

Construcción de un sistema de transporte equitativo y responsable para todos los residentes de San Francisco

**Coalición por la Justicia
en el Transporte Público**
Marzo de 2024

Índice

Introducción	3
La Coalición por la Justicia en el Transporte Público	3
Declaración de la misión y visión	3
¿Qué es este informe?	4
¿Para qué este informe?	4
Una base para la equidad en el transporte público	5
Parte 1: Qué necesitamos	6
Servicio	6
Asequibilidad	8
Seguridad	9
Acceso y accesibilidad	11
Parte 2: Cómo conseguirlo	12
Planificación y toma de decisiones	12
Fuerza laboral y capacidad de las agencias	14
Financiamiento	16
Conclusión	20
Fuentes y agradecimientos especiales	21

Introducción

La Coalición por la Justicia en el Transporte Público

La Coalición por la Justicia en el Transporte Público (Transit Justice Coalition, TJC) está formada por organizaciones de todo San Francisco que entienden que un sistema de transporte público próspero es la base de la equidad en nuestra ciudad y que, para crear un sistema de transporte público próspero, debe construirse dando prioridad a la equidad. La coalición, organizada por San Francisco Transit Riders (SFTR), se ha reunido desde septiembre de 2022 para formular una visión del transporte público de San Francisco que dé prioridad a las necesidades de los usuarios del transporte, históricamente excluidos de las decisiones sobre el transporte y la planificación urbana. Nuestra coalición incluye (pero no se limita a) usuarios del transporte público, defensores de las personas con discapacidades, defensores del clima, miembros de sindicatos, grupos comunitarios y proveedores de viviendas asequibles.

Declaración de la misión y visión

La Coalición por la Justicia en el Transporte Público reúne a usuarios del transporte, organizaciones comunitarias, defensores y trabajadores para dar forma, promover y financiar un sistema de transporte en crecimiento y equitativo en San Francisco.

Visualizamos un sistema de transporte en el que todas las personas, independientemente de raza, clase social, género, orientación sexual, edad y capacidad, podamos disfrutar de opciones de transporte accesibles que nos lleven de forma confiable, asequible y conveniente a donde necesitamos ir en San Francisco y nos conecte con nuestro trabajo, escuela y entretenimiento en toda la región.

Los residentes de San Francisco quieren y merecen un sistema de transporte responsable de rendir cuentas que proporcione servicio a todos los residentes y visitantes de la ciudad, a la vez que dé prioridad a los usuarios más dependientes del transporte público y a las comunidades marginadas. Invertir en este sistema mejorará nuestra libertad de movimiento, creará empleos ecológicos sindicalizados bien remunerados y ayudará a nuestra ciudad a luchar contra el cambio climático al fomentar la reducción de los viajes en vehículos privados, que actualmente son responsables de cerca de la mitad de las emisiones de gases de efecto invernadero totales de San Francisco.

Reconocemos que el transporte público solo funciona bien cuando es seguro, cómodo y conveniente caminar, andar en bicicleta y desplazarse sobre ruedas, y cuando las calles, aceras y paradas y estaciones del transporte público son seguras y accesibles.

Para alcanzar los objetivos anteriores, el transporte público debe financiarse de forma suficiente, confiable y equitativa, de modo que pueda crecer hasta convertirse en el medio de elección de todos los viajeros, cuando quieran y a donde quieran ir, sin imponer una carga financiera injusta a los residentes con ingresos más bajos de San Francisco.

¿Qué es este informe?

Como organizadores de la TJC, SFTR creó este informe para demostrar cómo podría ser un sistema de transporte próspero y equitativo en San Francisco, y para destacar los cambios necesarios para crear dicho sistema. Al elaborar este informe, llevamos a cabo varias rondas de acercamiento con los miembros de la TJC y otras partes interesadas para conocer sus necesidades y preocupaciones en relación con el transporte público. Este informe es el resultado de esos acercamientos: un documento que recopila los problemas más preocupantes detectados por nuestros socios y las soluciones más convincentes a estos problemas.



¿Para qué este informe?

Para lograr la visión de un sistema de transporte equitativo y en crecimiento, el transporte público del Área de la Bahía necesita fuentes de financiamiento estables y sostenibles para las operaciones de transporte y la inversión de capital estratégica. Aunque parte de este financiamiento puede proceder de fuentes regionales, estatales y federales, no podemos esperar tan solo que el sistema de transporte de San Francisco reciba el financiamiento adecuado de estas divisiones superiores del gobierno.

Los residentes y las comunidades de San Francisco tienen que decidir cuáles son los mejores métodos para financiar el transporte público con recursos locales, además de determinar cómo debe ser un sistema de transporte responsable de rendir cuentas. Los dirigentes estatales y locales con frecuencia señalan que sería necesario que las agencias de transporte fueran más responsables de rendir cuentas antes de sentirse cómodos para asignarles fondos adicionales.

El objetivo de este informe es crear un esquema claro de lo que significa “responsabilidad” para los usuarios y las comunidades que confían cada día en el transporte público. De este modo, esperamos sentar las bases de fuentes de financiamiento nuevas, sostenibles y equitativas que serán necesarias para garantizar que nuestras agencias locales de transporte público mejoren y sigan siendo responsables de rendir cuentas ante los usuarios.

En junio de 2023, la San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) proyectó un déficit creciente de fondos para operar el servicio de transporte público (el presupuesto operativo) con una laguna de \$101 millones a partir del año calendario 2024 y la necesidad de generar \$272 millones al año a partir de 2027-2028. Aunque parte de este déficit se cubrió mientras tanto con dinero estatal y regional tras la aprobación del Proyecto de ley del Senado n.º 125 (Senate Bill 125, [SB 125](#)), este financiamiento está en peligro, ya que el estado de California planea implementar recortes presupuestarios para hacer frente a su propio [déficit presupuestario sin precedentes](#).

Se calcula que la SFMTA también necesitará más de \$9 mil millones en fondos para reparaciones y mejoras (el presupuesto de capital) en los próximos 10 años.

Los usuarios y partidarios del transporte son los líderes naturales para aprobar una nueva medida de financiamiento del transporte público. Nuestras voces también tienen que liderar la conversación sobre el servicio de transporte y las políticas que lo conforman. Sabemos que crear el sistema de transporte que San Francisco necesita llevará tiempo, por lo que este documento está organizado para ofrecer nuestra visión, aspectos específicos del transporte que no funcionan ahora y soluciones graduales para alcanzar la visión.

El documento está dividido en dos partes. La Parte 1 habla sobre qué servicios de transporte son necesarios, cómo accede la gente al transporte y cómo garantizar que el transporte sea seguro y asequible. La Parte 2 se centra en cómo se toman las decisiones sobre el transporte, cómo apoyamos a los trabajadores del transporte público y nuestras recomendaciones para el financiamiento del transporte local.

Una base para la equidad en el transporte público

La Coalición por la Justicia en el Transporte Público cree en la necesidad de equidad tanto en el proceso como en los resultados, por lo que tomamos en cuenta la equidad en cada sección de este documento. San Francisco tiene una larga historia de decisiones de políticas en materia de transporte que han perjudicado a las comunidades de bajos ingresos, negras y morenas, y les han negado el acceso a un servicio de transporte público de alta calidad. Tampoco se ha dado prioridad a los cambios necesarios para garantizar que el servicio de transporte público sea totalmente accesible para las personas con discapacidades.

Tenemos que reparar estos daños y dar prioridad a las necesidades de transporte de estas comunidades, al mismo tiempo que aumentamos el acceso al transporte público en toda la ciudad. Las comunidades no deben enfrentarse entre sí para obtener el servicio de transporte que necesitan.

Parte I: Qué necesitamos

Servicio

Principio de la TJC

Restablecer, estabilizar y ampliar el servicio: La coalición apoya el restablecimiento de los niveles de servicio anteriores a la pandemia y la inversión continua para ampliar el servicio, mejorar la confiabilidad y aumentar el número de usuarios. Reconocemos que el sistema anterior a la pandemia era insuficiente y que el simple restablecimiento del servicio anterior a la pandemia tal cual como era no creará un sistema de transporte más equitativo ni abordará las necesidades actuales de transporte de los usuarios. El servicio debe restablecerse en función de la demanda, enfocándose en las rutas existentes que enfrentan aglomeraciones y en las nuevas rutas que crearán nuevas conexiones entre los vecindarios desatendidos.

La visión

Visualizamos un sistema de transporte en el que todas las personas, independientemente de raza, clase social, género, orientación sexual, edad y capacidad, podamos acceder a opciones de transporte que nos lleven de forma segura, confiable, asequible y conveniente a donde necesitemos ir en San Francisco. El sistema debe integrarse con otras infraestructuras de tránsito y transporte activo para conectarnos con nuestro trabajo, escuela y entretenimiento en toda la región.

El servicio de transporte público de San Francisco debe ser:

Completo: conectar todos los vecindarios de la ciudad con un servicio rápido y frecuente que circule de un extremo al otro en 30 minutos o menos, con conexiones sencillas y acceso directo a los servicios de transporte regionales.

Frecuente: el servicio debe proporcionarse mínimo cada 15 minutos, 5 minutos o menos en las líneas principales en las horas pico.

Rápido: el servicio en la calle no debe quedar atrapado en el tráfico y debe tener prioridad sobre los automóviles en los semáforos y paradas, y el servicio no debe retrasarse por problemas de infraestructura.

24 horas: el servicio debe estar disponible en toda la ciudad a cualquier hora del día.

Confiable: los usuarios deben poder confiar en que el servicio llegará dentro de los siguientes 3 minutos a la hora programada. La información en tiempo real y de retrasos debe ser oportuna, precisa y accesible.

Cómodo: el servicio no debe estar saturado. Al siguiente periodo de programación de servicios se debe agregar más servicios si hay aglomeraciones constantes en una ruta.

Multimodal: debe ser fácil utilizar más de un medio por viaje. Esto incluye a otras agencias de transporte, caminar, ir en bicicleta, patineta o monopatín y otros medios de transporte activos. Debe ser conveniente para los viajeros pasar de un medio a otro.

Qué no está funcionando

- Los vecindarios fuera del centro, especialmente en el sureste, el oeste y la isla Treasure, son de difícil acceso en transporte público o tienen opciones de transporte limitadas. Es difícil llegar desde los vecindarios del sur y el oeste a los servicios regionales como Caltrain y Golden Gate Transit.
- El servicio no siempre es confiable ni frecuente.
- El servicio nocturno (10 p. m. a medianoche) y de madrugada es demasiado infrecuente o no existe. Hay zonas de la ciudad inaccesibles por la noche. Como resultado, el transporte público no da servicio a muchos tipos de viajes, como para los trabajos por turnos en la madrugada y muy temprano en la mañana.
- El servicio es muy lento. Los automóviles utilizan los carriles de autobuses y bloquean el acceso a los autobuses. El servicio de tren ligero (light rail vehicle, LRV) y tranvía en la calle se retrasa por las señales de alto y los semáforos.

Soluciones

Dar prioridad a los proyectos de capital que mejoren la confiabilidad, la rapidez del servicio de transporte, la seguridad y la accesibilidad.

- Implementar más carriles de tránsito y mayor prioridad de tránsito a los autobuses y trenes ligeros en las paradas y los semáforos sin comprometer la seguridad de los peatones en las intersecciones.
- Mejorar la confiabilidad y disponibilidad de la información en tiempo real y de las pantallas informativas.
- Agregar la información de llegadas en tiempo real a más paradas de autobús.
- Ampliar el servicio de transporte público
 - Continuar restableciendo el servicio de acuerdo con el plan de la [Red de Servicios Municipales 2022](#) y, después, seguir ampliando más allá de los niveles de servicio anteriores a la pandemia.
 - Reasignar parte del servicio del centro en horas pico a rutas que atraviesen la ciudad y a horas valle en las que el número de usuarios se esté restableciendo o la frecuencia sea baja.
 - Ampliar el servicio nocturno, que actualmente termina a medianoche, hasta la 1 a. m., como ocurría antes de la pandemia.
 - Restablecer y ampliar el servicio nocturno y Owl para brindar acceso al transporte público a los trabajadores de turno nocturno que de otro modo tendrían que conducir.
- Mejorar las conexiones y la multimodalidad
 - Mejorar la coordinación de los horarios de llegada y salida entre las distintas líneas, incluidas las conexiones entre distintas agencias. Esto es especialmente importante para las conexiones entre líneas infrecuentes, donde perder una conexión puede agregar mucho tiempo al viaje.
 - Ampliar el uso compartido de bicicletas y otras infraestructuras multimodales.
 - Permitir las bicicletas en el Muni Metro durante las horas valle.
 - Ampliar la disponibilidad de casilleros para bicicletas en toda la ciudad; aumentar la accesibilidad al integrarlas con Clipper.
 - Transferir el programa de bicicletas compartidas Bay Wheels a un modelo de propiedad municipal para aumentar el control y mejorar la accesibilidad.
- Invertir en la construcción de viviendas más asequibles que puedan depender de estas inversiones en transporte público, y evitar al mismo tiempo problemas como el aumento del costo de la vivienda y la gentrificación.

Asequibilidad

Principio de la TJC

La movilidad nunca debe estar supeditada a la capacidad de pago de tarifas de transporte. Entendemos que la imposición de tarifas no aumenta inherentemente la seguridad y debemos garantizar que los jóvenes, las personas de color y las comunidades marginadas no se vean afectados de forma desproporcionada por la imposición de tarifas.

La visión

El esquema de financiamiento del transporte debe pasar de ser una empresa a ser un servicio público con valor social. En lugar de tratar a los usuarios como clientes y depender de ellos para financiar el transporte, deberíamos buscar fuentes de financiamiento alternativas y mantener el transporte gratuito o a muy bajo costo para todos.

Qué no está funcionando

- Las tarifas son inasequibles para los usuarios con bajos ingresos. Cualquier aumento en las tarifas recae en quienes siguen utilizando el transporte, lo que va en contra del objetivo de aumentar el número de usuarios del transporte público.
- Programas de descuentos
 - Puede ser difícil conocer los programas de descuentos de tarifas y cómo solicitarlos.
 - Muchos usuarios del transporte con bajos ingresos no califican para obtener descuentos de tarifas, que con frecuencia se limitan a los niveles federales de pobreza.
 - Entre los que sí son elegibles, la aceptación suele ser baja: solo el 45% de los que son elegibles para el Muni Lifeline en realidad lo utilizan.
 - El descuento de Muni Lifeline es inconveniente: solo se puede utilizar para los pases mensuales, y es una molestia que los usuarios tengan que visitar una ubicación física para renovar el pase Lifeline cada mes.
- Imposición de tarifas
 - El actual programa de imposición de tarifas no es equitativo. Multar a los usuarios del transporte que no pueden pagar sus tarifas criminaliza la pobreza.
 - Hay una falta de transparencia en cómo las agencias deciden dónde aplicar las tarifas y a quién van dirigidas. Existe la preocupación de que las prácticas actuales presten atención excesiva a los jóvenes, las personas sin hogar y los usuarios del transporte negros, indígenas y de color (black, indigenous and people of color, BIPOC).

Soluciones

- Programa Muni Lifeline:
 - Cambiar el umbral de elegibilidad al 80 % de los ingresos promedio de la zona para que coincida con los [límites de bajos ingresos del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano \(Department of Housing and Urban Development, HUD\)](#) para San Francisco.
 - Reducir los obstáculos para inscribirse en el programa y elevar el objetivo al 85 % de usuarios elegibles inscritos en el programa (del 40 % actual). Inscribir automáticamente a las personas elegibles por medio de otros programas de bajos ingresos como CalFresh.
 - Permitir que el descuento de Lifeline se aplique a los pases semanales y a los viajes individuales (en lugar de solo al pase mensual vigente).
 - Volverlo disponible al comprar en las máquinas de boletos y otras ubicaciones tan pronto como sea técnicamente posible.
 - Fusionarse con el programa Clipper START tan pronto como sea técnicamente posible para simplificar el acceso de los usuarios.

- Clipper START:
 - Adoptar Clipper START como un programa permanente.
 - Cambiar el umbral de elegibilidad al 80 % de los ingresos familiares promedio del Área de la Bahía para que coincida con la definición de bajos ingresos del [HUD](#).
 - Inscribir automáticamente a las personas elegibles por medio de otros programas de bajos ingresos como CalFresh.
- Imposición de tarifas
 - Aumentar la transparencia en torno a la imposición de tarifas, por ejemplo, qué líneas se patrullan más y cómo se identifican esas líneas como objetivos.
 - Los responsables de hacer cumplir el pago de las tarifas deben ofrecer advertencias en lugar de multas para todas las primeras infracciones, y ofrecer a los usuarios la inscripción en programas para personas con bajos ingresos como Muni Lifeline o Clipper START si el costo es un obstáculo para el pago.
- Transporte público gratuito para todos
 - A largo plazo, las agencias de transporte público de San Francisco deberían ofrecer transporte gratuito a todos los usuarios. Incluso con los programas de descuento basados en los recursos, las tarifas son un impuesto regresivo, y para conseguir que el mayor número posible de personas utilice el transporte público, deberíamos eliminar el obstáculo del pago por viaje y cambiar hacia un modelo de financiamiento del transporte más progresivo.
 - A corto plazo, las agencias de transporte deberían ofrecer programas piloto sin tarifas para conseguir apoyo para los programas más amplios y a más largo plazo.
- Asignar pases de transporte gratuitos a todos los nuevos residentes de viviendas asequibles, especialmente las situadas cerca del transporte público o sin estacionamiento.

Seguridad

Principio de la TJC

Al considerar la seguridad, debemos tener en cuenta todas las formas de seguridad y la seguridad de todas las personas. Es fundamental que todos, incluidos operadores y usuarios, se sientan física y psicológicamente seguros mientras utilizan el transporte público. Estamos comprometidos con un futuro en el que todos tengamos acceso seguro al transporte público.

La visión

El enfoque de la seguridad en el transporte debe pasar de la vigilancia policial enfocada en los jóvenes, las personas BIPOC y sin vivienda, a la creación de un sistema de transporte en el que todos se sientan y estén física y psicológicamente seguros. Las definiciones de seguridad deben incluir el acoso, los riesgos que plantean los conductores de vehículos de motor a los peatones y ciclistas, y la seguridad de los empleados del transporte.

Qué no está funcionando

- Las paradas pueden sentirse inseguras por la noche si están mal iluminadas, sobre todo si no hay mucha gente alrededor.
- A veces los usuarios sufren acoso mientras esperan o viajan. Los operadores sufren acoso y agresiones mientras trabajan.
- Algunas personas se sienten inseguras si no utilizan cubrebocas en los vehículos de tránsito.
- Los conductores de vehículos de motor ponen en peligro a los usuarios del transporte en las paradas y durante el trayecto.
- A bordo, los usuarios pueden sentirse inseguros porque no es fácil obtener ayuda.
- El consumo de drogas en las estaciones o a bordo puede hacer sentir inseguros o incómodos a otros usuarios.



**“Quiero sentirme seguro al cruzar Fulton Street.
Con un tiempo para cruzar más corto, apenas puedo terminar
de cruzar la calle”. - Reunión de las partes interesadas de Senior
and Disability Action (SDA)**

Soluciones

- Mejorar la iluminación y el mantenimiento de las paradas de autobús.
- Permitir lugares de descenso a solicitud del usuario, no solo en las paradas oficiales, en el servicio Owl para la seguridad de los pasajeros por la noche.
- Aumentar la frecuencia y mejorar la confiabilidad. Estos cambios mejoran la seguridad porque reducen el tiempo de espera de las personas en las paradas y aumentan el número de usuarios, de modo que hay más gente en las paradas.
- Limpiar regularmente las estaciones de autobús y los elevadores.
- Al modernizar o instalar elevadores nuevos, se deben elegir elevadores con ventanas transparentes para aumentar la visibilidad en cada cabina.
- Proporcionar cubrebocas desechables y desinfectante de manos a bordo de los vehículos de transporte para los usuarios, como sigue haciendo AC Transit en el Este de la Bahía.
- Seguir fomentando el uso de cubrebocas, sobre todo cuando están enfermos, mediante anuncios públicos y publicidad a bordo, con enfoque en las voces y necesidades de las personas inmunodeprimidas.
- Apoyar programas como la Iniciativa de equidad en la seguridad, que dan prioridad a la seguridad desde una perspectiva de género y raza, y trabajan con las comunidades afectadas para encontrar soluciones.
- Proporcionar mejor información a los usuarios sobre qué hacer en caso de tener inquietudes sobre la seguridad, incluida la forma de comunicarlas al personal de la agencia.
- Convertir al personal encargado de hacer cumplir el pago de las tarifas en embajadores de la seguridad comunitaria capacitados para ayudar a los usuarios y abordar los problemas de seguridad de usuarios y operadores. Su función debe incluir poner en contacto con recursos a las personas que luchan contra una enfermedad mental y abuso de sustancias, mitigar conflictos y proporcionar ayuda a los pasajeros. Esto requerirá capacitación y responsabilidades adicionales, por lo que habrá que revisar las cualificaciones y la remuneración.
- Invertir en infraestructuras eficaces que reduzcan la velocidad de los automóviles y mejoren la seguridad de los usuarios que acceden al transporte público como peatones o con bicicleta.
- Publicar datos y proporcionar información al público que deje claro lo seguro que es el transporte público, especialmente en comparación con conducir, y utilizar un lenguaje que diferencie entre seguridad e incomodidad.

Acceso y accesibilidad

Principio de la TJC

Garantizar la plena accesibilidad en el sistema al apoyar iniciativas físicas y programáticas como el diseño de autobuses accesibles, el paratránsito accesible y los estándares de diseño universales. Garantizar una cobertura adecuada para que todos tengan acceso a un servicio de transporte rápido y confiable.

La visión

Servicios de transporte, paradas y estaciones accesibles para las personas de todas las capacidades, todos los niveles de familiaridad con el transporte y hablantes de todos los idiomas.

Qué no está funcionando

- Se necesita un mayor acceso lingüístico, incluso para los programas de descuento como Muni Lifeline y Clipper START. Los nuevos inmigrantes se enfrentan a retos de orientación.
- La señalización de orientación en el sistema Muni y en los puntos de conexión entre servicios de transporte es confusa o inexistente. Las paradas de autobús no siempre están claramente señalizadas.
- No hay suficiente señalización sobre cómo encontrar los elevadores y saber qué elevadores están fuera de servicio. Con frecuencia, los elevadores están fuera de servicio o sucios.
- A menudo faltan resguardos y asientos en las paradas de autobús. [Senior and Disability Action encuestó a personas mayores y personas con discapacidades](#) y descubrió que el 42 % afirmó que era necesario un resguardo para esperar al autobús y el 40 % dijo que eso dependía de su salud y el clima. La falta de movilidad de las personas mayores crea aislamiento y limita el acceso a los servicios.
- No hay suficientes rampas de acera accesibles.
- Existe un estigma contra la utilización del paratránsito.
- Puede ser difícil acceder al paratránsito, sobre todo para las personas con problemas de movilidad temporales.
- Los automóviles que se estacionan en las paradas de autobús pueden hacer que sea difícil subir a los autobuses. La distancia entre algunas paradas es demasiado larga, sobre todo para las paradas accesibles o en las cuestas empinadas.
- Los cristales rotos en las paradas impiden el acceso a los resguardos y bancas. A veces, las pantallas informativas para usuarios de los resguardos no funcionan o no existen.
- En ocasiones, los operadores pasan de largo ante personas en silla de ruedas que esperan en las paradas. Las aglomeraciones en los vehículos pueden bloquear el espacio de los asientos para personas mayores o con discapacidades. Los pasajeros no siempre dejan pasar a las personas mayores o con discapacidades.
- Puede ser difícil subir y bajar de los trenes ligeros con sillas de ruedas, carriolas y carritos de compras. Las bicicletas no están permitidas en los trenes ligeros de Muni.
- La eliminación de las opciones para recibir comentarios virtuales del público hace que las reuniones sean menos accesibles para las personas con discapacidades o que puedan estar en riesgo de COVID-19.



Soluciones

Señalización

- Trabajar a nivel regional para mejorar la creación de mapas y señalizaciones multilingües y estandarizados, especialmente en las conexiones de transporte regionales, y para ayudar a las personas a encontrar los elevadores.
- Implementar caminos con pavimento podotáctil direccionales en las estaciones para facilitar la navegación a los usuarios con discapacidad visual.
- Garantizar que todas las paradas de autobús de la ciudad tengan una buena señalización visible y consistente. Actualizar rápidamente la señalización antes de realizar los cambios de servicio previstos.
- Implementar más información auditiva en las paradas para las personas con discapacidad visual.
- Agregar pantallas informativas para usuarios en más paradas. Seguir indicando en estas pantallas en tiempo real cuándo los autobuses están llenos. Agregar indicaciones en tiempo real sobre la disponibilidad de espacios para sillas de ruedas y bicicletas en los autobuses.
- Crear y promover la capacitación sobre cómo utilizar el sistema por medio de un asistente comunitario multilingüe o programas de embajadores para los nuevos usuarios.

Accesibilidad

- Invertir en proyectos de capital que mejoren la accesibilidad.
- Instalar más iluminación en las paradas de autobús.
- Garantizar que las paradas de autobús reciban la limpieza y el mantenimiento adecuados. Si el mantenimiento y la limpieza están a cargo de terceros, establecer estándares claros y realizar auditorías periódicas para garantizar que cumplan su compromiso.
- Agregar resguardos en las paradas de autobús siempre que sea posible.
- Agregar asientos en todas las paradas de autobús.
- Asegurar que los resguardos se construyan lo suficientemente grandes para evitar la lluvia.
- Mejorar la seguridad de los peatones con más aceras y extensiones de aceras para autobuses.
- Instalar rampas de acera para las personas con discapacidades, familias con carriolas y personas con carritos.
- Modernizar todas las paradas de Muni Metro para que sean accesibles en silla de ruedas.
- Ensanchar las aceras donde sea necesario.
- Modernizar los cruces peatonales transversales estándares para volverlos cruces peatonales continentales de franjas, especialmente en los cruces con mucho tráfico.
- Garantizar que los semáforos dediquen el tiempo suficiente para los peatones de todas las edades y capacidades.
- Agregar más carriles protegidos para bicicletas y de movilidad, para conseguir una red completa en toda la ciudad.
- Facilitar a las personas el uso temporal del paratransito, por ejemplo, al proporcionar acceso temporal por medio de los proveedores de atención médica a personas con problemas temporales de movilidad.
- Permitir comentarios del público a través de llamadas telefónicas o virtuales en las reuniones del consejo de las agencias de transporte.

Parte 2: Cómo conseguirlo

Planificación y toma de decisiones

Principio de la TJC

Centrarse en y empoderar a las personas de color, personas con bajos ingresos, personas mayores, personas con discapacidades y usuarios dependientes del transporte público en el proceso de toma de decisiones. Financiar la divulgación multilingüe dirigida por la comunidad, adoptar el codiseño y dar prioridad a las necesidades de las poblaciones dependientes del transporte público en el desarrollo de proyectos.

La visión

Las agencias de transporte existen para servir a la comunidad. Los usuarios del transporte dependen de las agencias y las agencias dependen de los usuarios del transporte para obtener sugerencias y apoyo político. Esta relación debe ser una relación de creación continua de confianza y de reparto de poder para desarrollar una administración compartida para la toma de decisiones.

Qué no está funcionando

- Existe una falta de confianza y la sensación de que las agencias de transporte no se preocupan por el público.
- La limitación de los comentarios virtuales del público en las reuniones del consejo de la SFMTA restringe la participación de las personas que no pueden asistir a las reuniones en persona.
- Aunque lo ideal es proporcionar abundante información al público, el exceso de jerga técnica en los documentos de planificación y en las presentaciones públicas puede excluir a algunos miembros de la comunidad.
- Las personas con discapacidades, las personas de color y las comunidades de clase trabajadora y bajos ingresos son las últimas en obtener recursos, las primeras en perderlos y las últimas en ser informadas. Con frecuencia se utilizan como lugares piloto. Una divulgación inadecuada hace parecer que las agencias planifican para estas comunidades, no con ellas.
- Sin una planificación cuidadosa, las inversiones en transporte público pueden provocar una gentrificación o un desplazamiento involuntarios.
- Las decisiones de planificación se toman en departamentos aislados: la planificación del transporte público es independiente de la planificación de la asequibilidad de la vivienda, que es independiente de las conversaciones sobre la fuerza laboral.

**“No deberíamos tener que luchar para recuperar nuestros autobuses”.
- Reunión de las partes interesadas de Tenderloin Neighborhood
Development Corporation (TNDC)**

Soluciones

Responsabilidad del consejo

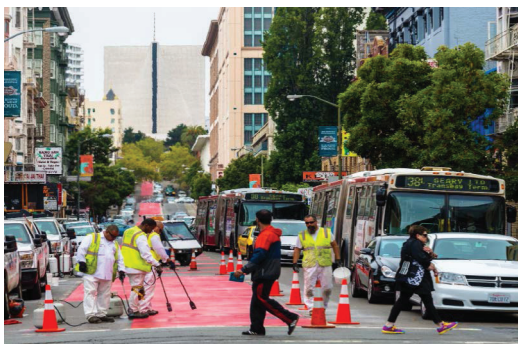
- Reunirse con la comunidad donde se encuentra al celebrar reuniones del consejo en la comunidad. Los miembros del consejo también deben asistir a otras reuniones comunitarias para compartir sus planes y recibir comentarios.
- Considerar cambiar la forma en que se eligen a los miembros del consejo para garantizar que los miembros sean responsables ante las personas que sirven.
- Volver a los comentarios virtuales ilimitados del público en las reuniones del consejo de la SFMTA.

Proceso de planificación

- La planificación del transporte debe considerar los impactos en la comunidad, como en la vivienda, la gentrificación y el desplazamiento, y las necesidades de la fuerza laboral.
- Trabajar con otras agencias locales para garantizar una mayor interconexión entre la planificación, el financiamiento y la implementación del transporte público junto con vivienda asequible.

- Vincular el diseño de las viviendas al transporte público.
- Dar prioridad a la vivienda asequible y a la estabilización de la vivienda en torno a los servicios de transporte frecuentes.
- Crear un desarrollo de uso mixto y transitable en torno a las estaciones de transporte y los centros de transporte cercanos a los servicios esenciales.
- Considerar las necesidades y el contexto local de comunidades y vecindarios específicos al desarrollar planes para toda la ciudad y asegurarse de que los planes de los vecindarios se ajustan a los objetivos de toda la ciudad.
- Llevar a cabo una planificación multimodal holística en lugar de enfocarse en planes unimodales.
- Mejorar la forma en que la SFMTA llega a las comunidades de personas de color, mayores y con discapacidades para garantizar que sus necesidades se tengan en cuenta en los proyectos.
- Proporcionar más compensación y recursos de personal al Consejo Asesor de Ciudadanos (Citizens' Advisory Council, CAC) para obtener comentarios del público.
- Reunirse con la comunidad donde se encuentra.
- Incluir a la mano de obra, trabajadores locales, empresas locales y organizaciones comunitarias (Community-Based Organization, CBO) en la divulgación habitual del proyecto.
- Dedicar tiempo suficiente al proceso de planificación para involucrar a las comunidades.
- Dar prioridad a la participación antes de tomar decisiones.
- Compensar a los miembros de la comunidad por su experiencia y participación en los procesos de planificación.
- Debe haber un sistema de retroalimentación entre la comunidad y la SFMTA para que la gente sepa cómo se utilizan sus comentarios.
 - Los vecindarios y grupos comunitarios deben tener un enlace con el que puedan desarrollar una relación y al que puedan dirigirse para hacer preguntas.
- La dirección y el personal de planificación de la SFMTA deben reflejar la diversidad de la comunidad.
 - Empoderar al personal que mantiene una relación con las comunidades dentro de la agencia y contar con personal de alto nivel con poder de decisión para que participe directamente en las reuniones comunitarias.
- La SFMTA debe mejorar la forma de recopilar y utilizar los datos cualitativos en la toma de decisiones.
 - La información sobre los viajes que la gente no puede hacer, la seguridad, la asequibilidad y la accesibilidad solo puede venir de hablar con la gente, no de fuentes de datos automatizadas. Además de realizar más encuestas a los usuarios, utilizar grupos focales, entrevistas u otras técnicas de recopilación de datos cualitativos para recabar información sobre la magnitud del impacto en poblaciones específicas. Realizar encuestas dirigidas por la comunidad y recopilar datos cualitativos.
- Garantizar que haya información clara y detallada disponible para la comunidad y los trabajadores afectados con anticipación cada vez que se realicen cambios.
- Asociarse con organizaciones comunitarias para crear mapas y simplificar el texto de la información pública.

Fuerza laboral y capacidad de las agencias



Principio de la TJC

Apoyamos a los trabajadores y los sindicatos, y nos unimos con los conductores y trabajadores del transporte público en la negociación colectiva. Los trabajadores del transporte público deben tener un lugar de trabajo seguro y saludable. Apoyamos la equidad y el respeto en el lugar de trabajo para los empleados de las agencias de transporte y una transición justa para todos los trabajadores del transporte afectados por las políticas apoyadas por nuestra coalición.

La visión

Prevedemos que las agencias de transporte cuenten con todo el personal y el financiamiento necesarios para proporcionar todos los servicios de transporte de forma confiable y segura, así como una mayor capacidad de las agencias para planificar y construir proyectos de capital. Las agencias deben ser lugares de trabajo saludables que puedan atraer, contratar y retener a las personas con talento necesarias para proporcionar un servicio de transporte de primera clase a los usuarios.

Qué no está funcionando

- La escasez de personal hace que el servicio no sea confiable y retrasa las mejoras operativas y de capital necesarias. El proceso de contratación para cubrir las vacantes es demasiado lento, a menudo tarda meses. Los molestos requisitos impiden que los candidatos cualificados ocupen los puestos.
- Los empleados están sobrecargados de trabajo y agotados por la falta de personal. La moral es baja y la fuerza laboral no se siente valorada. La disciplina para los empleados de primera línea es represiva, baja la moral y crea conflictos entre los operadores y los supervisores. Con frecuencia, los supervisores dan prioridad al cumplimiento de las reglas, en lugar de apoyar a los empleados de primera línea.
- Es necesario abordar los problemas de seguridad del personal de primera línea. Los conflictos entre los usuarios y los operadores generan riesgos para la seguridad y estrés a los operadores.
- Los problemas con el equipo y las instalaciones dificultan el trabajo. Muchos operadores viven fuera de San Francisco (SF) y tienen que conducir para empezar sus turnos, y no hay suficiente espacio para estacionar.
- Parte de la desconfianza hacia la SFMTA proviene de la división de calles, no solo de Muni. Las comunidades necesitan ver una implementación más rápida de los proyectos, especialmente los proyectos de seguridad. Las divisiones de la Municipal Transportation Agency (MTA) necesitan trabajar mejor juntas y comunicarse de forma solidaria con el público.

Soluciones

- Preparar a los operadores para el éxito. Capacitar a los supervisores para que apoyen a los empleados de primera línea, apacigüen los conflictos y no utilicen su poder sobre los empleados. Dar autoridad a los administradores para resolver problemas. No suspender a los operadores por infracciones menores, sino empezar con advertencias verbales o escritas.
- Aumentar el reconocimiento del valor y la experiencia que aportan los operadores y crear una estructura interna para incluir las voces de los operadores en la toma de decisiones de las agencias. Al igual que los miembros de la comunidad, los trabajadores quieren ser escuchados, no solo reunirse.
- Dar prioridad a la seguridad de los operadores. Contratar más puestos que no sean de operador, como embajadores de la comunidad y especialistas en respuesta a crisis, para que los operadores puedan enfocarse en conducir.
- Abordar las necesidades de estacionamiento de los empleados de primera línea que no pueden tomar el transporte público para ir a trabajar. Colaborar para conseguir acuerdos recíprocos con otras agencias de transporte para que los empleados de la MTA puedan acceder a transporte gratuito.
- Contratar más trabajadores. Reformar el sistema del servicio civil de San Francisco para agilizar la contratación y reducir las barreras de entrada. Mejorar la difusión de las ofertas de empleo en las comunidades BIPOC y trabajar con la comunidad en programas de desarrollo de la fuerza laboral.
- Financiar a organizaciones de las comunidades para que ayuden en campañas comunitarias para hacer más seguro el transporte, reconocer a los operadores por su servicio a la comunidad y contratar nuevos empleados.
- Impulsar cambios en la cultura organizacional para elevar la moral y facilitar y hacer más eficaz la coordinación interna.
- Trabajar con la mano de obra en desarrollar acuerdos laborales para proyectos de mejoras de capital.
- Considerar contratar proyectos importantes para la seguridad, de modo que puedan implementarse rápidamente.

Financiamiento

Principio de la TJC

Un sistema de transporte eficaz depende de la inversión tanto en las operaciones como en las mejoras de capital. La responsabilidad del financiamiento necesario del transporte debe recaer en quienes tienen capacidad de pago y no sobrecargar a las familias trabajadoras, los residentes con bajos ingresos o las pequeñas empresas. Una fuente de ingresos verdaderamente progresiva es aquella en la que los hogares con ingresos más bajos pagan una proporción menor de sus ingresos anuales que los residentes con ingresos más altos.

La visión

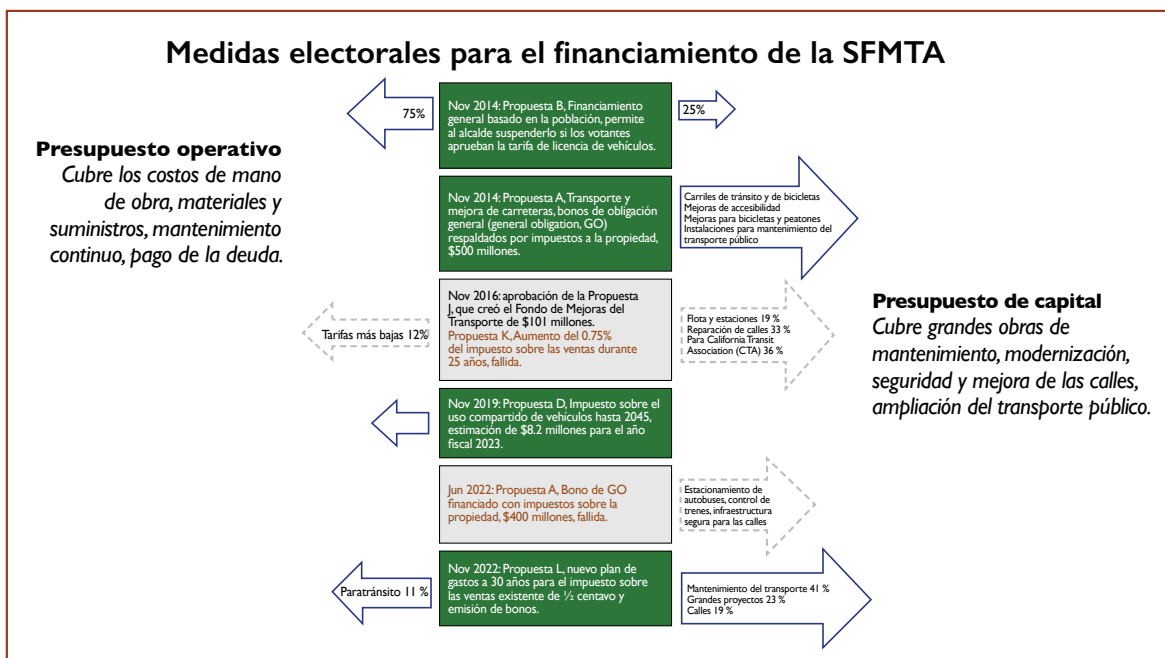
Visualizamos un futuro en el que San Francisco tiene fuentes de financiamiento progresivas y confiables dedicadas a financiar el transporte público. Debería haber suficientes fondos para operar el transporte público que visualizamos en este documento y para realizar el mantenimiento, la modernización y la ampliación del capital.

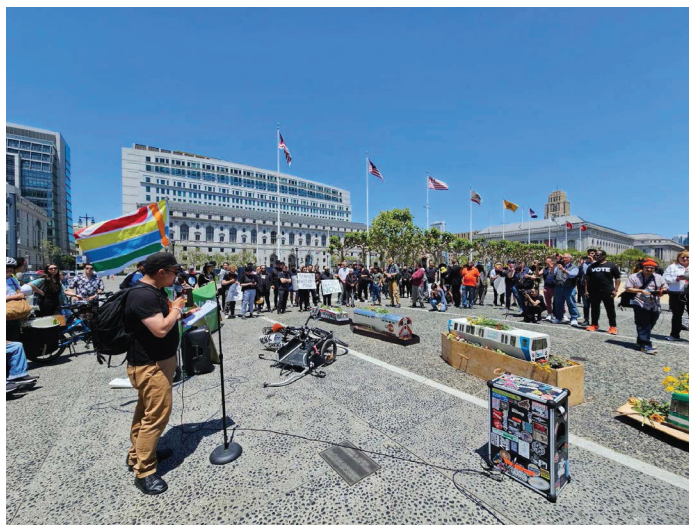
Antecedentes

La SFMTA tiene dos presupuestos. El presupuesto operativo cubre el costo de las operaciones diarias: servicio, personal, combustible, materiales, mantenimiento regular y pago de la deuda. El presupuesto de capital cubre el costo de la construcción de nuevas infraestructuras y la modernización o reparaciones importantes de las infraestructuras existentes. Algunas de las fuentes de financiamiento de la SFMTA se dedican a la operación y otras al capital, y algunas fuentes pueden utilizarse para ambos.

El financiamiento del transporte público procede de fuentes federales, del estado de California, regionales y locales. La mayor parte del financiamiento federal del transporte está restringido al capital, salvo un reducido conjunto de excepciones. Históricamente, la mayor parte de los fondos operativos de la SFMTA han procedido de fuentes locales: ingresos fiscales y tarifas de urbanización de la ciudad y el país; impuestos, ingresos y multas de estacionamiento; y tarifas. Las decisiones en torno al financiamiento local pueden ser tomadas por el Consejo de Supervisores y el alcalde (por ejemplo, las asignaciones del fondo general), el consejo de la SFMTA (tarifas y tasas de estacionamiento) y por los votantes (propuestas de impuestos o medidas de bonos).

En los últimos diez años, las medidas electorales exitosas han financiado principalmente el presupuesto de capital.





Qué no está funcionando

Incluso antes de la pandemia, la SFMTA iba en camino a tener un déficit en su presupuesto operativo. Además, los ingresos por tarifas y estacionamiento no se han recuperado totalmente de la pandemia. El fondo general de San Francisco también está disminuyendo debido a los impactos de la pandemia en la base impositiva de la ciudad. En enero de 2024, la SFMTA proyectó un déficit en el presupuesto operativo de \$12.7 millones en el año fiscal 2025-2026 y un déficit de más de \$240 millones anuales a partir de 2026-2027.

El costo de proporcionar el mismo nivel de servicio está subiendo con la inflación. También para cumplir los objetivos de este informe, el presupuesto de la SFMTA tendrá que aumentar para proporcionar más servicios, tener salarios más competitivos, aumentar la capacidad de las agencias con más empleados y otros cambios para mejorar las condiciones de trabajo.

En cuanto al capital, es necesario invertir para actualizar, sustituir y ampliar la infraestructura, mejorar la seguridad y el acceso, y acelerar y modernizar el servicio de transporte. La SFMTA tiene un [programa de mejoras del capital para los años fiscales 2023 a 2027](#) de \$2,614.17 millones durante los 5 años. En su plan a 30 años ([Transporte 2050](#)), la SFMTA identificó la necesidad de [\\$108.4 mil millones y un déficit de \\$44.3 mil millones](#) entre el financiamiento identificado y la necesidad total. La inflación también está aumentando los costos de los proyectos de capital del transporte, por lo que estas cifras subirán con el tiempo.

Soluciones

El transporte público necesita financiamiento adicional de todo tipo de fuentes para cubrir estos déficits. Apoyamos el financiamiento operativo federal, estatal y regional, el financiamiento de estas fuentes es fundamental para minimizar la carga fiscal a nivel local; sin embargo, este documento se enfoca en las fuentes de financiamiento que están bajo el control de la gente y los funcionarios electos de San Francisco. El financiamiento local adicional puede provenir de fuentes controladas por la SFMTA (principalmente de estacionamientos y tarifas), fuentes controladas por la ciudad (principalmente al aumentar la asignación de la SFMTA del Fondo General) y fuentes aprobadas por los votantes.

Utilizamos [cinco criterios](#) para evaluar las fuentes de financiamiento locales: ingresos anuales generados, confiabilidad del financiamiento, equidad, cambio de medio de transporte y viabilidad política. Nuestras consideraciones de equidad para las fuentes de ingreso se basan en el impacto de esa fuente en las personas con bajos ingresos.

Fuentes de la SFMTA

(i) Tarifas

No apoyamos que la SFMTA suba las tarifas. El aumento de las tarifas, especialmente en un momento en que estamos intentando restablecer el número de usuarios, desplaza la carga aún más en los usuarios con bajos ingresos y desalienta el cambio de medio de transporte.

(ii) Estacionamiento

La SFMTA necesita equilibrar los objetivos de equidad, cambio de medio y generación de ingresos en su diseño de políticas y tarifas de estacionamiento. Las políticas de estacionamiento son un motor importante del cambio de medio y tienen el potencial de recaudar fondos confiables. Para abordar los objetivos de equidad, el aumento del costo de estacionamiento debe ir acompañado de un programa de descuentos para las personas con bajos ingresos que dependen de vehículos personales.

La SFMTA debe ser creativa al diseñar un programa de permisos residenciales que recaude fondos para el transporte público, fomente el cambio de medio de transporte y mejore el acceso a estacionamientos. Los permisos residenciales deben estar disponibles para todos los vecindarios de la ciudad, y ser específicos para cada vecindario para tener en cuenta las diferentes necesidades. Por ejemplo, un programa de permisos en Tenderloin debería incluir a residentes y trabajadores.

(iii) Fuentes controladas por la ciudad

Si bien apoyamos el financiamiento adicional del transporte del fondo general, sabemos que no es una fuente confiable de fondos y se produce a expensas de otras necesidades importantes en el presupuesto de la ciudad. Más fondos del fondo general deben ser utilizados para cubrir déficits temporales en el presupuesto y evitar cortes de servicio, pero no es una fuente sostenible dedicada en la que la SFMTA y los usuarios puedan confiar a largo plazo.

(iv) Medidas electorales

Sabemos de una medida de financiamiento regional prevista para el transporte público en 2026. Sin embargo, no sabemos cuánto se asignaría a la SFMTA o la probabilidad de que se apruebe. Creemos que los votantes de San Francisco necesitan aprobar medidas electorales para proporcionar financiamiento operativo local y sostenible. Evaluamos varias fuentes de ingresos posibles con nuestros criterios de financiamiento.

Con base en nuestros criterios de evaluación, apoyamos varias fuentes de ingresos posibles y estamos abiertos a nuevas fuentes que cumplan los criterios. Apoyamos la inclusión de una moratoria sobre el aumento de tarifas como parte de una medida electoral.

Tabla de las fuentes en consideración

	Estimación de ingresos anuales	Equidad	Confiabilidad	Lleva al cambio de medio
Aumento del impuesto basado en el valor de bienes inmuebles	Depende de la tasa, alto potencial.	En función del valor de la propiedad.		
Aumento de la tasa impositiva de las compañías de red de transporte (Transportation Network Companies, TNC)	Depende del aumento de la tasa; probablemente de \$10 a \$30 millones.	Mayor uso por parte de las personas con mayores ingresos.		
Aumento de la tarifa de registro de vehículos	Aumento del 0.65% al 2%, estimación de \$75 millones aproximadamente.	En función del valor del vehículo.	Va al fondo general. Si se aprueba, el alcalde puede poner fin a los aumentos de transferencia del fondo general garantizados en la Propuesta B de 2014.	
Dedicar el 20% restante de los ingresos del impuesto de estacionamiento a la SFMTA	\$13 millones aproximadamente.			No aumentaría el costo de estacionamiento, por lo que es poco probable que lleve al cambio de medio.
Aumento de la tasa de estacionamientos comerciales	Depende del aumento, un aumento del 25% al 30% podría generar 10.4 millones aproximadamente.			

Matriz de las posibles fuentes de ingresos locales que podrían ponerse en la boleta electoral para ayudar a financiar la SFMTA.

Clave	Mejor opción para cumplir los criterios.
	Impacto moderado o incierto en el cumplimiento de los criterios.
	Opción menos viable para cumplir los criterios.

Conclusión

San Francisco necesita fuentes de financiamiento más sostenibles para las operaciones y las mejoras de capital del transporte público a fin de proporcionar el servicio que la comunidad necesita. Por razones de equidad, económicas y medioambientales, no podemos permitir que el servicio de transporte siga deteriorándose. Debemos hacer frente a las decisiones injustas del pasado. Este informe expone nuestra visión de lo que debería ser el transporte público. Identificamos los aspectos de servicio, seguridad y asequibilidad, acceso y accesibilidad, planificación y gobernanza, fuerza laboral y capacidad de las agencias que deben cambiar. Proporcionamos propuestas políticas a corto plazo para avanzar hacia esta visión y recuperar la confianza de la comunidad en las agencias de transporte público.

Los usuarios del transporte público están en posición de apoyar a las agencias de transporte y exigirles hacerse responsables de la rendición de cuentas. Este documento describe nuestro apoyo a las agencias de transporte público y los pasos que necesitamos que den para ganarse el apoyo comunitario y obtener financiamiento adicional.

Para cerrar la brecha en el presupuesto operativo y de capital de la SFMTA y financiar la visión que este informe propone, la agencia necesitará financiamiento adicional de fuentes federales, estatales, regionales y locales. Al mismo tiempo, no podemos esperar que los funcionarios de otros niveles de gobierno nos salven. Debemos aprobar una medida electoral equitativa que proporcione de forma confiable el financiamiento que necesitamos y que refuerce a Muni para contribuir al cambio de medio de transporte.



Fuentes y agradecimientos especiales

Este informe fue redactado por Laurel Paget-Seekins como consultora de San Francisco Transit Riders (SFTR) y editado por Dylan Fabris, director de Política y Comunidad de SFTR. Gracias a los numerosos miembros de la comunidad de San Francisco, usuarios del transporte público y organizaciones que contribuyeron a este informe a través de entrevistas y talleres, sin los cuales este informe no habría sido posible. En particular, gracias a las siguientes organizaciones por prestar su tiempo, miembros, personal, conocimientos y experiencia:

- | | |
|--|--|
| 350 San Francisco | Mercy Housing de California |
| AND Architecture and Community Planning | Mission Economic Development Agency (MEDA) |
| All Things Bayview | One Treasure Island |
| Bayview Hunters Point Community Advocates | People Organized to Demand Environmental and Economic Rights (PODER) |
| Bayview Senior Services | Progress Foundation |
| Bernal Heights Neighborhood Center (BHNC) | San Francisco Bicycle Coalition |
| Bill Sorro Housing Program (BiSHoP) | San Francisco Community Land Trust (SFCLT) |
| Chinatown Community Development Center (CCDC) | San Francisco Housing Development Corporation (SFHDC) |
| Community Design Center | Self-Help for the Elderly |
| Conard House | Senior and Disability Action (SDA) |
| Council of Community Housing Organizations (CCHO) | Grupo de trabajo de planificación del transporte público de SFTR |
| Socialistas Democráticos de Estados Unidos, sección de San Francisco | South of Market Community Action Network (SOMCAN) |
| Economic Development on Third | Swords to Plowshares |
| Servicios Comunitarios Episcopales | Tenderloin Community Benefit District |
| Family Connections Centers | Tenderloin Neighborhood Development Corporation (TNDC) |
| GreenAction | Sindicato de Trabajadores del Transporte Local 250A |
| Homeownership SF | Urban Habitat |
| Homerise | Walk San Francisco |
| Sindicato Internacional de Ingenieros de Operaciones Local 3 | Young Community Developers |
| Jobs with Justice San Francisco | |
| Livable City | |

Contribuciones al informe de Vinita Goyal, directora ejecutiva; Jaime Vilorio y Peter Straus, miembros del consejo; Nick Levi, organizador comunitario; y Cyrus Hall, miembro de San Francisco Transit Riders.

Gráficas y diseño de Reanne Lacosta, Gerente de Comunicaciones en San Francisco Transit Riders.

Publicado en marzo de 2024.