



Debate de presupuesto propuesto para el año fiscal 2026



Resumen del proceso presupuestario

- Debate de los ingresos de base: octubre
- Debate de los gastos de base: noviembre
- Presentación del presupuesto para la consideración de las jurisdicciones: diciembre
 - Opciones de ingresos dentro del control de la Comisión de Transporte de Potomac y Rappahannock (Potomac and Rappahannock Transportation Commission, PRTC) (es decir, tarifas y publicidad).
 - Opciones de reducción de servicios en caso de desequilibrio presupuestario.
 - Opciones de mejora del servicio (es decir, restauraciones y mejorías).



Resumen del presupuesto

- Déficit operativo
 - La proyección de base para el año fiscal 2026 fue \$12,032,400
 - La proyección propuesta para el año fiscal 2026 fue \$9,573,602
 - La disminución del déficit se debe a los beneficios fiscales de los combustibles, a los fondos remanentes del año anterior y a la contención de los costos
- Subsidio por jurisdicciones
 - Todas las solicitudes de las jurisdicciones son inferiores a la base del año fiscal 2026, tal como se presentó en el presupuesto del año fiscal 2025
 - Todas las solicitudes de las jurisdicciones son inferiores al presupuesto aprobado del año fiscal 2025



Resumen del presupuesto (continuación)

- Ajustes del servicio en función de los ingresos y el número de pasajeros
 - Incorporación del servicio de Warrenton y Front Royal para trabajar con las rutas existentes 611 y 612
 - Se reestablecieron cinco viajes de la ruta 611 de Gainesville a Washington DC Express
 - Se reestablecieron cuatro viajes de la ruta 981 de Lake Ridge a Washington DC Express
 - Se eliminó la ruta 618 a Reston por poca utilización
- Opciones de ingresos no incluidas en el presupuesto
 - Tarifas locales
 - Ingresos por publicidad en autobuses



Ingreso operativo

Ingresos	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026
Ingresos de los pasajeros	\$9,722,200	\$8,449,600
Subvenciones federales	\$7,378,100	\$7,835,000
Subvenciones estatales	\$20,165,800	\$18,458,300
Subsidios por jurisdicciones		
Condado de Prince William	\$27,524,100	\$18,664,498*
Ciudad de Manassas	\$735,500	\$712,300
Ciudad de Manassas Park	\$383,700	\$369,100
Condado de Stafford	\$127,100	\$126,200
Ciudad de Fredericksburg	\$29,200	\$23,200
Condado de Spotsylvania	\$166,800	\$143,100
Otro	\$284,900	\$288,000
Ingresos totales	\$66,517,400	\$55,069,298

*El déficit no está financiado



Gasto operativo

Gastos operativos	Año fiscal 2025	Año fiscal 2026
Salarios	\$5,851,700	\$6,120,300
Beneficios laborales adicionales	\$2,651,400	\$2,684,700
Servicios profesionales	\$2,619,000	\$2,715,300
Mantenimiento de software	\$782,600	\$834,100
Mantenimiento de las instalaciones	\$1,693,400	\$1,705,300
Contrato de servicio de autobús	\$43,540,300	\$40,631,400
Publicidad/impresión	\$1,084,000	\$1,214,800
Servicios públicos y comunicación	\$875,400	\$886,500
Otros servicios y suministros	\$1,246,700	\$1,303,700
Furgonetas VanPool	\$1,516,000	\$1,516,000
Combustible	\$4,656,900	\$5,030,800*
Gastos operativos subtotales	\$66,517,400	\$64,642,900

*Estamos monitoreando los precios del mercado. Cuando conozcamos los niveles de servicio, los fijaremos.
Actualmente supone \$3.25/galón.



Presupuesto de capital

Ingresos de capital	Año fiscal 2026
Subvenciones federales	\$5,700,000
Subvenciones estatales	\$1,553,500
Subsidios por jurisdicciones	\$635,900
Ingresos de capital totales	\$7,889,400

Gasto de capital	Año fiscal 2026
Compra de autobús	\$7,300,000*
Hardware y software	\$394,000
Rehabilitación y mejorías en las instalaciones	\$195,400
Gasto de capital total	\$7,889,400

*Cinco autobuses interurbanos

Tres autobuses locales

Una furgoneta de paratránsito y microtránsito



Subsidio por jurisdicciones: años fiscales 2025 y 2026

Jurisdicción	Año fiscal 2025 Presupuesto	Año fiscal 2026 Base	Año fiscal 2026 propuesto
Condado de Prince William	\$30,077,778	\$29,203,300	\$28,829,800*
Ciudad de Manassas	\$772,800	\$854,900	\$723,800
Ciudad de Manassas Park	\$403,400	\$445,700	\$375,200
Condado de Stafford	\$137,700	\$141,800	\$137,700
Ciudad de Fredericksburg	\$31,600	\$32,600	\$25,300
Condado de Spotsylvania	\$180,700	\$185,900	\$156,100
Subsidio total	\$31,603,978	\$30,864,200	\$30,247,900

*Supone que PWC financia un déficit de \$9,573,602

Nota:

PWC financia el 100 % de la porción local de las rutas del este y el 70 % de la porción local de las rutas del oeste

La ciudad de Manassas financia el 20 % de la porción local de las rutas del oeste

La ciudad de Manassas Park financia el 10 % de la porción local de las rutas del oeste



Desglose de las subvenciones de PWC: años fiscales 2025 y 2026

Fuentes de fondos de la PRTC de PWC	Año fiscal 2025 Presupuesto	Año fiscal 2026 Base	Año fiscal 2026 propuesto
Balance y remanente del impuesto sobre los combustibles	\$3,195,878	\$0	\$1,674,698
Ingresos por impuesto sobre los combustibles	\$16,881,900	\$17,170,900	\$17,581,500
Impuesto sobre transferencias de bienes inmuebles	\$4,650,000	\$0	\$0
Impuesto sobre ocupación transitoria	\$4,650,000	\$0	\$0
Fondo general	\$700,000	\$0	\$0
Total	\$30,077,778	\$17,170,900	\$19,256,198



Opciones de ingresos de la PRTC: publicidad en autobuses

Publicidad	Año fiscal 2021	Año fiscal 2026, estimado
Facturaciones	\$275,975	\$375,000
Costo	\$88,312	\$120,000
Porcentaje de ingresos (68 %)	\$187,663	\$255,000

- Supone un aumento del 35 % respecto al acuerdo anterior
- Consideraciones adicionales
 - Política de publicidad: ¿qué publicidad está permitida?
 - Marca OmniRide: los vehículos son nuestra plataforma publicitaria



Opciones de ingresos de la PRTC: tarifas locales

Tipo de ingreso	Tarifa	Ingreso estimado
Rutas locales	\$2	\$1,020,000
Microtránsito	\$3	\$61,200
Paratránsito	\$1	\$10,200
Financiamiento de fórmula estatal		(\$500,000)
Total		\$591,400
Gastos	ETC	Total
Empleados contables	2	\$130,000
Técnicos de mantenimiento de ITS	2	\$187,200
Auto blindado		\$125,000
Partes de cajas de cobro		\$25,000
Total		\$467,200
Estimación de ingresos adicionales		\$124,200

- Supone un descenso del 20 % en el número de pasajeros
- Supone una utilización del 30 % de la tarifa a mitad de precio
- No incluye la utilización del programa de pases
- No incluye el impacto en los presupuestos de los departamentos del condado y la ciudad para gastos de transporte
- No incluye el gasto único de puesta en marcha de la caja de cobro

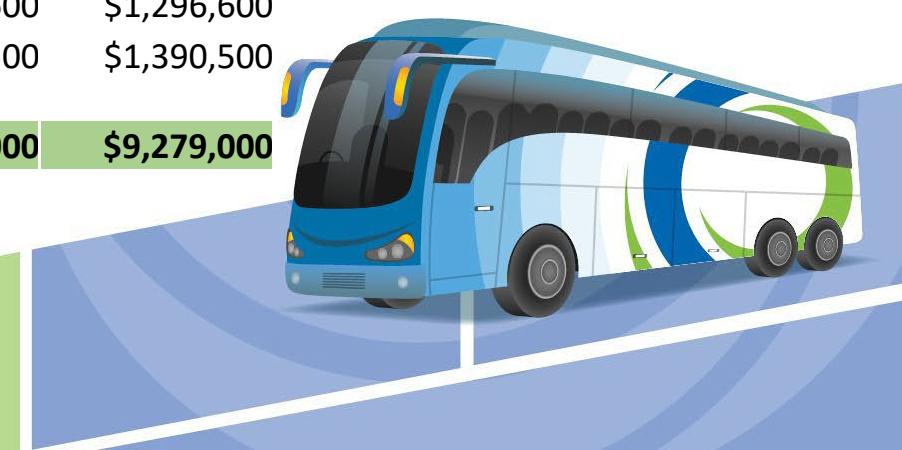


Opciones de reducción de los gastos de servicio

Servicios interurbanos financiados al 100 % con subvenciones: sin ahorro local si se reducen

Ruta	Pasajero por viaje	Financiamiento local	Financiamiento con subvenciones	Total
622: Haymarket/Rosslyn/Ballston	20	\$0	\$339,000	\$339,000
Autobuses estratégicos	según sea necesario	\$0	\$498,000	\$498,000
612: Gainesville-Pentágono Express	25	\$0	\$704,200	\$704,200
541: South Stafford-DC	13	\$0	\$863,600	\$863,600
942: Stafford Pentágono	18	\$0	\$889,900	\$889,900
943: Stafford Washington DC L'Enfant	19	\$0	\$895,200	\$895,200
611: F-Front Royal-Gainesville-Washington	nuevo	\$0	\$1,032,800	\$1,032,800
932: Falmouth-Pentágono-Rosslyn-Ballston	12	\$0	\$1,369,200	\$1,369,200
923: Spotsylvania-Pentágono-Navy Yard	19	\$0	\$1,296,600	\$1,296,600
612-W: Warrenton-Gainesville-Pentágono Express	nuevo	\$0	\$1,390,500	\$1,390,500
Total		\$0	\$9,279,000	\$9,279,000

Nota: El costo es neto de tarifa y combustible



Opciones de reducción de los gastos de servicio

Servicios locales 100 % financiados localmente: servicio vital, sin alternativa

Ruta	Pasajero por viaje	Financiamiento local	Financiamiento con subvenciones	Total
52: Ruta 1 OmniLink	25	\$1,793,200	\$295,800	\$2,089,000
51: Dumfries Local	8	\$1,023,600	\$0	\$1,023,600
53: Conector de Dumfries Local	30	\$1,497,400	\$0	\$1,497,400
65: Manassas North	15	\$1,329,100	\$0	\$1,329,100
67: Manassas South	11	\$795,200	\$0	\$795,200
91: Dale City Local	24	\$1,571,800	\$0	\$1,571,800
92: Lake Ridge Local	16	\$1,566,000	\$0	\$1,566,000
93: Woodbridge Local	18	\$1,623,900	\$0	\$1,623,900
94: Conector de Lake Ridge Local	13	\$936,800	\$0	\$936,800
Paratránsito	a demanda	\$1,846,500	\$0	\$1,846,500
Microtránsito	a demanda	\$1,625,200	\$0	\$1,625,200
Total		\$15,608,700	\$295,800	\$15,904,500

Nota: El costo es neto de tarifa y combustible



Opciones de reducción de los gastos de servicio

Servicios interurbanos financiados con fondos locales y estatales:

Ruta	Pasajero por viaje	Financiamiento local	Financiamiento con subvenciones	Total
971: Dale City Washington DC Express	21	\$601,800	\$330,800	\$932,600
60: Manassas Metro Express	16	\$993,300	\$424,700	\$1,418,000
972: Dale City Pentágono Rosslyn Express	15	\$1,250,300	\$251,700	\$1,502,000
952: Montclair-Pentágono Express	22	\$683,600	\$125,300	\$808,900
95 - Prince William Metro Express	36	\$1,512,400	\$272,300	\$1,784,700
563: Dale City Navy Yard Express	15	\$603,000	\$102,400	\$705,400
981: Lake Ridge Washington Express	16	\$950,000	\$39,600	\$989,600
611: Gainesville-Washington DC Express	30	\$800,700	\$0	\$800,700
96: East-West Express	12	\$1,071,900	\$0	\$1,071,900
953: Montclair-Washington DC Express	17	\$1,201,600	\$0	\$1,201,600
Total		\$9,668,600	\$1,546,800	\$11,215,400

Nota: El costo es neto de tarifa y combustible



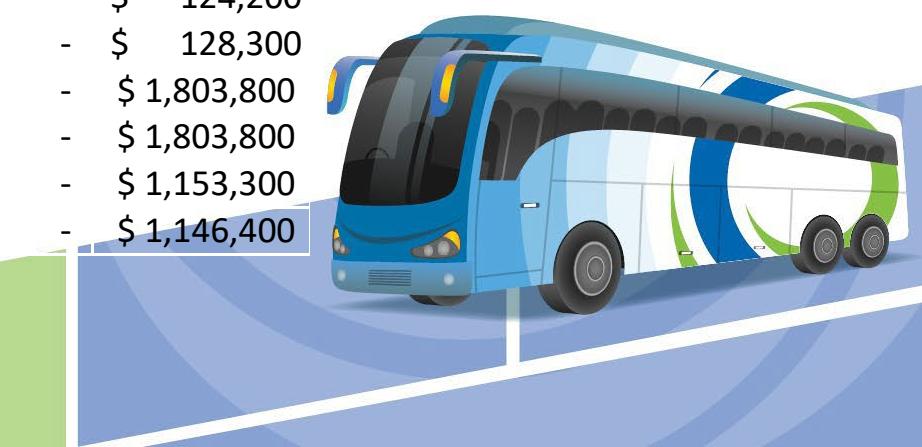
Opciones de mejoras de servicio

¿Qué haríamos con recursos adicionales?

Ruta	Financiamiento local	Financiamiento con subvenciones	Total
Express: 96 East West Express, extensión solo en hora pico	\$ 366,200	\$ -	\$ 366,200
Express: 60-Manassas Metro Express, fin de semana	\$ 292,300	\$ -	\$ 292,300
Local: 53-Conector de Dumfries Local, adicional fuera de la hora pico	\$ 56,200	\$ -	\$ 56,200
Local: 92-Lake Ridge Local, adicional fuera de la hora pico	\$ 77,100	\$ -	\$ 77,100
Local: 94-Conector de Lake Ridge, todo el día	\$ 670,900	\$ -	\$ 670,900
Local: 94-Conector de Lake Ridge, solo en hora pico	\$ 352,000	\$ -	\$ 352,000
Local: 65-Manassas Local, domingo	\$ 123,900	\$ -	\$ 123,900
Local: 67-Manassas Local, domingo	\$ 124,200	\$ -	\$ 124,200
Local: 52-Ruta 1 Local, adicional fuera de la hora pico	\$ 128,300	\$ -	\$ 128,300
Microtránsito-Dale City	\$ 1,803,800	\$ -	\$ 1,803,800
Microtránsito-Lake Ridge	\$ 1,803,800	\$ -	\$ 1,803,800
Microtránsito-Innovation District	\$ 1,153,300	\$ -	\$ 1,153,300
Microtránsito-Gainesville	\$ 1,146,400	\$ -	\$ 1,146,400

Notas:

- El microtránsito se muestra como importe máximo, el servicio es escalable.
- Las opciones no se muestran en orden de prioridad.
- Las opciones pueden ampliarse para ajustarse a las preferencias jurisdiccionales.
- La documentación adicional del plan de servicios se facilitará con la presentación del presupuesto a las jurisdicciones.





Preparación del presupuesto para el año fiscal 2026: emisión de publicidad



Historial de publicidad en la PRTC

- En 2022, la PRTC puso fin a la publicidad en los autobuses. Nunca habrá publicidad en las marquesinas de los autobuses.
- La PRTC revisó sus directrices publicitarias en 2016 para prohibir en el futuro la publicidad religiosa, política y sobre problemas.
 - Esta medida fue motivada por unos anuncios propuestos que algunos consideraron ofensivos.
 - Las directrices de 2016 requerirían una revisión dadas las decisiones de *White Coat*, a continuación.



Antiguo anuncio interpuesto en nueva escena: ¿Hipotéticamente ofensivo? ¿Quizás deba permitirse?



Decisiones del tribunal federal de Virginia:

White Coat Waste Project contra GRTC,

463 F. Supp. 3d 661 (E.D. 2020), 35 F.4th 179 (4th Cir. 2022)

- El tribunal anuló las directrices publicitarias de la Greater Richmond Transit Company, tal como se aplicaban, al prohibir la publicidad de puntos de vista.
- El **anuncio** cuestionado se dirigía a un centro médico que realizaba experimentos con perros. La GRTC prohibió todos los anuncios políticos y rechazó el anuncio por considerarlo político.
- **El tribunal sostuvo** que la política no era “neutral en cuanto al punto de vista”, no definía el término “político”, el proceso de la GRTC era de discrecionalidad ilimitada y la aplicación de la política era incoherente (*es decir*, algunos anuncios similares estaban permitidos y otros no).
- **El tribunal confirmó** que la política era “constitucional a primera vista” en cuanto a la neutralidad del punto de vista, pero “inconstitucionalmente vaga” en su aplicación al patrocinador del anuncio.
- **El Tribunal de Apelaciones del 4.º Circuito confirmó** la decisión y también sostuvo que la GRTC era un actor estatal o público y que la política de no admitir anuncios de grupos de acción política era inconstitucional a primera vista.



Implicaciones del caso de *White Coat*

- El análisis se basó en la protección de la libertad de expresión de la 1.^a Enmienda en un “foro no público”. (Otros tribunales los han denominado “foros públicos designados”).
- Aunque reitera su capacidad para rechazar determinados anuncios, parece probable que el tribunal revoque una política de transporte público que prohíbe la publicidad basada en “puntos de vista”.
- Aunque la PRTC revise sus directrices de 2016:
 - un anuncio rechazado puede dar lugar a litigios y a los gastos relacionados.
 - las directrices pueden disuadir a los anunciantes si no permiten libremente los anuncios o tienen un proceso de revisión truncado.



Otros problemas de “contenido” (panorama general):

- Decisiones mixtas de los tribunales sobre la exclusión de la **publicidad religiosa** [ejemplos]:
 - Confirmó la exclusión de publicidad religiosa por parte de la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (Washington Metropolitan Area Transit Authority, WMATA): *Archdiocese of Washington contra WMATA*, 897 F.3d 314 (D.C. Cir. 2018).
 - Sostuvo que la exclusión de mensajes religiosos o ateístas era discriminatoria y poco razonable. *Northeastern Pennsylvania Freethought Society contra County of Lackawanna Transit System*, 938 F.3d 424 (3rd Cir. 2019).
- Las directrices de anuncios **solo comerciales** pueden examinarse para determinar si también abordan la libertad de expresión no comercial. Si es así, se vuelve a los problemas anteriores.
- **Los anuncios de servicios públicos (Public Service Ads, PSAs)** pueden pasar la asamblea legal si no están prohibidos por restricciones de contenido que no sobrevivan al escrutinio legal.

En resumen, es complicado y no necesariamente predecible porque el contenido de los anuncios varía.



Publicidad en las marquesinas de los autobuses

En general, es el mismo análisis que para la publicidad en autobuses con algunos retos adicionales:

(Código de Virginia, sección 33.2-1204)

Permite **letreros autorizados por el condado** en “marquesinas para pasajeros de transporte público” que sean propiedad del condado siempre que no estén en el derecho de paso de carreteras federales o principales en violación de la ley federal. No se aplica el requisito de 15 pies de la sección 33.2-1216. El Comisionado de Carreteras puede exigir la eliminación del letrero si constituye un peligro para la seguridad.

(Código de Virginia, sección 33.2-1216) **[Limitaciones no exclusivas]:**

- No si está a menos de 15 pies del borde más cercano del pavimento a menos que esté exceptuado por el Comisionado de Carreteras.
- Limitaciones en el tipo de materiales que se pueden utilizar, es decir, sin reflectantes, sin determinadas luces.
- No puede obstruir la visión en una intersección, curva, etc.

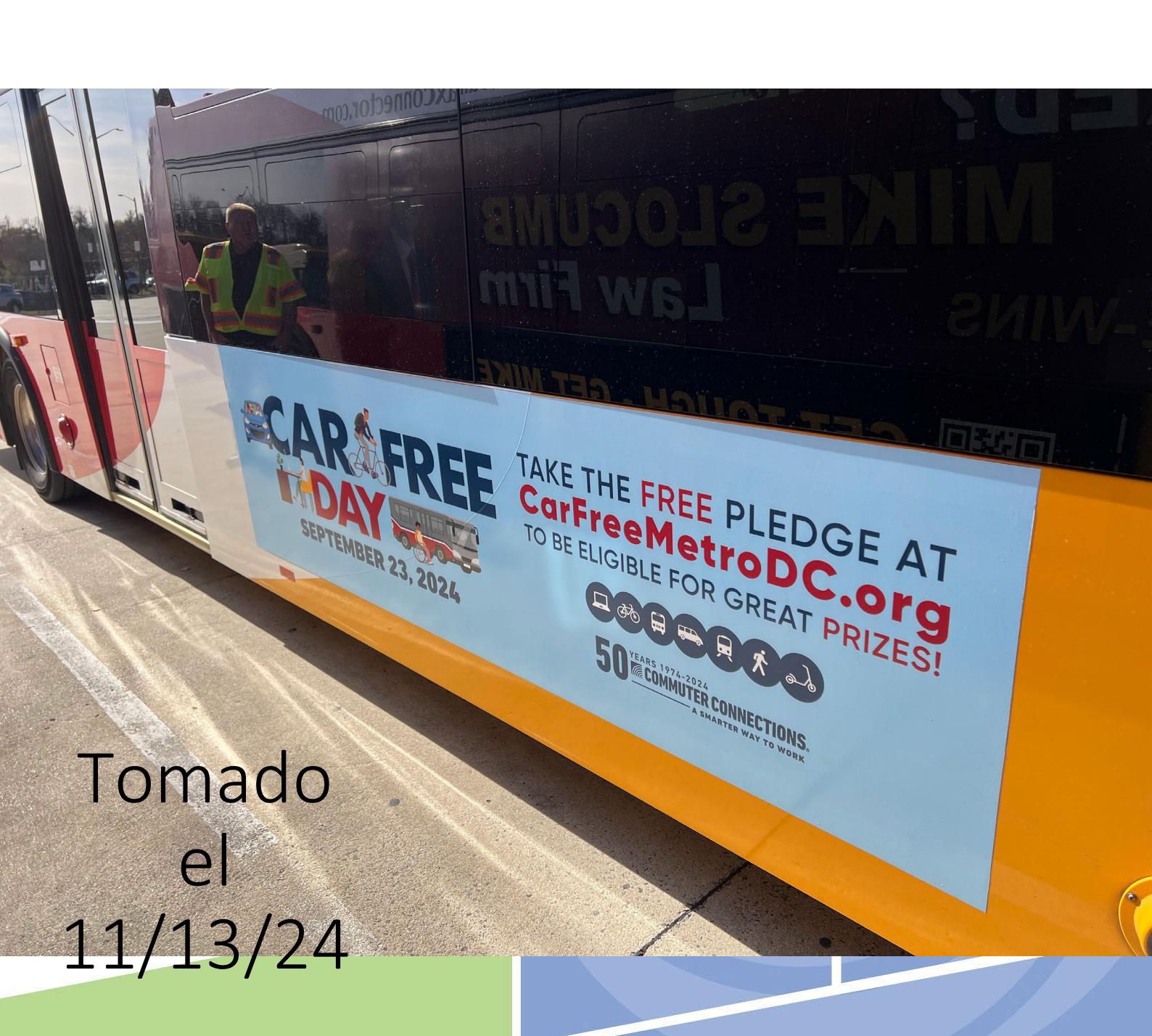
Además, muchas marquesinas de los autobuses de la PRTC están obsoletas y no se encuentran en lugares acordes con los requisitos del Departamento de Transporte de Virginia (Virginia Department of Transportation, VDOT).



Publicidad en los autobuses: Problemas de operación

- Estudio de caso de Fairfax Connector: “remordimiento del comprador” operativo
 - El proceso de solicitud de propuestas y contratación era extremadamente engorroso y muy disputado. Los gastos y el proceso de respuesta a las preguntas, los litigios y la complejidad de los requisitos contractuales con los proveedores eran onerosos.
 - Problemas de operación:
 - Daños en la flota causados por los marcos. La publicidad sin marcos también causa daños en la pintura.
 - Publicidad anticuada; no hay elección de anunciantes.
 - Mala impresión pública: el mayor éxito ha sido la publicidad de sus propias rutas y servicios.







Ejemplos en los que
Fairfax Connector publicitó
sus propios servicios

(OmniRide también hace esto)





Ejemplos de publicidad de 2017 a 2019

Otros ejemplos incluyen:

- emisoras de radio con “modelos”
- Hombre “Buck Naked” de la Duluth Trading Company
- Campaña en “ropa interior” de Dove
- Problemas con los eventos fechados, es decir, feria o turismo.
- Salud, prevención de ETS
- Abogados especializados en lesiones.





Noviembre de 2018

Recapitulación del resumen del presupuesto

- Subsidio por jurisdicciones
 - Todas las solicitudes de las jurisdicciones son inferiores a la base del año fiscal 2026, tal como se presentó en el presupuesto del año fiscal 2025
 - Todas las solicitudes de las jurisdicciones son inferiores al presupuesto aprobado del año fiscal 2025
- Ajustes del servicio en función de los ingresos y el número de pasajeros
 - Incorporación del servicio de Warrenton y Front Royal para trabajar con las rutas existentes 611 y 612
 - Se reestablecieron cinco viajes de la ruta 611 de Gainesville a Washington DC Express
 - Se reestablecieron cuatro viajes de la ruta 981 de Lake Ridge a Washington DC Express
 - Se eliminó la ruta 618 a Reston por poca utilización
- Opciones de ingresos no incluidas en el presupuesto
 - Sin tarifas locales. Mantener la tarifa exprés actual (\$11 por viaje).
 - Sin programa o ingresos por publicidad en autobuses



Próximos pasos

- La Comisión aprueba la presentación del presupuesto propuesto a las jurisdicciones.
 - Reunión de la Comisión en diciembre
- El personal de la PRTC trabaja con la Comisión y el personal jurisdiccional para ultimar el presupuesto propuesto.
 - De enero de 2025 a abril de 2025
- Audiencia pública de la PRTC
 - Mayo de 2025
- El personal de la PRTC presenta el presupuesto a la Comisión para su aprobación.
 - Junio de 2025
- Comienzo del año fiscal
 - 1 de julio de 2025





Preguntas y comentarios

