and Guidance for Federally Conducted and Federally Assisted Programs (August 2011)*.

C. Limited English Proficiency Policy

It is the policy of the California High-Speed Rail Authority (Authority) to communicate effectively and provide meaningful access to limited English proficient (LEP) individuals on all the Authority's programs, services and activities. The Authority shall provide free language assistance services to LEP individuals whom we encounter or whenever an LEP individual requests language assistance services. The Authority will treat LEP individuals with dignity and respect. Language assistance will be provided through a variety of methods to include: staff interpreters, translation and interpreter service contracts, formal arrangements with local organizations providing interpretation or translation services or telephonic interpreter services.

The Authority shall develop and maintain an LEP Plan in compliance with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and related statutes, Presidential Executive Order 13166 and California State law--Dymally-Alatorre Bilingual Services Act (Government Code Sections 7290-7299.8).

The Authority will ensure the provisions of the policy and LEP Plan are incorporated into agreements with subrecipients of federal financial assistance.

II. LEGAL AUTHORITIES

A. Federal

Section 601 of Title VI of the Civil Rights Act of 1964, 42 U.S.C. 2000d et seq., and its implementing regulations provide that no person in the United States shall, on the ground of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity that receives federal financial assistance.

Executive Order 13166 – Improve access to federally conducted and federally assisted programs and activities for persons who, as a result of national origin, are limited in their English Proficiency....” This Executive Order is directed at implementing the protections afforded by Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and related regulations. Accordingly, it prohibits recipients of federal financial assistance from discrimination based on national origin by failing to provide meaningful access to services to individuals who are LEP. This protection requires that LEP persons be provided an equal opportunity to benefit from or have access to services that are normally provided in English.

Improving Access to Services for Persons with Limited English Proficiency, August 2000, and USDOJ’s LEP guidance materials reiterates the requirement to take responsible steps to ensure meaningful access to benefits, services, and information for LEP persons and recommends that the federal recipient develop a language implementation plan consistent with the USDOJ LEP guidance. As clarified by Executive Order 13166 and the resulting May 2011 guidance, national origin discrimination includes discrimination on the basis of limited English proficiency.

B. State

Dymally-Alatorre Bilingual Services Act (Government Code Sections 7290-7299.8) is a California State law enacted in 1973 that requires all State Departments involved in furnishing information or rendering services to the public, whereby contact is made with a substantial number (five percent) of non/or limited English speaking persons, shall employ a sufficient number of qualified bilingual persons in public contact positions to ensure information and services are provided in the language of the non-English speaking person. Each State agency shall conduct an assessment and develop and update an implementation plan. The assessment and updates to the LEP Plan will occur every two (2) years.

III. LIMITED ENGLISH PROFICIENCY PLAN

The Authority’s LEP Plan is designed to assist management, staff and consultants to understand their roles and responsibilities with respect to overcoming barriers for LEP individuals in the Authority’s programs, services and activities. The LEP Plan will provide guidance on translation

and interpretation for LEP individuals seeking access to the Authority's programs, services and activities. The LEP Plan supplements the Authority's Title VI Program Plan dated February 2012.

A. LANGUAGE ACCESS RESPONSIBILITIES

The Authority recognizes key positions have the responsibility to administer the LEP Program within their respective functional responsibilities. The Authority further recognizes it must identify a single point of contact to implement and manage its commitment to adhere to its LEP Plan, policy directives, and procedures to provide meaningful access to LEP persons regarding the Authority's program, services and activities.

Language Access Coordinator

The Authority's Chief Executive Officer (CEO) designates the Title VI Coordinator also known as the Language Access Coordinator to administer the LEP Program. The Language Access Coordinator has direct, independent access to the CEO concerning LEP Program matters. The Language Access Coordinator contact information is:

Language Access/Title VI Coordinator
California High-Speed Rail Authority
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814
(916) 324-1541 Fax (916) 322-0827
TTY: 711

The duties and role of the Language Access Coordinator is to provide guidance and technical assistance to the Authority on LEP matters and has overall program responsibility to develop procedures, monitor for compliance and:

- Conduct an annual Self-Assessment, as described in this plan.
- Conduct a bilingual survey every two (2) years as required by the Dymally-Alatorre Bilingual Services Act.
- Collect and review statistical data (race, color, national origin) on participants in, and beneficiaries of the Authority's programs, services and activities.
- Prevent discrimination in Authority's programs, services and activities.
- Compile an annual, or more often as deemed by the Board; LEP Program summary report on the Authority's program activities, consultants, contractors, suppliers, and the Authority's subrecipients of federal financial assistance compliance with the LEP requirements. The summary report will be submitted to the Authority's Finance and Audit Committee (Board).
- Ensure policy directives include LEP requirements and program procedures have built-in safeguards to prevent LEP discrimination.
- Coordinate the development and implementation of a LEP training program for Authority personnel.
- Assist program personnel to proactively implement LEP measures to ensure meaningful access for LEP individuals to the Authority's programs, services and activities.
- Direct Authority programs to initiate self-assessment to determine what types of contact the Authority has with the LEP population in order to provide meaningful access.

- Review and approve LEP information for public dissemination, where appropriate.
- Update the LEP Plan as needed.
- Conduct prompt processing and resolution of LEP complaints.
- Prepare a triennial report on the Authority's LEP Program that reflects accomplishments, policy and implementation changes. The report will be included in the Title VI triennial report that is submitted to FRA.

The Authority personnel and divisions share in the responsibility for ensuring the effective implementation and success of the LEP Program. The Program Management Team, Consultants and Contractors are expected to give their full cooperation and active support to the Language Access Coordinator in this effort. The Authority will utilize the Interdisciplinary Approach to ensure compliance with LEP requirements. Under the Interdisciplinary Approach, the Authority's Program and Project managers, Project Management Team, Consultants and Contractors have the responsibility to work closely with the Language Access Coordinator to administer the LEP Program requirements.

Program and Project Managers

The Program and Project Managers have the responsibilities to:

- Advise the Language Access Coordinator and their respective management and/or Board on LEP issues.
- Ensure the consultant and construction contracts comply with LEP Program requirements in their delivery of contract services for the Authority.
- Ensure the collection and analysis of statistical data to determine that meaningful access of the Authority's programs, services and are activities are made to LEP groups.
- Provide guidance and technical assistance to program staff to prevent LEP problems or discriminatory practices.
- Collaborate with the Language Access Coordinator in coordinating and conducting compliance reviews of consultant/construction contracts and respective program functional responsibilities.
- Provide the Language Access Coordinator with an annual report of LEP accomplishments for the respective functional responsibilities.
- Refer LEP complaints to the Language Access Coordinator.
- Collaborate with the Language Access Coordinator to develop information for public dissemination, and where appropriate, in languages other than English.
- Ensure the LEP Plan is incorporated by reference into the appropriate program manuals in order to ensure that employees are aware of their obligations for compliance.
- Ensure the LEP Plan is incorporated by reference into contract provisions and/or general provisions in order to ensure subrecipients of federal financial assistance are aware of their obligations for compliance.
- Assist program personnel to proactively implement LEP measures to ensure meaningful access for LEP individuals to the Authority's programs and activities.
- Conduct self-assessments to determine what types of contact the Authority has with the LEP population in order to provide meaningful access and services.

Program Management Team, Consultants and Contractors

Program Management Team, Consultants and Contractors have the responsibilities to:

- Develop a working knowledge of the LEP Program policy, practices and procedures including LEP methods of achieving meaningful access of the programs, services and activities to LEP individuals;
- Ensure subconsultants are aware of the Authority's LEP Program policy, practices and procedures including LEP methods of achieving meaningful access of the programs and services to LEP individuals.
- Collaborate with the Language Access Coordinator or its designee to conduct self-assessments to determine what types of contact are being made with the LEP population in order to provide meaningful access and services.
- Assist the Language Access Coordinator or its designee to obtain LEP data records and reports, to include reviewing the documents for compliance with the LEP Program requirements.
- Identify and refer potential LEP issues promptly to the Language Access Coordinator.

Communications Team

The Authority's Communication Team has the responsibilities to:

- Maintain the Authority's website with information in languages identified by the Language Access Coordinator.
- Provide project information in multiple medias, such as newspapers, other publications, in languages understood by LEP community groups, as appropriate to the project activities and services.
- Maintain a list of qualified interpreters and translations service Providers for the Authority to retain for LEP services as needed.
- Ensure the collection and analysis of statistical data to determine that meaningful access of the Authority's programs, services and activities are made to LEP groups.
- Provide guidance and technical assistance to program staff to prevent LEP problems or discriminatory practices.
- Collaborate with the Language Access Coordinator in coordinating and conducting compliance reviews of consultant contracts and respective program functional responsibilities.
- Provide the Language Access Coordinator with an annual report of LEP accomplishments for the respective functional responsibilities.
- Refer LEP complaints to the Language Access Coordinator.
- Collaborate with the Language Access Coordinator to develop information for public dissemination, and where appropriate, in languages other than English.
- Attend LEP training as provided by the Language Access Coordinator.
- Assist program personnel to proactively implement LEP measures to ensure meaningful access for LEP individuals to the Authority's programs and activities.
- Conduct self-assessments to determine what types of contact the Authority has with the LEP population in order to provide meaningful access and services.

B. SELF-ASSESSMENT AND LANGUAGE ASSISTANCE MEASURES

The self-assessment identifies language service needs, and evaluates the bilingual, translation, and interpretation resources already available to help LEP individuals access the Authority’s benefits, programs, services and information. A self-assessment will occur on an annual basis, through a Four Factor analysis that will assist the Authority understand how LEP individuals interact with the Authority and how the Authority will ensure LEP individuals meaningful access to programs and services.

The self-assessment will balance four (4) factors:

1. The number or proportion of LEP persons eligible to be served or likely to be encountered;
2. The frequency with which LEP individuals come in contact with the programs, services and activities;
3. The nature and importance of the program or service provided to people’s lives; and,
4. The resources available to provide LEP access.

Factor 1: The Number or Proportion of LEP Persons Eligible to be Served or Likely to be Encountered

The Authority will interact with LEP individuals in a variety of ways during the project planning stages and the initial construction. The initial project planning and construction will occur between Merced and Bakersfield California, also known as the Central Valley. The Central Valley is composed of the counties of Merced, Madera, Fresno, Tulare, Kings and Kern. The 2006-2010 American Community Survey 5-Year Estimates--U. S. Census Bureau language demographics for the Central Valley Counties indicate the LEP population with more than five (5) percent of limited English proficiency, is Spanish.

State/County	Population	Spanish LEP Population/%	Asian/Pacific Islander LEP Population/%	Other Languages LEP Population/%
California	34,092,225	4,620,507 13.5%	1,582,972 4.6%	92,898 0.3%
Merced County	228,318	44,210 19.4%	4,928 2.2%	105 0.05%
Madera County	135,784	24,093 17.7%	387 0.3%	245 0.2%
Fresno County	831,261	122,518 14.7%	23,605 2.8%	264 0.03%
Tulare County	389,046	83,226 21.4%	5,316 1.4%	366 0.09%
Kings County	138,520	26,951 19.5%	1,557 1.1%	187 0.1%
Kern County	744,209	121,669 16.3%	8,047 1.1%	1,474 0.2%

As the high-speed rail progresses north and south of the initial project phase, the Authority will complete additional demographic analysis to ensure LEP individuals are accommodated in a language they understand. In addition, while high speed rail operations will occur in the future, the self-assessment and LEP Plan will be enhanced to accommodate the anticipated LEP ridership.

Factor 2: The Frequency with which LEP Individuals Come into Contact with the Authority

The Authority must take into consideration how often various language groups come in contact with its services and activities. The greater the frequency; the greater the need for enhanced language services. To facilitate this guidance, the following activities are considered:

- Review prior experiences with LEP persons.
- Review the Self-Assessment findings.
- Conduct focus group outreach meetings or individual interviews with LEP persons to determine the frequency and importance of contact with the Authority programs and services. This can be accomplished by partnering with community organizations, advertising and hosting the events at times and locations that are convenient and accessible to the LEP population. Interpreters and written materials will be available in the language of the LEP participants.
- Conduct a survey of LEP persons.

The Authority's self-assessment indicates the interaction with LEP who are Spanish-speaking will occur through public participation meetings, Board meetings, hearings, public access to the Authority website, media public service announcements, written materials, brochures intended for public distribution, telephonically, construction signs, Right of Way and Environmental Impact Report activities.

It is important that LEP persons know that language assistance services are available free of charge. The Authority will notify the public of the LEP access through a notice entitled, "*LEP Notification of Free Language Service*" (Attachment 1). Costs for providing language assistance will not be passed on to the customer. With the exception of translating written materials, the cost of language assistance is fairly minimal. Access to language assistance will be provided in notices in a language LEP persons will understand. A language identification list known as "*I Speak Cards*" will be utilized to assist LEP individuals to identify their language needs to Authority staff. In addition, posting notices of language assistance in the Authority's facilities in the most commonly encountered languages will encourage people to self-identify their respective languages. Other types of notifications include:

- Stating in outreach documents (brochures, booklets, pamphlets, website and flyers) that language assistance services are available.
- Working with community-based organizations to inform LEP persons of the availability of language assistance.
- Including public notices in newspapers in languages other than English.
- Providing notices in non-English language radio, newspapers and television stations about the availability of language assistance service for important events.
- Using public service announcements in languages other than English.
- Using a telephone voice menu in the most common languages encountered.
- Providing notices in key languages on the Authority's website.

Factor 3: Nature and Importance of the Services Provided

After reviewing the demographics and the frequency of contact with LEP persons, it is necessary to determine the nature and importance of the services provided by the Authority. The more important the participation and service, the greater the need that language assistance is provided.

During the initial phase of the high-speed rail project, the Authority has determined public participation, during the Environmental Impact Report (EIR), is an important activity to ensure LEP individuals are aware of the Right of Way and EIR processes and have the opportunity to provide input. The EIR process includes a Public Participation Plan that engages the LEP communities, through public meetings with appropriate language interpreters, to provide input to the EIR document.

In addition, as the high-speed rail project becomes operational, the nature and importance of meaningful access to LEP individuals heightens from translating train schedules and routes; to situations that may be life threatening, such as emergency evacuation instructions or security awareness that will be accessible in the languages of LEP persons.

Factor 4: Resources Available to Provide LEP Access

The Authority will identify the resources it will utilize to ensure that LEP persons are provided with language assistance. The Authority will continuously review language assistance tools to improve upon its existing LEP services. A consideration on which additional tools may be used, is dependent upon the Authority's program budget, however, efforts will be made to provide effective and efficient LEP language services. Resource limitations will be well substantiated. The Authority will use the following existing resources:

Bilingual Staffing – For assistance with interpretation, the Authority will establish a list of staff that may volunteer to interpret if needed. These volunteers may be called on for assistance in oral communication. Their activities do not cover translation, although they may review translations. The volunteer bilingual staff language availability will be posted and distributed to Authority staff.

To supplement existing bilingual staff, where possible, the employment of bilingual staff in the programs, will be considered, where the percentage of LEP customers or potential customers is statistically significant, or where the frequency of contact with such persons will provide for efficient and effective communication. A decision to employ bilingual staff will be based on a needs assessment with due consideration given to budget constraints and in accordance with the Authority's policy.

"I Speak" Language Identification List to Identify Languages Spoken – To identify LEP individuals who need language assistance, "*I Speak*" or language identification list can be utilized when first encountering an LEP individual. The language list, developed by the U.S. Census Bureau, has the phrase "Mark this Box if you read or speak (name of language)" translated into 38 different languages, refer to Attachment 2 "*I Speak*". It is used by the government and non-government agencies to identify the primary language of LEP individuals during face to face contact. The Census Bureau's Language Identification I Speak can be downloaded for free at: <http://www.lep.gov/resources/ISpeakCards2004.pdf>. The language list will be available at all public service counters.

Qualified Interpreters – Qualified interpreter means an interpreter who is able to interpret effectively, accurately, and impartially, either for individuals with disabilities (sign language) or for individuals with limited English skills. The interpreter should be able to interpret both receptively and expressively, using any necessary specialized vocabulary. The Authority may contract with a Qualified Interpreter firm to provide this service at public meetings.

Although the use of an interpreter who is qualified is essential, it does not necessarily mean formal certification as an interpreter is required. Certification may be helpful; but, at a minimum, a qualified paid interpreter needs to:

- Be proficient in and have the ability to communicate accurately in both English and in the other language, as well as employ the appropriate mode of interpreting (e.g. consecutive, simultaneous, summarization, or sight translation).
- Have knowledge in both languages of any specialized terms or concepts peculiar to the program.
- Understand and follow confidentiality and impartiality rules to the same extent as an Authority employee for whom they are interpreting or to the extent that their position requires.
- Understand and adhere to their role as interpreter without deviating into a role as counselor, legal advisor, or other inappropriate role.

Telephone Interpretation – The Authority will consider contracting with an Over-the-Phone Interpretation service based on the frequency of calls received from LEP individuals. The Over-the-Phone Interpretation Service provides telephone interpreting services 24 hours a day, 7 days a week, and 365 days a year for calls with LEP individuals. The telephone interpreting services providers offer over 175 interpreter languages and average connections time is 118 seconds in the language requested. Each call using the Over-the-Phone Interpretation Services has a fee and the Authority will research activating the service based on frequency of need when the Authority's existing bilingual resources are not sufficient for the types of language assistance needed.

The use of telephone interpreting services will:

- Increase responsiveness to non-English speaking callers.
- Increase the ability to communicate equitably with non-English speaking callers.
- Increase responsiveness in the caller's preferred language.
- Demonstrate the Authority's efforts to comply with LEP requirements.
- Measure and report the interpreter services effectiveness.

Language services should be provided at a time and place that avoids the effect of denying access to the service or benefit of the program; however, in some situations, it may be reasonable to ask the LEP individual to return at a specified date and time to allow time to arrange for interpreter services.

Community Volunteers – Volunteer interpreters from community-based organizations, minority organizations and organizations that assist LEP individuals may be another form of assistance. The Authority will develop a list of organizations that may be utilized as a resource for Community Volunteers.

Translators - As with oral interpreters, translators of written documents should be competent. Many of the same considerations apply, however, the skill of translating is very different from the skill of interpreting, and a person who is a competent interpreter may or may not be competent to translate and vice versa. Particularly when vital documents are being translated; competence can often be achieved by use of certified translators.

Translating Vital Documents - It is important to make an assessment as to the population percentage and the frequency and importance of the contact while considering the potential for translating vital documents. The program areas most likely to encounter the need to translate vital documents are public involvement, EIR, Right of Way acquisitions, public information, and rail project. Examples of vital documents for translation include:

- Applications, consent forms and complaint forms.
- Letters containing important information regarding participation in a program or activity.
- Notices pertaining to reduction, denial or termination of services or benefits and of the right to appeal such actions.
- Notices that require a response from beneficiaries.
- Information on the right to file complaints of discrimination and instructions on how to file.
- Information on the provision of services to individuals with disabilities.
- Notices advising LEP persons of the availability of free language assistance.
- Notices of proposed public hearings regarding proposed high-speed rail plans, projects, or changes.
- Signs in reception areas and other points of public entry.

Whether or not a document (or the information it solicits) is “vital” will depend on the importance of the program, information, encounter, or service involved, and the consequence to the LEP individual if the information in question is not accurate or timely. Where appropriate, program managers are encouraged to create a plan for consistently determining, over time and across their various activities, what documents are “vital” for the meaningful access of the LEP populations they serve. Refer to Attachment 3 for vital documents translated into Spanish.

Awareness of rights and services is an important part of “meaningful access,” as a lack of awareness may effectively deny LEP individuals meaningful access. Where program managers are engaged in community outreach efforts as part of their programs and activities, they should regularly assess the needs of the populations frequently encountered or affected by the program to determine whether certain critical outreach materials should be translated. Community organizations may be helpful in determining what outreach materials may be most helpful to translate, and some translations may be made more effective when done in tandem with outreach methods including using ethnic media, schools and religious and community organizations to spread a message.

Sometimes a very large document may include both vital and non-vital information. This may also be the case when the title and a telephone number for obtaining more information on the contents of the document in frequently encountered languages other than English is critical, but the document is sent out to the general public and cannot reasonably be translated into many languages. In a case like this, vital information may include, for instance, providing information in appropriate languages regarding where an LEP individual might obtain an interpretation or translation of the document.

External Interpreter/Translation Services – The Authority will research, develop and maintain a list of available Interpreter/Translation business services. The list will be distributed to the Authority program managers. The following locales will be used to identify small business Interpreter/Translation Providers.

1. California Department of General Services – Small, Disabled Veteran and Microbusiness Enterprise Directory.
<http://www.bidsync.com/DPXBisCASB>
2. California Unified Certification Program –Disadvantaged Business Enterprise Directory
http://www.dot.ca.gov/hq/bep/find_certified.htm
3. United States Small Business Administration—Central Contractor Registration Directory
<https://www.bpn.gov/ccr/>
4. California Multiple Award Schedule (CMAS)--Translation and interpretation contracts, a search can be made by product/service description or contractor name
<http://www.applications.dgs.ca.gov/pd/search/main.asp>,

Oral Communication - In order to make reasonable efforts to provide language assistance as needed for in-person contacts with LEP individuals, the Authority will use the *I Speak* list to invite LEP individuals to identify their language needs to staff. Refer to Attachment 2 for the 38 languages listed on the *I Speak* list.

The Authority staff will use the following steps to orally communicate with LEP persons.

Walk In Service (Steps 1-7)

The following are suggested examples on how to assist a walk-in LEP customer:

1. Attempt to communicate in English first to determine if the LEP customer can understand English sufficiently to be fully understood.
2. If the LEP customer cannot understand or effectively communicate in English, determine the language he/she is speaking. If you recognize the language the LEP customer is speaking but do not speak the language, skip to Step 4.
3. If you cannot recognize the language the LEP customer is speaking, show the person, the “I Speak Card” so the customer can point to his/her language.
4. Quickly determine if any of the Authority’s employees working in the area speak the necessary language and are willing to interpret. If the volunteer interpreter cannot immediately come to the location of the LEP customer, contact the telephone interpreting service to interpret.
5. The telephone interpreting service interpreter is to determine the LEP customer’s needs, request, comment or complaint. Determine the appropriate contact to respond and have the interpreter provide a timely and quality response to the LEP customer.
6. Give the LEP customer a Title VI brochure in his/her language, if available.
7. Make every effort to give the LEP customer the same level of service as an English-speaking customer.

Phone In Service (Steps 1-4)

The following are suggested examples on how to assist a phone-in LEP customer:

1. Attempt to communicate in English first. If not possible to effectively communicate in English, determine the language being spoken.
2. Quickly determine if an Authority staff person working nearby speaks the necessary language and ask him/her to interpret. If no one is available to interpret, then utilize the telephone interpreting service to interpret.
3. The telephone interpreting service determines the LEP customer's needs, request, comment, or complaint and relays it to the appropriate contact person to ensure a response is relayed to the LEP customer.
4. Make every effort to give the LEP customer the same level of service as an English-speaking customer.

During the planning and Design-Build phase of the high-speed rail project oral communications will most likely occur through in-person contact or via the telephone. The Authority staff will follow the steps described to ensure meaningful access.

Translation and Interpretations Principles - The Authority must ensure competency of interpreters and translation services. The staff will use the translation and interpretation assistance principles below that should guide each program area in developing its plan to improve access for LEP individuals.

Translation is the rendering of a written text from one language (source language) into another language (target language).

- Each program area should take reasonable steps to ensure that it provides high-quality translation through individuals who are competent to provide those services at a level of fluency, comprehension, and confidentiality appropriate to the specific nature, type, and purpose of the information at issue.
- Demonstrate proficiency and the ability to communicate information accurately in both English and in the other language and are able to identify and employ the appropriate mode of interpreting (e.g., consecutive, summarization, or sight translation.)
- Have knowledge in both languages of specialized terms or concepts of the program/activity.
- Have knowledge of particularized vocabulary and phraseology used by the LEP individual.
- Understand and follow confidentiality and impartiality rules to the same extent the employee for whom they are interpreting and/or to the extent the employee's position requires.
- Understand and adhere to their role as interpreters without deviating into a role as a counselor, legal advisor, etc.
- Allow you to provide service in a timely manner.
- Consider hiring bilingual staff interpreters. This is most helpful when there is a frequent need for interpreting in one or more languages.
- Consider contracting interpreters. Contracting with one of the many community-based organizations and mutual assistance associations who provide interpretation services for particular language groups can be a cost-effective option.

- Consider telephone interpreter lines. This offers speedy interpreting assistance in many different languages. This is particularly appropriate where the mode of communicating with an LEP individual regardless of language proficiency occurs over the phone.
- Consider using community volunteers. This may be particularly useful in providing language access for less critical programs and activities. It is often best to use volunteers who are trained in the information or services of the program and can communicate directly with the LEP individuals in their language.
- Consider using family and friends. The Authority will not rely on a LEP individual's family members, friends, or other informal interpreters to provide language assistance services to important programs and activities; however, where LEP individuals so desire, they should be permitted to use, at their own expense, an interpreter of their own choosing in place of, or as a supplement to, the free language services you offer.
- Ensure the competence of translators:
 - Consider certified translators.
 - Ensure translators understand the expected reading level of the audience.
 - Ensure translators, where appropriate, have fundamental knowledge about the target language group's vocabulary and regionalisms (dialects).

C. TRAINING

The Language Access Coordinator will ensure Authority personnel attend an annual training on language access policies and procedures to ensure that LEP individuals are provided meaningful access to the Authority's programs and services. Training Authority personnel on the procedures of providing language assistance and how to determine whether and what type of language services a customer needs is essential to bridging the gap between policies or procedures and actual practices. Training will include how to obtain language assistance services and how to communicate needs to interpreters and translators. Providing language assistance in some program areas may also mean avoiding acronyms or language jargon. The Language Access Coordinator will maintain records of staff who participate in the annual training.

D. MONITORING AND UPDATING THE LEP PLAN

The Language Access Coordinator shall monitor implementation of the LEP Plan, making revisions to policies and procedures periodically as required. In monitoring compliance, an assessment will be made whether the program's procedures allow LEP individuals to overcome language barriers and participate in a meaningful way in the program activities and services.

Monitoring the effectiveness of the LEP Plan includes consideration of information from the following sources and criteria, as well as other factors as may be appropriate:

- Change in demographics including new language groups, types of services, high-speed rail operations and other activities.
- Survey Authority staff on how often they use language assistance services, whether there should be any changes, and if they believe the services are meeting the needs of the LEP communities in the service area.
- Solicit feedback from community-based organizations and other stakeholders about the Authority's effectiveness and performance in ensuring meaningful access for LEP individuals.
- Review and analyze Self-Assessment Four (4) Factor analysis on annual basis.

- Conduct a bilingual language survey, every two (2) years, as instructed by the California State Personnel Board.
- Identify the availability of new resources, including technology.
- Observe and evaluate interactions with LEP individuals.
- Monitor the Authority's response rate to complaints or suggestions by LEP individuals, community members, and employees regarding language assistance services provided.

The Language Access Coordinator will maintain a record of language assistance services provided by the Authority and whether there should be changes to the quantity or type of language assistance services. The monitoring and review of current policies and the types of language assistance services provided shall occur on an annual basis or more frequently if needed.

Data Collection - A tool in determining frequency of contact with LEP individuals is data collection. As soon as the interpreter/translation assistance is provided, the services can be documented by completing a LEP Reporting Form (Attachment 4). Once the form is completed, the program will send the completed form of assistance or contact with LEP individuals to the Language Access Coordinator.

The Authority will submit its accomplishments related to LEP activities in the Title VI Program triennial report to FRA and to the California State Personnel Board, every two years, as appropriate.

E. DEFINITIONS

- **Bilingual** – The ability to speak two languages fluently and to communicate directly and accurately in both English and another language.
- **Interpretation** – The act of listening to spoken words in one language (the source) and orally translating into another language (the target).
- **Limited English Proficient Person** – Any individual who does not speak English as their primary language and who has a limited ability to read, speak, write, or understand English can be limited English proficient, or “LEP.” Such person or persons may be entitled to language assistance at no cost to themselves with respect to a particular type or service, benefit, or encounter.
- **Qualified Interpreter**– Qualified interpreter means an interpreter who is able to interpret effectively, accurately, and impartially, either for individuals with disabilities or for individuals with limited English skills. The interpreter should be able to interpret both receptively and expressively, using any necessary specialized vocabulary.
- **Substantial number of non- or limited-English speaking people** – Members of a group who either do not speak English, or who are unable to effectively communicate in English because it is not their native language, and who comprise five percent or more of the people serviced by any local office or facility of a State agency.
- **Translation** – The replacement of written text from one language into an equivalent written text in another language. It is noted that some LEP persons cannot read in their own language and back-up oral interpretation services may be needed for written documents.
- **Vital Document** –A document that conveys information that critically affects the ability of the recipient/customer to make decisions about his or her participation in the program. Examples of vital documents include but are not limited to: applications, public notices, consent forms, government publications, letters containing important information regarding participation in a program or meeting, eligibility rules, notices pertaining to the reduction, denial or termination of services or benefits, right to appeal, notices advising of the availability of free language assistance, and outreach and community education materials.

EQUAL ACCESS FOR PERSONS WHO ARE LIMITED ENGLISH PROFICIENCY

What is Limited English Proficiency (LEP)?

An LEP individual is a person who is unable to speak, read, write or understand the English language at a level that allows him or her to obtain the services offered by California High-Speed Rail Authority (Authority) to the public.

The Authority provides translation and interpretation services, free of charge:

- ▶ At events sponsored by the Authority for its projects and services
- ▶ Vital Documents

For more information contact:

California High-Speed Rail Authority
Attn: Language Access Coordinator/Title VI Coordinator
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814
(916) 324-1541
TTY: 711

IGUAL NIVEL DE INGLÉS DE ACCESO PARA LAS PERSONAS OMS ESTÁN LIMITADAS

¿Qué es un manejo limitado del inglés?

Un individuo competente inglés limitado es una persona que es incapaz de hablar, leer, escribir o entender el idioma inglés a un nivel que le permite obtener los servicios ofrecidos por el California High-Speed Rail Authority (Authority) al público.

California High-Speed Rail Authority ofrece servicios, gratis, de traducción e interpretación.

- ▶ En eventos patrocinados por California High-Speed Rail Authority para sus proyectos y servicios
- ▶ Documentos Vital

Para más información, el contacto es:

California High-Speed Rail Authority
Attn: Language Access Coordinator/Title VI Coordinator
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814
(916) 324-1541
TTY: 711

**2004
Census
Test**

United States
**Census
2010**

LANGUAGE IDENTIFICATION FLASHCARD

<input type="checkbox"/> ضع علامة في هذا المربع إذا كنت تقرأ أو تتحدث العربية.	1. Arabic
<input type="checkbox"/> Մարդկանք ենք նշում կատարեք այս բանակոչումը, եթե խոսում կամ կարդում եք հայերեն:	2. Armenian
<input type="checkbox"/> যদি আপনি বাংলা পড়েন বা বলেন তা হলে এই বাক্সে দাগ দিন।	3. Bengali
<input type="checkbox"/> ល្អបញ្ជាក់ក្នុងប្រអប់នេះ បើអ្នកអាន ឬនិយាយភាសា ខ្មែរ ។	4. Cambodian
<input type="checkbox"/> Motka i kahhon ya yangin ûntûngnu' manaitai pat ûntûngnu' kumentos Chamorro.	5. Chamorro
<input type="checkbox"/> 如果你能读中文或讲中文，请选择此框。	6. Simplified Chinese
<input type="checkbox"/> 如果你能讀中文或講中文，請選擇此框。	7. Traditional Chinese
<input type="checkbox"/> Označite ovaj kvadratić ako čitate ili govorite hrvatski jezik.	8. Croatian
<input type="checkbox"/> Zaškrtněte tuto kolonku, pokud čtete a hovoříte česky.	9. Czech
<input type="checkbox"/> Kruis dit vakje aan als u Nederlands kunt lezen of spreken.	10. Dutch
<input type="checkbox"/> Mark this box if you read or speak English.	11. English
<input type="checkbox"/> اگر خواندن و نوشتن فارسی بلد هستید، این مربع را علامت بزنید.	12. Farsi

<input type="checkbox"/>	Cocher ici si vous lisez ou parlez le français.	13. French
<input type="checkbox"/>	Kreuzen Sie dieses Kästchen an, wenn Sie Deutsch lesen oder sprechen.	14. German
<input type="checkbox"/>	Σημειώστε αυτό το πλαίσιο αν διαβάζετε ή μιλάτε Ελληνικά.	15. Greek
<input type="checkbox"/>	Make kazye sa a si ou li oswa ou pale kreyòl ayisyen.	16. Haitian Creole
<input type="checkbox"/>	अगर आप हिन्दी बोलते या पढ़ सकते हैं तो इस बक्स पर चिह्न लगाएँ।	17. Hindi
<input type="checkbox"/>	Kos lub voj no yog koj paub twm thiab hais lus Hmoob.	18. Hmong
<input type="checkbox"/>	Jelölje meg ezt a kockát, ha megérta vagy beszéli a magyar nyelvet.	19. Hungarian
<input type="checkbox"/>	Markaam daytoy nga kahon no makabasa wenno makasaoka iti Ilocano.	20. Ilocano
<input type="checkbox"/>	Marchi questa casella se legge o parla italiano.	21. Italian
<input type="checkbox"/>	日本語を読んだり、話せる場合はここに印を付けてください。	22. Japanese
<input type="checkbox"/>	한국어를 읽거나 말할 수 있으면 이 칸에 표시하십시오.	23. Korean
<input type="checkbox"/>	ໃຫ້ໝາຍໃສ່ຊ່ອງນີ້ ຖ້າທ່ານອ່ານຫຼືປາກພາສາລາວ.	24. Laotian
<input type="checkbox"/>	Prosimy o zaznaczenie tego kwadratu, jeżeli posługuje się Pan/Pani językiem polskim.	25. Polish

<input type="checkbox"/>	Assinale este quadrado se você lê ou fala português.	26. Portuguese
<input type="checkbox"/>	Însemnați această casuță dacă citiți sau vorbiți românește.	27. Romanian
<input type="checkbox"/>	Пометьте этот квадратик, если вы читаете или говорите по-русски.	28. Russian
<input type="checkbox"/>	Обележите овај квадратик уколико читате или говорите српски језик.	29. Serbian
<input type="checkbox"/>	Označte tento štvorček, ak viete čítať alebo hovoriť po slovensky.	30. Slovak
<input type="checkbox"/>	Marque esta casilla si lee o habla español.	31. Spanish
<input type="checkbox"/>	Markahan itong kuwadrado kung kayo ay marunong magbasa o magsalita ng Tagalog.	32. Tagalog
<input type="checkbox"/>	ให้กาเครื่องหมายลงในช่องถ้าท่านอ่านหรือพูดภาษาไทย.	33. Thai
<input type="checkbox"/>	Maaka 'i he puha ni kapau 'oku ke lau pe lea fakatonga.	34. Tongan
<input type="checkbox"/>	Відмітьте цю клітинку, якщо ви читаете або говорите українською мовою.	35. Ukrainian
<input type="checkbox"/>	اگر آپ اردو پڑھتے یا بولتے ہیں تو اس خانے میں نشان لگائیں۔	36. Urdu
<input type="checkbox"/>	Xin đánh dấu vào ô này nếu quý vị biết đọc và nói được Việt Ngữ.	37. Vietnamese
<input type="checkbox"/>	באצייכנט דעם קעסטל אויב איר לייענט אדער רעדט אידיש.	38. Yiddish



CALIFORNIA FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD PARTICIPACIÓN PÚBLICA AUTORIDAD ENCUESTA

La siguiente información está colleccionada por el California Ferroviano de Alta Velocida para cumplir con el Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964, de no Discriminación en programas de asistencia federal. Por favor, tómese unos minutos para integrador las siguientes preguntas. Los datos permitirá identificar los residentes y las comunidades afectadas por proyectos financiados con fondos federales o actividades. Por favor, recuadro las casillas correspondientes con una "X" y devuelva la forma al coordinador del evento. La presentación de esta información es voluntaria. Gracias.

Fecha de hoy: _____

Nombre del evento: _____

Sexo Femenino

Masculino

Origen étnico Hispano o Latino

No Hispano o Latino

Raza

Asiático

Africano Americano

Indio Americano/Nativo de Alaska

Blanco

Nortamericano (no Hispano)

Otro _____

Hawaiano o otros isleños del Pacífico

(Vea por favor lado inverso para "Categorías y Definiciones".)

Incapacidad

Sí No

Edad

Menos de 40 años

Mas de 40 años

Ingresos

Menos de \$22,050

Mas de \$22,051

ADA Aviso

Para las personas con discapacidades sensoriales, este documento está disponible en otros formatos. Para obtener más información, llame al (916) 324-1541 o TTY 711, o escribir los Derechos Civiles Programa de Apoyo, 770 L Street, Suite 800, Sacramento, CA 95814.

Final 2-22-12



Idioma

¿Que idioma se habla principalmente en su hogar? _____

¿Qué es la cantida de personas en su hogar? _____

Las categorías y definiciones

Las categorías de datos mínimos sobre la raza y la etnicidad para las estadísticas federales, programa informes administrativos, y cumplimiento de los derechos civiles de informes se definen de la siguiente manera:

- a. **Indios Americanos, o nativos de Alaska** – una persona que tenga orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de América del Norte y del Sur (entre ellas América Central), y que mantiene afiliación tribal o compromiso de la comunidad.
- b. **Asiático** – una persona que tenga orígenes en cualquiera de los pueblos originarios del Lejano Oriente, el Sudeste de Asia o del subcontinente indio incluyendo, por ejemplo, Camboya, China, India, Japón, Corea, Malasia, Pakistán, las Islas Filipinas, Tailandia y Vietnam.
- c. **Africano americano** – Una persona que tenga orígenes en cualquiera de los grupos raciales negros de África.
- d. **Hispanos o Latinos** – Una persona de Cuba, México, Puerto Rico, Sur y Centroamérica, o cualquier otra cultura española o de origen, independientemente de la raza.
- e. **hawaianos y otros isleños del Pacífico** – Una persona que tenga orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Hawaii, Guam, Samoa y otras islas del Pacífico.
- f. **Norteamericano (no Hispano)** – Una persona que tenga orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, el Oriente Medio, o el Norte de África.



CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY
(AUTORIDAD)

¿QUÉ ES EL TÍTULO VI?

El Título VI es un apartado de la Ley de Derechos Civiles de 1964 que requieren no discriminación en proyectos subvencionados por el Gobierno Federal.

"En los Estados Unidos, no se podrá discriminar a nadie ni negarle la participación o las prestaciones ofrecidas por ningún programa o actividad financiados por el gobierno federal en razón de su raza, color o país de origen" (Título 42 del Código de los Estados Unidos, 2000 de Artículo)

Asimismo, el Decreto 12898, Medidas del gobierno federal para lograr la justicia ambiental entre grupos minoritarios y de bajos ingresos de 1994, dispone lo siguiente:

"La justicia ambiental deberá contarse entre los bojetivos demisión de todos los organismos federales. A tal fin, deberán identificary y resolución, según corresponda, los efectos desproporcionadamente tumbas y adversos de sus programas, políticas y actividades sobre la salud o el medio ambiente de los grupos minoritarios o de bajos ingresos de la población."

Las normas relacionadas ofrecen protección contra la discriminación por sexo, edad o discapacidad en el marco de programas financiados por el Gobierno Federal.

¿QUÉ SIGNIFICA ESTO?

Significa que se presenta por garantizar el acceso y el uso de todos los programas, prestaciones o servicios derivados de las actividades de la raza, color, país de origen, sexo, edad, discapacidad o condición socioeconómica.

La Autoridad no tolerará ningún acto de discriminación por parte de sus empleados o de los beneficiarios de financiamiento Federal, como por ejemplo, contratistas, consultores, agencias de planificación o cualquier otro beneficiario del financiamiento federal para autopistas. La Autoridad prohíbe cualquier acto de discriminación que pueda dar lugar una:

- Denegación de cualquier prestación, ayuda económica o servicio ofrecido por el programa al cual la persona tiene derecho a acceder;
- Aplicación de distintas normas o requisitos para la participación;
- Trato por separado en cualquier sección del programa;
- Diferencias en la calidad, cantidad o forma en se brinda la prestación;
- Discriminación en cualquiera de las actividades desarrollar en un establecimiento construido, en su totalidad o en parte, con fondos federales.

Para garantizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Título VI, en las normas complementarias y en el Decreto Presidencial sobre Justicia Ambiental, la Autoridad implementará las siguientes medidas:

- Evitar o reductor los efectos nocivos sobre la salud y el medio ambiente de los grupos minoritarios y de bajos ingresos de la población;
- Garantizar la participación plena e igualitaria de todos los grupos de la comunidad, incluidos los grupos minoritarios y de bajos ingresos, en el proceso de toma de decisiones relativas al transporte;
- Evitar la denegación, reducción o demora significativa en la recepción de prestaciones por parte de los grupos minoritarios y de bajos ingresos de la población.

ATTACHMENT 3

Asimismo, todos los beneficiarios de financiamiento federal, tienen la responsabilidad de administrar sus programas y actividades pecado discriminar por raza, color, país de origen, sexo, edad, discapacidad o condición socioeconómica.

PRESTACIONES Y SERVICIOS

La misión de la Autoridad es proporcionar los habitantes de California un sistema de transporte multimodal seguro, eficiente y efectivo. El trabajo está orientado un satisfacer las necesidades de transporte de los habitantes sin reparar distinción de raza, color, país de origen, sexo, edad, discapacidad o condición socioeconómica.

¿CREE QUE SUS DERECHOS ESTÁ?

Si considera que lo han discriminado por su raza, color, país de origen, sexo, edad, discapacidad o condición socioeconómica, puede presentar una denuncia por escrito ante la

California High-Speed Rail Authority
Attn: Title VI Coordinator
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814
Teléfono 916-324-1541 Fax 916-322-0827

La Autoridad se da de una Investigación de Denuncias por Discriminación entre 15 días. A lo menos completa la denuncia en 180 días.

Este folleto está disponible en formatos alternativos a petición. Para mas informacion in Español puede hablar a 916-324-1541. Estos servicios son gratis.

Sumario Ejecutivo

UN EJEMPLO

Mejor. Más Rápido. Más barato.

Ese ha sido el encargo a la Autoridad del tren de alta velocidad del Estado de California (CHSRA/Autoridad) al revisar el bosquejo de negocios 2012 (el bosquejo del Plan). Luego de la publicación del bosquejo del Plan el 1^o de noviembre 2011, El Gobernador Jerry Brown afirmó la importancia de proseguir con el Tren de Alta Velocidad (HSR) como una inversión importante para el futuro de California. Pero, él y otros han solicitado cambios al Plan para que la utilidad del sistema y su conectividad con Sistemas de ferrocarriles regionales/locales sean mejorados; de tal manera que los californianos perciban los beneficios más pronto y en consecuencia, los costos a los contribuyentes sean disminuidos.

La responsabilidad de la Autoridad, tal como lo establece la propuesta 1A, es clara, implementar el programa aprobado por los votantes.

Es la intención de la legislatura mediante la promulgación de este capítulo y del pueblo de California mediante la aprobación de la iniciativa electoral conforme a este capítulo iniciar la construcción de un sistema de tren de alta velocidad que conecte San Francisco Transbay Terminal con la Union Station de Los Ángeles y Anaheim y conecte a los centros de población más importantes del Estado, incluyendo Sacramento, el área de la Bahía de San Francisco, Central Valley, Los Ángeles, Inland Empire, Condado de Orange y San Diego...

El bosquejo del Plan planteó un mapa de ruta de la manera en que tal programa de alta velocidad podría ser implementado. En seguida de darlo a conocer, la Autoridad solicitó, revisó, y consideró la amplia gama de comentarios de las partes interesadas. Se llevaron a cabo reuniones públicas para recibir comentarios en Sacramento, Merced y Los Ángeles. El Plan fue el foco de varias audiencias legislativas que incluyeron la participación pública. Se llevaron a cabo varias juntas y discusiones en el estado con una amplia gama de interesados. Se recibió la aportación de la Oficina Revisora de California del Tren de Alta Velocidad de California, la Oficina de Análisis Legislativo, y la Oficina de Auditorías del Estado. Más de 250 comentarios se enviaron a la autoridad a través de su sitio web y de cartas.

Hubo un amplio reconocimiento en cuanto a que el bosquejo del Plan era una mejora sobre las versiones anteriores; que era realista, transparente y que presentaba medios lógicos y factibles para entregar el programa a través de su implementación por fases. Ese realismo y transparencia también significaron que el público y los responsables de tomar las decisiones se confrontaran con costos más altos, períodos de tiempo más largos y una evaluación franca de las perspectivas de financiamiento, que incluyen temas polémicos a nivel federal.

Las críticas, comentarios y sugerencias arrojaron un número de temas consistentes:

- Se expresó un soporte amplio a la estrategia de implementación por fases para la entrega del sistema
- El costo por la implementación total del sistema era muy alto
- Un enfoque combinado tanto en la construcción como en las operaciones, reducir costos e impactos es la ruta preferida para proseguir

- Inversión a corto plazo en las “Terminales de los extremos” del sistema (las áreas metropolitanas de Los Ángeles y de la Bahía de San Francisco) producirían beneficios inmediatos y mejorarían la utilidad final del tren de alta velocidad
- Cerrar el desfase urbano a través de las Montañas Tehachapi entre Bakersfield y Palmdale debería ser una prioridad para conectar el estado por medio del tren
- Los beneficios de la inversión inicial en el Central Valley no eran claros y eran percibidos por algunos como riesgos de inversión si el programa no continuara
- La estimación del número de pasajeros permanece como interrogante para algunos
- La oportunidad de invitar anticipadamente la inversión del sector privado debe ser re-evaluada
- Algunos de los análisis técnicos, tales como los costos de capacidad alternativa en carreteras y aeropuertos no estuvieron presentados claramente, eso provocó falta de entendimiento y escepticismo
- El panorama federal de presupuesto a corto plazo alza cuestiones acerca de cuándo y cómo se aprovisionará financiamiento federal para apoyar la implementación de los siguientes pasos del programa

Cambios clave del bosquejo del Plan de negocio 2012

La amplia gama de información recibida, junto con el análisis adicional de la Autoridad, han resultado en cambios significativos al bosquejo del Plan. Con estos cambios el Plan de negocios revisado de 2012 (Plan revisado) permite la implementación de una estrategia que ofrece más valor, beneficios más amplios y resultados anticipados al integrar más rápida y más efectivamente el Sistema de Trenes de Alta Velocidad en una red estatal expandida y mejorada como se muestra en el anexo ES-1.

El sistema de trenes en general será significativamente **mejor** por dos compromisos del plan. El primero es el compromiso de construir, no solo un segmento inicial de construcción, sino de hecho una Sección Operativa Inicial de Trenes de Alta Velocidad (TAV). Estos TAV que se pueden completar en diez años, conectarán el Central Valley con la Cuenca de Los Ángeles. Este segmento traerá operaciones de alta velocidad con electricidad para pasajeros a California, uniendo el Central Valley con la Cuenca de Los Ángeles como primer paso hacia un sistema estatal de trenes de alta velocidad. Segundo, el Plan Revisado propicia la integración o mezcla de las mejoras de trenes de alta velocidad con los sistemas existentes mejorados. Los pasajeros tendrán más opciones, tiempos de viaje más rápidos, más confiabilidad y seguridad. Al emparejar la nueva infraestructura y sistemas con los sistemas existentes mejorados, los contribuyentes se verán beneficiados con más eficiencia en costos y un uso más efectivo de los dólares en inversiones del estado.

Los beneficios serán entregados **más rápido** a través de la adopción del sistema combinado y a través de la inversión en las terminales de los extremos. A través del estado, los sistemas de transporte serán mejorados y se crearán fuentes de trabajo a través de la implementación de esas mejoras. El Central Valley verá la construcción inicial del primer sistema de trenes de alta velocidad y se verá beneficiado por un sistema de pasajeros de tren integrado y expandido que use la infraestructura. El área de la Bahía de San Francisco verá los beneficios de mejora en seguridad, confiabilidad, eficiencia y calidad de aire a través de la largamente esperada electrificación del corredor Caltrain para 2020. El Sur de California verá mejoras a corto plazo en el sistema Metrolink, mejor conectividad de tránsito y servicio de trenes en los Ángeles, San Diego y el Inland Empire a través de inversiones cooperativas adelantadas usando partidas de los \$ 950 millones en los fondos de conectividad de la proposición 1A y otras fuentes.

Anexo ES-1. Resumen de cambios clave en el Plan de negocios revisado del 2012

Revisión del bosquejo del Plan	Descripción	Beneficios
Compromiso de un sistema combinado	Se enfoca en el desarrollo de una nueva infraestructura de alta velocidad entre las áreas metropolitanas del estado al tiempo que usa, en la mayor extensión posible, los sistemas de tren regionales existentes en las áreas urbanas.	Reducción de costos, impactos comunitarios reducidos, mejor apalancamiento de recursos/inversiones
Compromiso de operaciones combinadas	En todas las fases del desarrollo, se busca usar infraestructura de vías nueva y existente más eficientemente a través de la oferta de servicios coordinada incluyendo interlíneas entre un sistema y otro así como itinerarios integrados para crear conexiones sin interrupción.	Maximiza los beneficios de todas las inversiones, acelera las mejoras, provee viajes sin interrupción a los usuarios, mejora la conectividad al sistema
Inversión en las terminales de los extremos	Hace mejoras en los sistemas de tren existentes en las regiones metropolitanas antes de, y en algunos casos en lugar de la infraestructura de alta velocidad. Conecta los trenes de alta velocidad a los sistemas existentes de transporte.	Entrega mejor servicio, confiabilidad, seguridad, eficiencia a los usuarios de los sistemas de tren existentes proveyendo beneficios tangibles a corto plazo y construyendo trenes de pasajeros a largo plazo
Sección Operativa Inicial (SOI) - Sur	<p>Basado en factores que incluyen número de pasajeros y proyecciones de utilidades, capital y costos de operación, opinión pública y potencial para la inversión del sector privado, identifican el plan revisado SOI - Sur como la estrategia preferida de implementación. Esto cerrará el desfase entre Bakersfield y Palmdale y conectará el Central Valley con la Cuenca de Los Ángeles en el Valle de San Fernando, creando el primer sistema totalmente operacional de trenes de alta velocidad. Esto se enganchará con inversiones en el Norte de California para proveer beneficios a corto plazo y sentar las bases para un servicio de tren de alta velocidad a San José y San Francisco. Las mejoras al servicio ya existente en San Joaquín resultarán en un mayor ahorro de tiempo.</p> <p>Hay disponibilidad de fondos comerciales, según se requiera, sobre apropiación, como respaldo al soporte local y federal para completar el SOI.</p>	Claridad de foco para trabajos de desarrollo o estrategias de financiamiento, involucramiento con intereses del sector privado conectando las regiones a través de una red estatal de vías. Cerrar el desfase entre el Norte y el Sur de California, la prioridad más importante para trenes interurbanos. Conectar al mayor grupo de población del estado (la Cuenca de Los Ángeles) con la parte de mayor crecimiento del estado (Central Valley).
SOI – el primer segmento de construcción – puesto en servicio	A través de la planeación, colaboración e implementación con el Departamento de Transporte de California (Caltrans), Amtrak, Altamont Commuter Express (ACE), BNSF Railway, y Union Pacific, el servicio de tren de San Joaquín (el quinto más ocupado del país) será transferido al primer segmento construido, al ser completado resultará en un ahorro de tiempo de 45 minutos; a través de mejoras complementarias, esto se unirá con ACE para proveer un servicio de tren nuevo, expandido y mejorado a través del Norte de California conectando el Central Valley con las regiones del área de la Bahía de San Francisco y Sacramento.	La utilidad mejorada de la inversión inicial proveyendo un mejor servicio a más de un millón de pasajeros de San Joaquín y abriendo un servicio de tren regional

Los beneficios de invertir en trenes de alta velocidad se obtendrán mucho **más barato** que lo que antes se había estimado. A través de la adopción de un enfoque combinado, la Autoridad tiene la confianza de que el costo de entregar un sistema de servicio San Francisco -a- los Ángeles / Anaheim, de acuerdo a los estándares de desempeño de la propuesta 1A, se ha reducido en casi 30 billones y se estima ahora en 64.8 billones. Bajo el enfoque por fases, y de manera consistente con la proposición 1A, la construcción de cualquier segmento procederá únicamente cuando el financiamiento sea identificado y la legislatura haya aprobado el uso de fondos estatales adicionales.

Un sistema combinado con beneficios más amplios y más pronto.

La recomendación más consistente y diseminada de aquellos que comentaban sobre el Plan era adoptar en forma total el enfoque “combinado” en el cual la infraestructura metropolitana existente se usaría tanto como sea posible y mejorarla como fuera necesario para proveer conexiones hacia las áreas urbanas. Por ejemplo, la legislatura ordenó a la Autoridad de Vías de alta Velocidad de California en su carta a la legislatura del 3 de enero de 2012, (www.cahsrprg.com/index.html), declaró lo siguiente:

Felicitemos a la CHSRA por su reconocimiento de la viabilidad de la opción combinada. Dada la inflexible oposición ambiental a la construcción de lleno en cualquier extremo de sistema y los enormes costos asociados, cuestionamos el valor de retener el total de la construcción de la fase 1 en cualquiera de los planes más inmediatos de la CHSRA.

La implementación de la estrategia en el Plan Revisado se basa en la experiencia internacional en la construcción de sistemas de trenes de alta velocidad y se ha ajustado para encarar las circunstancias únicas de California con la colaboración asociada del estado, regiones, localidades, y transportadoras privadas. Es una estrategia por fases con tres componentes clave:

- “**Mezclarse**” con los sistemas existentes de trenes de alta velocidad para acelerar y aumentar los beneficios, mejorar la eficiencia, minimizar los impactos comunitarios y reducir los costos de construcción al tiempo que se mejoran los servicios para los pasajeros a través del estado.
- Hacer **inversiones anticipadas** en las terminales de los extremos, o sea el área de la Bahía de San Francisco y la Cuenca de Los Ángeles, para mejorar los servicios existentes, fomentar el pasaje, y establecer los cimientos para la expansión del sistema de trenes de alta velocidad.
- Entregando beneficios anticipados a los californianos usando y apalancando las inversiones así como se vayan haciendo.
- Para la Fase 1, tal como se describe en la proposición 1A, el sistema combinado significa construir el sistema Bahía - a- Cuenca, con una nueva y dedicada infraestructura de trenes de alta velocidad conectando San José y el Valle de San Fernando, y luego a Los Angeles Union Station. Se harán mejoras al corredor existente Amtrak/Metrolink entre Union Station y Anaheim para mejorar la seguridad, confiabilidad, capacidad y tiempos de viaje en ese corredor. En el área de la Bahía de San Francisco, el corredor existente de Caltrain será mejorado a través de las separaciones en desnivel, vías de paso, y electrificación para hacer la conexión del norte de San José hacia el nuevo Transbay Transit Center en el centro de San Francisco. Este sistema combinado permite el viaje de un asiento (significando que los pasajeros no requerirán cambiar de trenes) entre San Francisco y Los Ángeles y ofrecer más conectividad con los sistemas de tránsito locales y regionales existentes. Estos beneficios serán el cimiento para la implementación de un programa de alta velocidad en fases, como se describe en detalle en el capítulo 2,

La estrategia de Implementación: mezclando, escalonando, invirtiendo en beneficios anticipados como sigue:

- (1) **Inversiones anticipadas/beneficios estatales** —Primera Construcción del SOI, mejoras a los sistemas de trenes urbanos y regionales existentes, nuevo sistema unificado de servicio de pasajeros en el Norte de California y un término acelerado al desfase de servicio entre el Norte y el Sur de California.
- (2) **Operaciones iniciales de trenes de alta velocidad**— conclusión del SOI y operación del primer servicio ferroviario de tren de alta velocidad en los Estados Unidos.
- (3) **El sistema Bahía –a- Cuenca**—Uniendo las grandes áreas metropolitanas con servicio de trenes de alta velocidad al tiempo que se incorpora un servicio regional mejorado
- (4) **El sistema Fase 1**—Conectando San Francisco, el Central Valley, y Los Ángeles/Anaheim a través de una combinación de infraestructura de trenes de alta velocidad dedicada mezclada con los sistemas urbanos existentes
- (5) **Expansión Fase 2**—traer el tren de alta velocidad a Sacramento, San Diego, y el Inland Empire. A través del enfoque combinado a la Fase 1, estas áreas verán mejoras en el servicio de tren y el acceso al sistema de trenes de alta velocidad, de manera mucho más anticipada de lo que se había planeado.

¿Qué quiere decir “combinado”?

El Plan de negocios del 2012 se refiere a los sistemas combinados y operaciones combinados, los cuales describen la integración de trenes de alta velocidad con sistemas ferroviarios interurbanos, regionales/urbanos existentes por medio de una infraestructura coordinada (el sistema) y horarios, boletos y otros medios (operaciones).

Sistemas combinados – inversiones en infraestructura integrada

Los sistemas ferroviarios ya dan servicio de viajes interurbanos, urbanos y regionales a través de California. Se apalancará a estos sistemas uniéndoles al espinazo del TAV a través del Central Valley y conectándolo con las principales áreas metropolitanas. Aunque las mejoras a los sistemas de trenes urbanos tienen el propósito de mejorar o facilitar las conexiones y la integración con el sistema de trenes de alta velocidad, no requieren ser implementados en secuencia. Las mejoras regionales o locales a los sistemas existentes, tales como cruces al nivel y la adición de nuevas vías de paso, tienen una utilidad independiente que beneficiará a los trenes regionales y urbanos de pasajeros antes de su conexión al sistema de trenes de alta velocidad. Cuando sea posible, esas mejoras deberán avanzar independiente y tan rápidamente como sea posible para acelerar los beneficios de los viajeros de California.

Operaciones combinadas – servicio integrado

El sistema combinado permitirá a los operadores de vías el sacar ventaja de una nueva y mejorada infraestructura para realzar el servicio existente, entregando beneficios más pronto. Las operaciones combinadas evolucionarán con el tiempo, mientras la infraestructura se desarrolla. La utilización de la operación de los servicios existentes progresará sobre la nueva infraestructura de los trenes de alta velocidad previa a la iniciación del servicio vendido, a la coordinación de trenes de alta velocidad y trenes convencionales, a la interoperabilidad de trenes de alta velocidad y trenes convencionales sobre una

infraestructura compartida. En cada fase, la meta será el maximizar y acelerar los beneficios de las inversiones de la mejor manera costo-beneficio.

Inversiones anticipadas, beneficios a todo el estado

Bajo el bosquejo del Plan, las inversiones iniciales de la Proposición 1A la emisión de bonos y los fondeos federales igualados se enfocaban primeramente en el Central Valley, con extensiones subsiguientes que alcanzarían a otras áreas del estado por fases. Este Plan Revisado retiene el inicio de la construcción de una nueva infraestructura de alta velocidad en el Central Valley, pero simultáneamente introduce las inversiones para producir beneficios inmediatos en todo el estado (Anexo ES-2). Trabajando en colaboración con transportadores regionales asociados, las inversiones adelantadas se harán en los sistemas de trenes ya existentes en el área de la Cuenca de los Ángeles y la Bahía de San Francisco. Estas mejoras tempranas alcanzarán dos metas clave:

- Primero, estas mejoras sentarán los cimientos del sistema de trenes de alta velocidad mientras se expande para alcanzar esas áreas y conectar el estado.
- Segundo, debido a que estas mejoras pueden proceder independientemente del sistema trenes de alta velocidad, ofrecerán beneficios a corto plazo a los viajeros en áreas metropolitanas.

Los beneficios se sentirán antes y más eficientemente, no solo en el área metropolitana de Los Ángeles y la Bahía de San Francisco, sino también en el corredor Los Ángeles San Diego, el Inland Empire y la Región de Sacramento – todas las cuales verán mejoras mucho antes que bajo cualquier otro plan previo. Este enfoque representa una evolución significativa de la manera de pensar en el modo en que los trenes de alta velocidad se adecuan mejor a los sistemas de transporte de California y sirven mejor a la gente del estado. Más específicamente, en lugar de ser planeado, diseñado y grandemente implementado como un sistema autónomo, los trenes de alta velocidad de California serán integrados a una amplia y transparente línea ferroviaria de pasajeros. El Apalancarse y asociarse con sistemas interurbanos y regionales resulta en una amplia gama de beneficios, incluyendo los siguientes:

- Entrega acelerada de inversiones ventajosas
- Amplios beneficios anticipados a los pasajeros de tren
- Costos reducidos
- Mayor efectividad en costos
- Mejor efectividad costo-beneficio
- Menores impactos de construcción y operación en las comunidades
- Planeación e inversión coordinadas entre agencias estatales, regionales y locales
- Transportación mejorada y congestión reducida en áreas metropolitanas.
- Reducción en la contaminación del aire, incluyendo emisión de gases de efecto invernadero

Anexo ES-2. Inversiones tempranas/beneficios en todo el estado



Inversiones tempranas/beneficios en todo el estado

- ◆ Inicio de la construcción del SOI
- ◆ Infraestructura HSR
- ◆ Comienzo del servicio unificado de California del Norte

Nuevo servicio unificado del Norte de California

El primer segmento de construcción del SOI se pondrá en uso inmediatamente después de completar el servicio mejorado de la línea interurbana de San Joaquín. Este servicio, la quinta línea Amtrak más ocupada de la nación, atiende ya a más de un millón de pasajeros al año y se conectará con otros sistemas, tales como ACE y Caltrain, para crear una nueva y mejorada red que llegará de Bakersfield al área de la Bahía de San Francisco y Sacramento. Inmediatamente la red ferroviaria de California será capaz de llevar pasajeros más rápido y con más confiabilidad que nunca antes.

Comenzar a construir el Segmento de Operación Inicial

El SOI del sistema de trenes de alta velocidad de California conectará al Central Valley cerca de Merced con el paso a Los Ángeles por el Valle de San Fernando. Esta instalación será transformacional al crear un nexo ferroviario entre una de las regiones con mayor crecimiento del estado con el centro de población más grande del estado. Entre sus múltiples beneficios estará la realización de la mayor prioridad de tren interurbano del estado – cerrando el mayor desfase de servicio de tren interurbano – uniendo el norte y el sur desde Bakersfield a Palmdale. Los pasos inmediatos hacia esta meta incluyen la inmediata priorización de permisos ambientales y otros trabajos preliminares necesarios para cerrar este desfase.

Mejorar el servicio en las terminales de los extremos

Esto se logrará poniendo a trabajar los \$950 millones de financiamiento de la proposición 1A. La Autoridad trabajará con la Comisión de Transporte de California, Caltrans, y los sistemas ferroviarios regionales para obtener una aprobación fiscal este año para obtener fondos que se pueden usar para hacer mejoras de corto plazo que se unirán, eventualmente, al servicio de trenes de alta velocidad (HRS). Millones de pasajeros en todo el estado se verán beneficiados por un servicio más rápido, más frecuente y más confiable asociado a la expansión de inversiones clave en tránsito en todo el estado.

Adicionalmente, la Autoridad está trabajando con agencias de transporte regionales a través de memorandos de entendimiento y otros mecanismos para identificar e implementar mejoras adicionales más allá de los \$950 millones de fondos para conectividad que pueden otorgar beneficios a corto plazo en trenes urbanos en Metrolink y Caltrain y pavimentar el camino hacia un futuro sistema de tren de alta velocidad (HSR).

Electrificar el corredor Caltrain

Electrificar Caltrain resultará en un sistema de trenes más rápido, más eficiente, más confiable y más amigable al ambiente que eventualmente permitirá un viaje de un solo asiento entre San Francisco y Los Ángeles.

Los trenes eléctricos pueden arrancar y parar más rápidamente que los trenes de diesel, lo que reducirá los tiempos de viaje entre San Francisco y San José. Tal como Caltrain ya lo ha demostrado, la disminución en tiempos de viaje incrementa el número de pasajeros. Mientras más gente viaje en Caltrain, se reducirán los congestionamientos en las carreteras y calles del área de la Bahía de San Francisco. Adicionalmente, el cambio hacia la electricidad disminuirá las emisiones de aire contaminado por trenes al aire hasta en un 90 por ciento, al tiempo que reduce significativamente el consumo de energía. Los trenes impulsados por electricidad son también, más silenciosos, lo cual beneficiará a aquellos que viven cerca del corredor ferroviario.

Invertir para las próximas generaciones de California

La necesidad de mejoras en el transporte de California es clara. Hoy, los sistemas de transporte de California están muy presionados para cumplir la demanda actual. La congestión en los caminos resulta en \$18.7 billones de pérdida de tiempo y combustible desperdiciado. Los vuelos entre las áreas metropolitanas de Los Ángeles y San Francisco, el tramo corto más ocupado de los EE.UU., son los que tienen más retraso de todo

el país, aproximadamente con uno de cada cuatro vuelos atrasados por una hora o más.

Los crecimientos poblacionales y económicos continuos impondrán aún más exigencias en los ya agotados sistemas de movilidad de California. En los próximos 30 o 40 años se prevé que California añadirá a su población el equivalente a la actual de la ciudad de Nueva York. No hay duda: atender las demandas de ese crecimiento requerirá de *grandes* inversiones durante la próxima generación. Esas inversiones se



medirán en decenas de billones de dólares. La pregunta no es *si* esas inversiones serán necesarias, sino *cómo* esas inversiones pueden brindar los mayores beneficios.

Como se ha comprobado alrededor del mundo, los trenes de alta velocidad, cuando se integran a un sistema de transporte balanceado, pueden atender una porción significativa del incremento en la demanda de modo sostenible y con eficiencia en costos.

Como se detalla en el Plan Revisado, se puede entregar a los ciudadanos de California un sistema de trenes de alta velocidad en todo el estado que producirá beneficios económicos, mejorará y apoyará las metas ambientales y de energía, creará empleos a corto y largo plazo, mejorará la viabilidad y ahorrará dinero. Tal sistema también acercará al estado a las metas establecidas por la jurisprudencia tales como la ley 375 del senado del estado de California, el acta de 2008 para protección a comunidades sustentables y protección del clima, y la Ley 32 de la Asamblea, el acta de soluciones al calentamiento global de 2006. En el plan de alcance de la implementación de la AB 32, el Consejo de recursos de aire de California apoya la implementación de un sistema de trenes de alta velocidad como “parte de una estrategia en todo el estado para proveer más opciones de movilidad y reducir la emisión de gases invernadero”¹

En el capítulo 9 de este Plan Revisado, El análisis económico, muestra que el beneficio del tren de alta velocidad es mayor por mucho que los costos de construirlo, operarlo y mantenerlo. Los californianos empezarán a ver esos beneficios el próximo año. Cuando la construcción inicial de los SOI provea un muy necesitado impulso económico al Central Valley, la parte del estado con más crecimiento y la región más afectada por el desempleo. Casi 100,000 trabajos-año de empleo serán generados por el trabajo de construcción inicial. Los \$2.7 billones de inversión inicial darán al estado un impacto económico neto de \$8.3 a \$8.8 billones – una restitución 3:1 de la inversión inicial — y los gobiernos estatales y locales ganarán más de \$600 millones por impuestos, o cerca del 25 por ciento del monto de lo que el estado gastará.

Se ha hecho claro también que la clave para un sistema exitoso de trenes de alta velocidad consiste en enfocarse en poner un segmento operacional de alta velocidad en función y luego, usar ese segmento como piedra de construcción para todo el sistema. El SOI se puede construir en 10 años, generando flujos de caja positivos por sus operaciones, transportando millones de pasajeros, y sirviendo como plataforma de lanzamiento para la participación privada en la construcción y operación del sistema.



Con 20 millones de personas más que se espera que haya en California en los próximos 40 años, no podemos construir suficientes carreteras y pistas en el aeropuerto para adaptar la demanda.

Joseph C. Szabo, Ferrocarril/Federal
Administrador

Los dos logros clave para la efectividad en costos y tiempos para un sistema estatal de trenes de alta velocidad son los que a continuación se indican:

- Dividir el programa en una serie de proyectos más pequeños y discretos que se construyen uno sobre otro pero además proveen servicio de tren de alta velocidad viable de manera independiente.
- Hacer inversiones anticipadas en sistemas de trenes locales o regionales para apalancar la infraestructura existente otorgando servicios mixtos.



Escalonando el proyecto de aguas de California "50 años y contando"

El proyecto estatal de agua de California es el sistema multipropósito de agua y energía más grande construido y operado por el estado en los Estados Unidos. Abarca 701 millas de canales y tuberías que proveen de agua potable a 25 millones de personas y de irrigación a 750,000 acres de tierras de cultivo. Inició en 1960 y su expansión continúa hoy actualmente, con la presa más nueva que inició su construcción en el 2006.

El financiamiento se inició con la aprobación de \$1.75 billones en bonos. Desde ese tiempo, las 29 agencias contratistas que entregan el agua localmente han hecho pagos acumulativos que totalizan más de 9 billones.

Al implementar el programa en fases, el trabajo se puede empezar con los fondos disponibles. Cada segmento se puede entregar a través de un modelo de negocio que transfiera riesgos significativos en diseño, construcción, costos, y programación al sector privado y maximizar la eficiencia al capturar las ventajas innovativas del sector privado.

De manera importante, el enfoque en fases significa que las decisiones tomadas hoy no atarán las manos del estado mañana. Con el éxito del estado en asegurar más de \$3 billones en fondos federales se puede tomar ahora el primer paso para la construcción del SOI. Este dinero se utilizará para crear trabajos, obtener derechos de paso, posicionar el sistema para expansión a futuro, y preservar opciones para los futuros tomadores de decisiones.

La decisión de proseguir con el paso inicial no compromete al estado a proceder con el programa total delineado en el Plan Revisado. Al proveer a los tomadores de decisiones la flexibilidad de cambiar el curso o los tiempos, el Plan conserva flexibilidad y se puede adaptar a las realidades económicas y de presupuesto cambiantes o aprovechar nuevas oportunidades. Este enfoque es consistente con la manera en que otras obras de infraestructura mayor se implementan. El sistema de autopistas interestatales se diseñó como un todo en su comienzo pero se construyó en fases por más de 50 años en base a la disponibilidad de fondos, condiciones económicas y otros factores. Lo mismo ha sido cierto con el sistema de carreteras de California y el proyecto estatal de agua. Los sistemas de trenes de alta velocidad en otros países se han realizado también de esta manera. En Japón por ejemplo, los planes iniciales proveían un plan para el desarrollo total, pero la implementación se llevó a cabo por segmentos, alguna vez, con años de intervalo entre la terminación de un segmento y el inicio de otro.

Este Plan revisado se ha desarrollado aplicando estas y otras estrategias exitosas de implementación que han evolucionado sobre el último medio siglo de experiencias alrededor del mundo.

El comenzar un servicio nuevo de alta velocidad es desafiante, como fue el caso en Japón en 1964; sin embargo, es muy gratificante para el país a largo plazo... La construcción de la extensión paso a paso del tren de alta velocidad en Japón, también lo es. Por ejemplo, nuestra línea Tohoky-Shinkansen, que corre a lo largo de la parte norte de Japón, ha sido construida paso a paso. La sección inicial hasta Morioka se terminó en 1982, y la línea fue extendida a Hachinohe in 2002 y a Aomori en 2011.

Masaki Ogata, Vicepresidente, Compañía Ferroviaria del Este de Japón

¿Cómo se beneficiará California de los trenes de alta velocidad?

Economía

Los trenes de alta velocidad traerán beneficios significativos a California, tanto en el corto como en el largo plazo. Los beneficios se percibirán en todo el estado e incluirán tanto asuntos económicos como ambientales.

El Central Valley experimentará más pronto los impactos positivos de esta inversión. De hecho, el crecimiento económico asociado a la construcción del primer segmento del SOI creará empleos en una región que alberga la tasa de desempleo más alta del estado. Como se mencionó antes, al proceder con la construcción inicial se generarán aproximadamente 100,000 trabajos al año de empleos para las personas que más lo necesitan.

Sobre estas líneas, la industria de la construcción en California, el sector más afectado por la recesión económica, verá un impulso en los negocios asociados a la construcción de los trenes de alta velocidad.

El conectar las áreas metropolitanas de Los Ángeles y San Francisco generará aproximadamente entre 800,000 y 900,000 trabajos al año y eventualmente resultará en más de 1 millón de trabajos al año. Los trenes de alta velocidad son un importante generador de trabajos tanto a corto como a largo plazo.

Infraestructura de Transporte

Con la finalización de los trenes de alta velocidad, los conductores de California verán un alivio significativo en la congestión de tráfico. Los TAV llevarán a una reducción de 320 billones de millas vehículo viajadas durante los próximos 40 años. Eso se traducirá a 146 millones de horas ahorradas para los californianos cada año –

SFO es un fuerte partidario del Tren de Alta Velocidad. El conectar el SFO con el TAV proporcionará un servicio excelente a nuestros pasajeros, proporcionándoles conexiones rápidas y convenientes al resto de California. El TAV colocará al SFO a la par de otros aeropuertos mundiales que ya se benefician de un TAV, incluyendo Hong Kong, Shanghai, Tokio, Frankfurt y Zúrich.

*John L. Martin, San Francisco
Director del Aeropuerto*

tiempo que podrán utilizar mejor que estando sentados en el tráfico. De manera similar, la congestión en los aeropuertos se reducirá, hay amplios precedentes de esto alrededor del mundo.



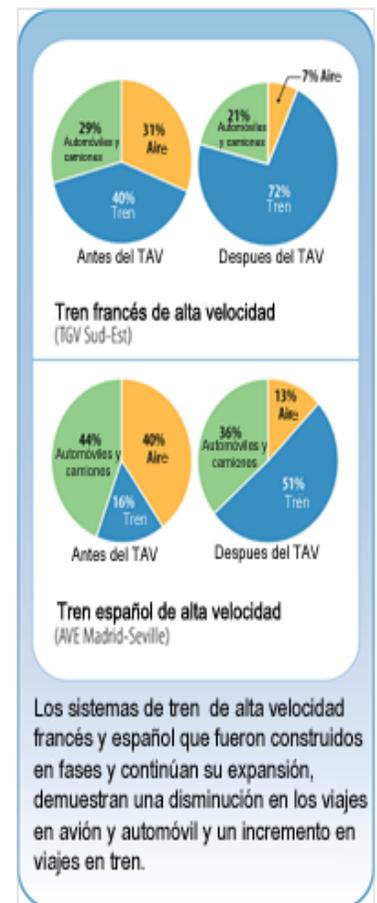
Cuando se introdujo el servicio de trenes de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, España, la porción de viajes en avión se redujo de un 40 por ciento a un 13 por ciento, y los viajes en tren aumentaron de un 16 por ciento a un 51 por ciento. Esta reducción de viajes aéreos significa que la limitada capacidad de los aeropuertos se puede usar más eficientemente para viajes más largos, donde la aviación es más eficiente en costos y consumo de energía. Este tipo de cambio de automóviles y aviones a trenes de alta velocidad ha sido una experiencia consistente internacionalmente, desde Taiwán a Alemania, Francia y España.

Más aún, los TAV han provocado un crecimiento general en viajes, no solamente un reacomodo entre modalidades. La movilidad incrementada de los TAV impulsa más viajes, generando más actividad económica. En la ruta de alta velocidad entre París y Lyon en Francia, la mitad de los viajes efectuados eran nuevos viajes. La eficiencia, confiabilidad y conectividad que proveen los TAV entre los centros económicos contribuye a los beneficios a largo plazo. Con la implementación de los TAV en California, tanto como 400,000 trabajos a largo plazo podrían ser creados, al tiempo que la economía del estado se vuelve más eficiente.

Fondos y financiamiento

Los fondos para el sistema provendrán de una mezcla de fondos federales, estatales y privados. Y se beneficiarán de programas innovadores de entrega que permitirán al sector privado el diseñar, construir y operar el sistema. Los enfoques específicos de fondeo se detallan en el Plan Revisado; y también se explican programas potenciales de entrega.

Los enfoques para la entrega se basan en que el sector privado efectuará el diseño final y proveerá operaciones, que resulten finalmente en una concesión para operar todo el sistema y el capital para apoyar la construcción de las fases futuras. Esta participación del sector privado es posible porque cada una de las secciones operativas genera un flujo positivo de efectivo en la operación. El modelo de negocios del capítulo 4, incluye una discusión de métodos comprobados de entrega y financiamiento aplicables al programa de Trenes de alta velocidad. Basados en flujos de caja de las operaciones, se estiman más de \$10 billones de capital potencial del sector privado una vez que los TAV entren en operación. Estos fondos pueden proveer una contribución significativa para completar el sistema de la Cuenca a la Bahía.



La implementación por fases provee dos beneficios adicionales respecto al fondeo del proyecto y el financiamiento:

- Los fondos requeridos para adelantar cualquier sección individual son significativamente menores que si todo el sistema fuera a ser construido todo de una sola vez.
- El riesgo se reduce para cada sección subsiguiente debido al desempeño exitoso de la operación de los TAV en secciones previas. De esta manera, el éxito se alimenta del éxito y realza la posibilidad de atraer capital privado y experiencia operativa.

Los fondos para la construcción inicial de los segmentos de operación inicial (IOS) serán una combinación de los fondos federales y los fondos de la Proposición 1A. Al tiempo que el programa procede, el estado continuará viendo un apoyo significativo de capital federal y privado una vez que las operaciones hayan comenzado. Hay fondos disponibles de capitalización y fondos comerciales, según se requieran, a consignación, como respaldo al soporte federal y local.

Anexo ES-3. Descripciones de servicio para las secciones escalonadas

Sección	Longitud (apr.)	Terminales	Descripción del servicio
Sección de operación inicial	300 millas	De Merced al Valle de San Fernando	Inicia con la construcción de hasta 130 millas de rieles y estructuras en el Central Valley. Soporta servicios de TAV a 220 millas por hora (350 km/h); incluyendo trenes y sistemas. Viajeros e ingresos suficientes para atraer la participación privada. Conecta con rieles regionales/locales para operaciones mixtas.
De la Bahía a la Cuenca	410 millas	De San Jose y Merced al Valle de San Fernando	Primer servicio de TAV en conectar el área de la Bahía de San Francisco con la Cuenca de Los Ángeles.
Fase 1 combinada	520 millas	De San Francisco a Los Angeles/Anaheim	Se construye sobre la operación Cuenca – Bahía con operaciones mixtas con trenes urbanos e interurbanos existentes y mejoras adicionales para un viaje de un asiento, conectando el Centro de San Francisco y Los Ángeles/Anaheim. El corredor Caltrain electrificado para TAV y nuevas líneas dedicadas hacia los Ángeles.

Escenario de planificación

El Plan revisado incluye un escenario de planificación para ser usado en proyectar el desempeño del sistema. Para generar datos claves de desempeño, este escenario de planificación incluye varias suposiciones básicas relativas a la operación mixta Bahía – a – Cuenca y secciones en operación de la Fase 1:

- El sistema se completará en el 2028.
- La tarifa promedio entre San Francisco y Los Ángeles será de \$81 (83 por ciento de la proyección de los precios de boletos de avión) en dólares de 2010, con hasta 9 trenes por hora en la hora pico. Para este Plan revisado, se ha adoptado un calendario de planificación (Anexo ES 4) que extendió la fecha de finalización de la fase 1 combinada del 2020 al 2028 para mitigar el fondeo y otros riesgos. Basados en este calendario, los costos se han inflado para representar los costos totales en el año del gasto.

Anexo ES-4. Calendario para la construcción



Anexo ES-5 presenta un caso de planificación que muestra el impacto en un calendario de costo de un año del 2028.

Anexo ES-5. Caso de planificación que muestra el impacto de planificar el programa de costo de gastos anuales

Sección	Costo de capital incrementado (billones 2011\$)	Costo de capital acumulado (billones 2011\$)	Finalización de una sección	Costo incremental del capital en el año del gasto	Costo acumulativo del capital en el año del gasto
IOS	26.9	26.9	2021	31.3	31.3
Bahía a la Cuenca	14.4	41.3	2026	19.9	51.2
Fase 1 combinada	12.1	53.4	2028	17.2	68.4

Si es requerido, una opción de construcción completa podría completarse para 2033 a un costo incremental de \$23 billones en el año del gasto de dólares, para un costo acumulativo de \$91,4 billones.

Número de pasajeros e ingresos

Como es el caso con cualquier programa similar, los pronósticos de número de pasajeros continúan siendo el sujeto de revisiones intensas y extensas. Las áreas de atención incluyen el modelo usado para generar los pronósticos, las suposiciones y datos introducidos al alimentar el sistema y los resultados del modelo. Deben tomarse un número de pasos para responder a los comentarios y continuar la mejora y confiabilidad de los pronósticos, y están reflejados en este Plan Revisado. Estos pasos incluyen lo siguiente:

- Los datos introducidos al sistema se han actualizado y se han refinado para usar datos recientes que reflejen un rango más amplio de escenarios.
- Un panel independiente de expertos continúa la revisión modelo y los datos introducidos.
- Se han eliminado los ajustes post – modelo para reducir el número de errores potenciales por error, desviación o inconsistencia-

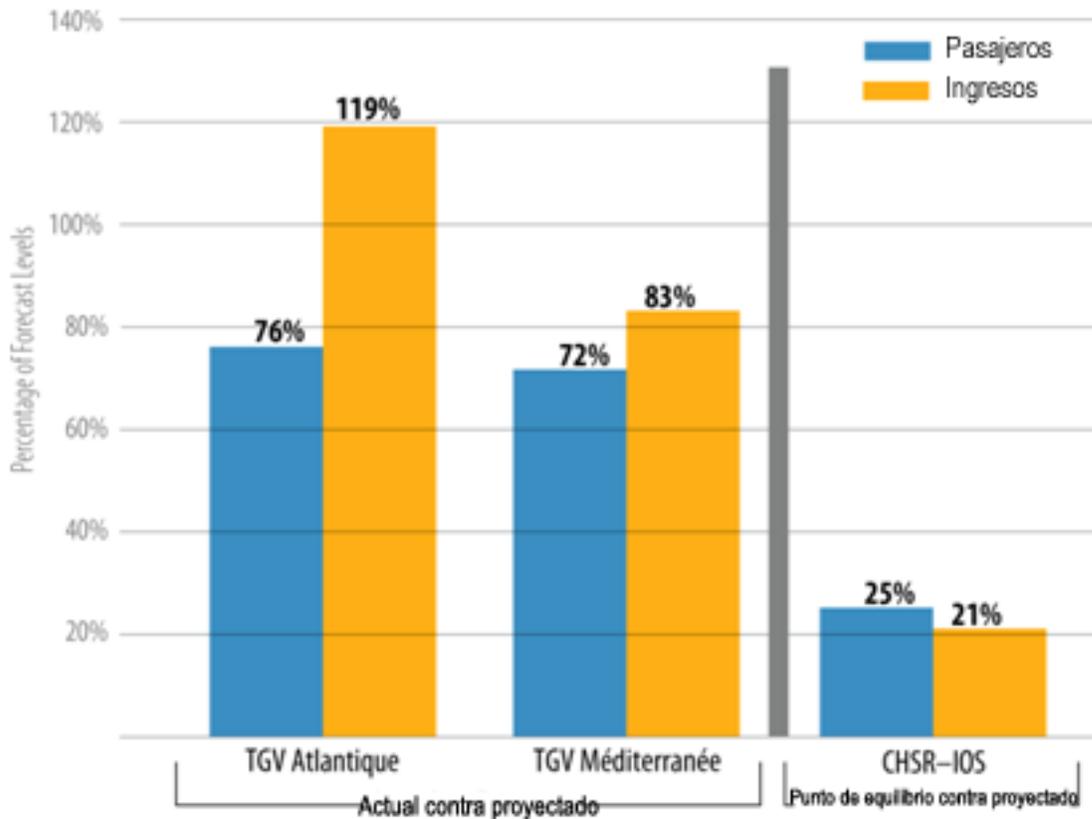
- El modelo en sí mismo ha sido probado contra condiciones reales y pronósticos externos y ha demostrado su confiabilidad.
- Los datos y los reportes se han puesto a la disposición de la revisión pública.
- Los detalles de estas acciones se proveen en el capítulo 5, número de pasajeros y utilidad. Un paso importante hacia la demostración de viabilidad del modelo y la confiabilidad de sus resultados fue el haberlo usado para probar las condiciones actuales del corredor noreste. Esta prueba demostró la sensibilidad del modelo a los datos de entrada y la sensatez de los resultados.

Otro aspecto importante a considerar es el desempeño de los sistemas de trenes tanto domésticos como internacionales contra sus resultados. Se han conducido estudios en carreteras de paga, trenes de alta velocidad y sistemas de trenes de semi alta velocidad. Uno de los más ampliamente citados es un reporte de 2003 de la Universidad de Cambridge titulado Megaproyectos y Riesgo por Flyvbjerg, et al. Este reporte encontró que un elemento común en los proyectos que fallaban en alcanzar las proyecciones, era la suposición optimista de que un evento en particular provocaría un aumento en el número de pasajeros. Por ejemplo, las proyecciones de número de pasajeros para el sistema Francés TGV asumía picos significativos en los costos de combustible para los motores, eso causaría el que más gente dejara sus autos y usara trenes de alta velocidad. Cuando el esperado incremento de los precios en los combustibles no ocurrió, el número de pasajeros no se materializó tal como se había proyectado.

Estas y otras lecciones se consideraron para desarrollar el modelo del número de pasajeros e ingresos para el programa de trenes de alta velocidad de California. Por consiguiente, no hay tal confianza en factores singulares o no comprobados tal cual sería la suposición de un pico en el alza de los costos de gasolina. Los datos principales que impulsan el número de pasajeros, como los aumentos en los costos de combustible, boletos de avión y población, son todos conservadores y basados en fuentes externas.

También es importante entender lo que significa el desempeño de otros sistemas de trenes de alta velocidad contra las proyecciones para el sistema de California. En particular, la experiencia internacional ilustra la administración disciplinada a través de operadores del sector privado que lleva a un desempeño financiero más fuerte aun enfrentando cambios en las circunstancias. Por ejemplo la línea TGV Atlantique Francesa estaba inicialmente un 24 por ciento abajo pero excedía en 29% el pronóstico de ingresos. De manera similar, la línea TGV Mediterranee cayó 28 por ciento abajo del pronóstico inicial pero sus ingresos estaban únicamente abajo el 17% de lo proyectado. Como se muestra en la anexo E6 el desempeño del sistema californiano contra los pronósticos tendría que ser tres veces peor que los ejemplos franceses para caer bajo el punto de equilibrio en el cual el sistema funcionaría sin necesidad de subsidio.

Anexo ES-6. Porcentaje de niveles de proyección



Tres escenarios de número de pasajeros se modelaron en este Plan Revisado: Bajo, Medio y Alto. Como se describe en el Capítulo 5, el número de pasajeros e ingresos, las suposiciones conservadoras de factores clave tales como la población, y el costo de manejo, se usaron en todo el modelo. Los costos de operación y mantenimiento están altamente correlacionados con el número de pasajeros y el uso del sistema; esto es, a más pasajeros, mayor número de trenes se necesitan y más altos los costos de operarlos y mantenerlos.

El análisis de los tres escenarios muestra que hay un flujo de caja positivo neto de las operaciones (ingresos menos los costos de operación y mantenimiento) desde el primer año de operación en el escenario de cada fase (Anexo ES-7). Este es un hallazgo consistente a través de los segmentos en operación, fases y escenarios desarrollados cada vez que se logra un SOI.

Anexo ES-7. Resultados de operación para SOI, año 2025

Escenario de número de pasajeros	Número de pasajeros (millones)	Ingresos (millones)	Costo de mantenimiento y operación (millones)	Flujo de caja neto de las operaciones (millones)	¿Subsidio para operar?
Alto	10.5	\$1,096	\$556	\$540	No
Mediano	8.1	\$844	\$499	\$345	No
Bajo	5.8	\$591	\$376	\$215	No

Las proyecciones demuestran que los trenes de pasajeros en California serán viables, incluso con consideraciones de escenarios muy bajos. Bajo todos los escenarios proyectados, cada sección en la operación del sistema de trenes de alta velocidad de California está proyectada para operar sin subsidio. Esto es importante, no solamente para lograr el criterio de la proposición 1A, sino que soporta la inversión de capital privado en la construcción.

Control de costos

La implementación del programa será afectada con el tiempo por un rango de factores externos. Por ello, este y los planes de negocio futuros deben ser vistos como parte de un proceso dinámico. Un área donde esto será especialmente pronunciado es el proceso continuo de administración del programa para entregar beneficios de manera más efectiva.

La Autoridad mantendrá y reforzará los procedimientos internos de control de costos y utilizará revisiones externas para evaluar opciones de reducción de costos y acelerar mejoras. Los valores de ingeniera actual, planeación en colaboración, y uso enfocado de herramientas de adquisición para incentivar la eficiencia están entre aquellas herramientas que se usarán.

El papel del sector privado

El modelo de negocios a largo plazo de la Autoridad se basa en una asociación fuerte entre los sectores público y privado, apoyándose en el sector privado para diseñar, construir, operar y mantener un sistema de alta velocidad que esté financiado por una combinación de inversiones del gobierno e ingresos futuros por pasaje que apoyen la inversión de capitales por el sector privado. El riesgo se transfiere al sector privado, empezando de inmediato con el diseño y la construcción, y la transferencia de riesgo se incrementa mientras el sistema es desarrollado y abierto para incorporar desempeño de operación, utilidades y pérdidas.

El sector privado será traído a bordo a través de contratos para diseñar - construir para finalizar el primer segmento del SOI y luego construirlo. Esto resultará en la transferencia de riesgos clave del sector público al privado, donde pueden ser mejor administrados – parte importante de la estrategia de contención de costos del programa.

Tal como se explica en el Capítulo 7 Análisis Financiero y de Fondo, este Plan Revisado asume el capital de inversión cuando el SOI esté puesto y generando ingresos. Este es el punto del programa en que los riesgos se han reducido lo suficiente para permitir el acceso a mayor capital a menores costos. Haciendo un seguimiento a las preguntas recientes de los interesados, la Autoridad reevaluó el interés del sector privado a principio del 2012 entrevistando a un número de proponentes que indicaron su interés en invertir en el

proyecto y en exhaustivas entrevistas uno a uno con firmas que respondieron al requisito de sus capacidades para el primer paquete de construcción. Las respuestas de la solicitud de expresiones de interés y discusiones recientes con compañías interesadas confirmaron el interés del sector privado en el proyecto, las condiciones y los tiempos requeridos para atraer inversiones significativas del sector privado reflejadas en el Plan Revisado.

El financiamiento y proceso de entrega alternativos, incluyendo la inversión anticipada del sector privado, siguen siendo desarrolladas y adaptadas tanto domésticamente como en otros países. Aunque de manera más prevalente fuera de los Estados Unidos, las asociaciones innovadoras entre los sectores público y privado se están introduciendo y usando más frecuentemente acá. La adopción de políticas para alentar propuestas no solicitadas de la participación del sector privado en el programa de trenes de alta velocidad será una herramienta importante para acelerar el desarrollo de los SOI y proyectos relativos a mejoras relativas al sistema mixto.

Resumen

Este Plan Revisado considera los comentarios sobre el Plan previo y refleja los llamados al cambio. Presenta una **mejor** manera para construir el sistema de manera incremental y en asociación con sistema de trenes regionales/urbanos. La implementación del Plan entregará beneficios a los californianos **más rápido**. Al apalancar los sistemas existentes será significativamente **más barato** entregar el programa de trenes de alta velocidad. Las revisiones van más allá de estas mejoras tan importantes. Al invertir en la electrificación del sistema de tren en la península de San Francisco se pavimenta el camino hacia operaciones más eficientes en todo el estado, los TAV ayudarán a contribuir en un medio de transporte **más limpio**. Adicionalmente, enfocándonos en inversiones anticipadas en la eliminación de cruces a nivel de alta prioridad y otras mejoras harán **más segura** la creciente red de trenes de pasajeros de California.

Contenido del Plan Revisado

Este Plan revisado contempla los requerimientos en la sección 185033 del código de Servicios Públicos e incluye el resumen de cambios clave en la estrategia de implementación, pasaje y costos del Plan de negocio de 2009. En adición a las revisiones mayores discutidas previamente, a través de este plan revisado hay modificaciones que responden a los comentarios y contemplan asuntos de orden técnico, editorial y otros. Los documentos técnicos de soporte y apéndices han sido actualizados tanto para reflejar como para proveer una explicación extendida de estos cambios. Estos documentos se publicarán en el sitio web de la Autoridad www.cahighspeedrail.ca.gov/business_plan_reports.aspx.

Como parte del compromiso de transparencia y rendición de cuentas de la Autoridad, un nuevo documento de soporte, abordando los comentarios de entidades revisoras (*Addressing Comments from Reviewing Entities*) resume los comentarios de la Oficina de Análisis Legislativo y el Grupo de Revisión independiente de trenes de alta velocidad de California en el Plan previo, y la manera en que el Plan revisado aborda esos comentarios. Tanto estos como otros documentos de soporte técnicos pueden encontrarse en www.cahighspeedrail.ca.gov/Business_Plan_reports.aspx.

Principios centrales del Plan de Negocios 2012

Análisis

- Una escrupulosa re-evaluación y revisión de modelos de pasaje, con revisión del modelo y la metodología por pares internacionales
- Una actualización del capital del proyecto y costos de operación utilizando criterios inflacionarios conservadores y presupuesto amplio para contingencias
- Un re-examen sobre si se requerirá o no una garantía de ingreso
- Un re-pensar las relaciones críticas entre TAV y los sistemas de tránsito locales o regionales
- Un análisis acerca de la posibilidad de que el sistema sea construido en segmentos, cada uno de ellos con utilidad independiente
- Una revaloración de los entornos de fondeo federal y estatal, particularmente a corto plazo
- Una evaluación realista de cómo y cuándo estará disponible el capital privado

Conclusiones

El modelo del pasaje es sólido y puede ser usado para planeación de negocios. Las proyecciones muestran que la sección de operación inicial generará una utilidad neta de operación.

- Los costos de capital han crecido, cuanto más análisis de ingeniería y medio ambiente se han hecho. De cualquier manera los nuevos costos de capital son una reflexión precisa, actual del costo de construir los segmentos y el sistema, con la suficiente contingencia para abordar cambios previsibles.
- Bajo este plan no será necesario un subsidio. El TAV de California será capaz de sostener sus operaciones hacia adelante. Las utilidades serán capaces de contribuir a los costos futuros de construcción.

Las críticas en cuanto a que el TAV ha fallado en apalancar a los sistemas de trenes regionales está justificada. El Plan de Negocios de 2011 se mueve hacia una integración más llena con esos sistemas y a entender el beneficio de inversión adelantada en mejorar las líneas existentes. La autoridad planea el utilizar esos sistemas para conexiones estratégicas en los primeros años y manejar un “servicio combinado” (esto es los TAV corriendo a velocidades apropiadas por áreas urbanas sobre vías existentes o mejoradas donde sea posible).

- Es ambos, deseable y necesario el construir en TAV en etapas - añadiendo segmentos laterales y actualizaciones posteriores del nivel de servicio. Esto puede hacerse de manera que cada segmento tenga un valor independiente y así la confianza de fondeo se logre antes de que el correspondiente segmento se comience.
- La Autoridad entiende que el entorno de fondeo actual es desafiante y no ha asumido ningún fondeo federal antes de FY 2015. De cualquier modo existen suficientes fondos para construir el segmento cimiento del TAV y asegurar derechos de paso importantes. Más aún, el progreso hacia el fondeo total de la importantísima operación inicial puede ser asegurada de una variedad de fuentes potenciales.
- El sector privado tendrá un papel fundamental en el TAV. Este proyecto no puede ni debe ser construido enteramente con fondos públicos. Esperamos operaciones y mantenimiento del sector privado en corto plazo. Un monto significativo de capital privado está disponible a la finalización de la SOI y la demostración del número de pasajeros, y estamos trabajando activamente en el sector privado para explorar caminos innovadores a costos eficientes para asegurar la participación privada para todos los elementos del programa.

Notas finales

for board consideration

LIMITED ENGLISH PROFICIENCY (LEP) REPORTING FORM

PROGRAM NAME: _____ DATE: _____

HOW DID THE LEP INDIVIDUAL(S) CONTACT YOU?

WALK-IN: _____ TELEPHONE: _____ IN WRITING: _____

EVENT: _____ (Name and date of event)

WHAT LEP LANGUAGE WAS USED? _____

HOW WAS THE INTERPRETER or TRANSLATION SERVICES PROVIDED?

- EMPLOYEE _____
- VOLUNTEER _____
- CERTIFIED INTERPRETER/TRANSLATOR _____
- LANGUAGE LINE TELE-INTERPRETER SERVICE _____
- OTHER (PLEASE SPECIFY) _____

WHAT ASSISTANCE WAS PROVIDED? _____

HOW MANY LEP INDIVIDUALS REQUESTED AND RECEIVED ASSISTANCE? _____

LENGTH OF TIME TO PROVIDE SERVICE _____

DO YOU HAVE RECOMMENDATIONS TO IMPROVE THE LEP ASSISTANCE PROVIDED OR REQUESTED?

Name of Person Completing Form

PLEASE MAIL, FAX OR EMAIL COMPLETED FORM(S) TO:

California- High Speed Rail Authority
Attn: Language Access Coordinator/Title VI Coordinator
770 L Street, Suite 800
Sacramento, CA 95814

(916) 324-1541 Fax (916) 322-0827