

# ¡ACCESO AHORA!

UNA GUÍA PARA CONSEGUIR EL TRANSPORTE  
QUE SU COMUNIDAD NECESITA



**T**RANSPORTATION  
**A**ND  
**L**AND USE  
**C**OALITION

**La Coalición de Transporte y Uso de Terrenos** es una asociación de más de 90 grupos trabajando para que el Área de la Bahía sea sostenible y que prevalezca la justicia social. Nuestra visión es una región con comunidades saludables, donde se pueda andar a pie, y que provean a sus residentes con varias opciones para el transporte y viviendas de precios alcanzables. La coalición analiza políticas regionales y de los condados, trabaja junto con grupos comunitarios en desarrollar alternativas, y coordina campañas dirigidas por el pueblo.

© Transportation and Land Use Coalition (TALC), 2004

### **Equidad del Transporte y Salud Comunitaria**

*¡Acceso Ahora!* Es parte del proyecto de Equidad del Transporte y Salud Comunitaria (Transportation Equity and Community Health – TEACH) de TALC. La meta del proyecto es asegurar que las comunidades de personas de bajos ingresos y minorías tienen influencia sobre las decisiones tomadas sobre el transporte. Así las inversiones hechas sirven para apoyar a mejorar el acceso, la equidad, y salud comunitaria. Como parte del proyecto TEACH, TALC ofrece:

- **Copias gratis** de esta guía en inglés y español.
- **Entrenamiento** en como lograr mejoras en el transporte.
- **Asistencia técnica** para ayudar a que grupos preparen campañas que sean eficaces.
- **Un sitio de Internet de instrumentos con más detalles:** [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).
- **Para personas que no hablan inglés**, entrenamiento y asistencia técnica en español y traducción para entrenamientos en otros idiomas. Para obtener más detalles, vea la página 78. Pida estos servicios en la hoja de pedido en la parte de atrás de esta guía.

### **Apoyo para esta Guía**

La producción de esta guía fue posible gracias a una subvención de parte del Departamento de Transporte de California para la Planificación de Justicia Ambiental, también como al apoyo de parte de la Fundación de San Francisco (San Francisco Foundation) y el Fondo Monetario de Evelyn y Walter Haas Jr.

THE SAN FRANCISCO FOUNDATION

*The Community Foundation of the Bay Area*



**Limitación de Responsabilidad:** Los contenidos de esta guía reflejan las opiniones del autor, quien es responsable por la exactitud de los datos presentados. El material no refleja necesariamente las opiniones oficiales del estado de California o de la Administración de las Carreteras Federales. Esta guía no es hecha en acuerdo a ninguna especificación ni regulación.

# Hispanohablantes: Bienvenidos al Mundo de Transporte y Uso de Terrenos

Una introducción específicamente para la versión de ¡Acceso Ahora! en Español

Aún para las personas que hablan Inglés, el mundo de transporte y uso de terrenos está lleno de términos técnicos, acrónimos, y con una red de agencias y procesos muy compleja. Para las personas que solamente hablan Español, las barreras del idioma de Inglés complican las cosas aun mucho más. Por eso, no es sorpresa que comunidades de Latinos y otros emigrantes tienen dificultad en ejercer influencia sobre decisiones hechas acerca del transporte y por lo tanto sufren por la falta de inversión.

Aunque esta guía le puede ayudar a entender el mundo del transporte, muchas agencias y participantes claves acaban de empezar a desarrollar materiales en Español. Algunas agencias y organizaciones mencionadas en esta guía no tienen personal que hable Español. Y aunque la cantidad de guías y materiales en Español va creciendo, la mayoría de los documentos todavía solo es publicada en Inglés.

¡No deje que todo esto lo desanime! Para derrotar estas barreras y ganar justicia y equidad de transporte, es muy importante que usted se involucre. Es necesario que los Latinos se vuelvan en participantes claves en el proceso de tomar decisiones del

transporte. Y es necesario que agencias de transporte sean forzadas a entender que tienen que escuchar la voz y opiniones de Latinos y otras comunidades de emigrantes, en cualquier idioma en que expresen sus intereses.

Con eso en mente, estas son unas sugerencias para vencer las barreras del idioma:

- **Juntas Públicas:** Casi todas las agencias de transporte proveen traducción si los llama en adelante. Al final del orden del día usualmente hay una nota (a veces en Español y a veces en Inglés) que da instrucciones en como pedir un traductor. ¡No sea tímido – llámelos o escríbalos un e-mail!
- **Por Teléfono:** Use los números de teléfono que damos en esta guía. Muchas de las agencias tienen algún personal que puede hablar Español, así que pida hablar con alguien en Español. Tal vez sea útil saber un par de frases en Inglés, como: “*I speak Spanish. I need to speak with a translator.*” (Hablo Español. Necesito que me comunique con un traductor.)
- **Por Correo Electrónico:** Use las direcciones de correo electrónico que damos en esta guía. Aunque si la persona que recibe el mensaje no

lo entienda, es muy probable que se lo manden a una persona que si lo pueda entender. Tal vez sea útil si empieza el e-mail con una frase en Inglés, como: *"This e-mail message is in Spanish. Please make sure that a Spanish speaker responds to me."* (Este mensaje está escrito en Español. Por favor asegúrese que alguien que hable Español me responda.

- **Sitios de Internet:** Hay varios sitios de Internet que ofrecen traducción gratuita de paginas de Internet. Traducciones computarizadas no son completamente correctas y solo dan una idea aproximada del significado verdadero. De todos modos, le darán la oportunidad de obtener un sentido de lo que querían decir en Inglés. Estos son unos ejemplos de estos sitios:

o <http://traducciongratis.freetranslation.com>

o [www.google.com/language\\_tools?hl=es](http://www.google.com/language_tools?hl=es)

o [www.traducegratis.com/index2.html](http://www.traducegratis.com/index2.html)

- **Documentos:** Desafortunadamente, la mayoría de los documentos a los que referimos en esta guía solo son disponibles en Inglés. Usted puede tratar de contactar la agencia que los produce y preguntarles si existe

una versión en Español. Hay algunas buenas guías escritas en español acerca de algunos temas específicos, aunque no sea el documento exacto que usted estaba buscando. Haga una búsqueda sobre la Internet o comuníquese con nosotros (TALC) para ver si sabemos de una de estas guías sobre el tema que le interesa.

¡Finalmente, use sus alianzas! Los dos de los proveedores de asistencia técnica nombrados en el Apéndice A, La Coalición de Transporte y Uso de Terrenos (The Transportation and Land Use Coalition – TALC) y Urban Habitat, están comprometidos a ayudar a activistas Latinos a que participen en las decisiones tomadas sobre el transporte. También, los dos ofrecen entrenamientos en Inglés y en Español. **¡Por favor utilice los recursos que ofrecemos!**

Recuérdese: Expresarse en recio y en Español es una de las mejores cosas que puede hacer por su comunidad. Solamente por hablar en Español, le esta dando a saber a los oficiales del gobierno elegidos y a las agencias que tienen que poner atención a los intereses de la comunidad Latina. Esperamos que esta guía lo ayude a identificar y a tomar acción sobre los intereses de su comunidad.

# Índice de Materias

Capítulo 1	<b>Obtenga un Transporte Justo Para Su Comunidad</b> .....	2
Capítulo 2	<b>Superando los Obstáculos que Existen Para Obtener un Transporte Justo</b> . .	8
Capítulo 3	<b>Obtenga lo Que Requiere: Un Índice de los Temas</b> .....	15
	Mejoras al Transporte Público...17	
	Seguridad y Acceso Para Peatones y Ciclistas...23	
	Planificación Urbana con Sentido y Viviendas de Precios Alcanzables...27	
	Transporte Seguro para los Niños...30	
	Reduciendo sus Gastos en Transporte...35	
Capítulo 4	<b>Agencias de Transporte que Toman las Decisiones:</b>	
	<b>Quiénes son y que es lo que Hacen.</b> .....	40
	Agencias del Transporte Público (AC Transit, Muni, BART, etc.)...41	
	Agencias que Controlan la Congestión en los Condados...50	
	Comisión de Transporte Metropolitano...57	
	Gobierno Local (Ciudades y Condados)...67	
	Gobierno Estatal...71	
	Gobierno Federal...75	
Apéndice A	<b>Contactos Claves</b> .....	78
Apéndice B	<b>Recursos Disponibles en la Internet</b> .....	81
Apéndice C	<b>Publicaciones Útiles</b> .....	83
Apéndice D	<b>Descifrador de Siglas</b> .....	83

## Obtenga un Transporte Justo Para su Comunidad

**T**RABAJOS FUERA DEL ALCANCE, citas perdidas del medico, estudiantes que no pueden llegar a sus clases nocturnas para graduarse. Estos problemas tienen una causa en común: transporte inadecuado. Frecuentemente estas son consecuencias resultando de décadas de decisiones sobre el transporte y desarrollo urbano que fallaron en involucrar adecuadamente a las personas con las necesidades más grandes. En estudio tras estudio – algunos tratando de averiguar porque padres de bajos ingresos tienen dificultad en llegar a la guardería u otros en llegar a una entrevista para el trabajo – transporte inadecuado esta identificado como uno de los obstáculos más grandes para obtener una vida auto-suficiente y mejor.

En el Area de la Bahía, cientos de miles de personas viven en hogares sin un automóvil, y más de un millón más comparten un carro entre varios adultos. Para estas familias, el transporte público, caminar, y andar en bicicleta son necesidades básicas. Para Lorraine

Navarro en San José, calles inseguras, recortes al transporte público, y aumentos en el precio de las tarifas de pasaje amenazan su habilidad de mantener un trabajo, limitan su vida social, le quitan dinero que necesita para su educación, e incrementan su probabilidad de ser lastimada o matada mientras que camina (vea la página siguiente.)

Las raíces del transporte inadecuado se encuentran en las decisiones hechas sin una voz firme de las comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías.

Pero eso no tiene que ser así.

---

“Si siempre hacemos lo que siempre hemos hecho, siempre nos darán lo que siempre nos han dado.”

– *Rev. Andre Shumake, Pastor de la iglesia North Richmond Missionary Baptist Church y miembro de la junta directiva de TALC*

---

### Comunidades

#### Logrando Cambios

Por toda el Area de la Bahía y a lo largo del país, comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías se están organizando y educando para demandar el transporte que necesitan. Este movimiento que está creciendo está demandando el transporte que necesitan. Este movimiento que está creciendo, está demandando equidad

*continuación en la página 4*

### Lorraine Navarro

Lorraine es una estudiante de la Universidad de la Ciudad de San José (San José City College). Ella es participante en la Alianza Estudiantil de la Raza (La Raza Student Alliance), es voluntaria con una organización que ayuda a que los inmigrantes recientes comprendan sus derechos civiles, y también trabaja tiempo completo en el Centro Comercial de Oakridge.

Solamente 23 años de edad, Lorraine ha usado los autobuses de San José por 15 años. Ella se encuentra tomando el autobús aun para viajes cortos porque ha tenido varios sustos con carros que casi le atropellan mientras que cruzaba las calles más transitadas de San José.



Pero en los últimos 3 años, la Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) ha aumentado las tarifas de pasaje y recortado el servicio varias veces. Al mismo tiempo, la agencia esta gastando más de \$170 millones solamente en estudios para extender el BART, un tren regional, a San José.

Estos recortes quieren decir que Lorraine no puede tomar el autobús de su trabajo a su casa. Ha tenido que improvisar constantemente para mantener su trabajo. Aumentos de tarifas de pasaje resultan en que ella va a tener que gastar más de \$700 por año para servicios de transporte público de menor calidad.

### Shandra Moore

Cuando su trabajo con una tienda local de juegos electrónicos no le ofrecía suficientes horas para pagar la renta, Shandra Moore sabía que necesitaba un trabajo mejor.<sup>1</sup> Pero los trabajos son escasos en el norte de Richmond, en donde el desempleo es tres veces más alto que el promedio del Area de la Bahía.

La comunidad está trabajando duro para lograr cambios: el nuevo centro de empleo tiene computadoras y teléfonos en donde residentes pueden aplicar para trabajos.

Pero hace poco, los autobuses paraban de correr a las 7 de la noche. Esto resultaba en que muchos residentes no



podían mantener sus trabajos por los problemas crónicos del transporte.

Finalmente, la comunidad se unió a demandar cambios, y North Richmond Neighborhood House, una organización cual dirige el centro de empleos, encabezó el esfuerzo. Ahora, autobuses corren más frecuentemente y más tarde en la noche, y un nuevo autobús Express conecta los residentes del Norte de Richmond a los trabajos en el condado de Marin.

Con estas mejoras al transporte público, Shandra obtuvo un trabajo estable vendiendo pintura en una tienda grande en San Rafael. Más cantidad de

*continuación en la página 4*

1. Este no es su nombre verdadero.

*...continuación de la página 2*

en la distribución de los beneficios del sistema de transporte, afirmando un papel fuerte en el proceso de tomar las decisiones, y organizándose al nivel local, regional, y nacional.

Este es el movimiento que se sigue fortaleciendo para obtener un transporte justo.

En el norte de Richmond, defensores de los derechos de la comunidad han logrado ampliar la frecuencia y horas de servicio de los autobuses. Esto hizo posible que Shandra Moore (vea página 3) pudo conseguir y mantener un trabajo mejor. Pero cada año, la ruta del autobús que Sandra toma es vulnerable a recortes del presupuesto. El apoyo de la comunidad ha sido lo único que a mantenido esta ruta en operación.

Por eso la comunidad luchó por cambios que durarían por muchos años: lograron la inclusión de la ruta en la Medida Regional 2, una medida de la balota del 2004 que fundará permanentemente la ruta de Sandra y

*...continuación de la p.3*

horas de operación, una demanda clave de la comunidad, hizo toda la diferencia. Su jornada algunas veces empieza a las 7 de la mañana o termina a las 11:30 de la noche. “Yo no pudiera mantener este trabajo o ni si quiera haber llegado a la entrevista sin el #42 y el #376,” dice Shandra de las rutas por las que

muchas otras por medios de una tarifa adicional de \$1 para manejar sobre los puentes del Area de la Bahía. Y como la medida apoyó sus demandas, la comunidad se hizo parte de una coalición regional fuerte que ayudo lograr el apruebo de la medida por el 56% de los electores.

Desafortunadamente, hasta ahora, estos ejemplos de éxito son la excepción.

### Transporte Injusto

Muchas minorías y familias de bajos ingresos viven en comunidades en donde hay una falta de acceso a las oportunidades, y la situación se está empeorando. En la recesión, rutas de autobuses han sido recortadas y el precio de tarifas de pasaje ha aumentado drásticamente.



Cuando los presupuestos de los transportes públicos se reducen, usualmente los primeros servicios que se pierden son servicios en la noche y fin de semana. Es cierto que los autobuses normalmente no están llenos de usuarios durante estos horarios, sin embargo, estos servicios son esenciales para cada uno de esos usuarios.

Las agencias de planificación de las ciudades y del transporte también han hecho muy poco para hacer que las calles sean seguras. Cuando ponen más atención al traslado de los vehículos que al proveer lugares seguros para caminar o andar en bicicleta, el costo se paga en la forma de las vidas de las personas. Residentes de bajos ingresos, Africano-Americanos, y Latinos caminan más que los blancos y los residentes de ingresos más altos, entonces hay más probabilidad de ser atropellados por un carro, matado u hospitalizado.<sup>2</sup>

A la misma vez, comunidades de bajos ingresos y minorías son más probables de ser lugares con las autopistas más transitadas. Proximidad a estas carreteras ha sido comprobada a causar altos niveles de cáncer y otros problemas de la salud.<sup>3</sup>

En fin, las comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías son más probables de pagar el precio, y menos probables de beneficiar, del sistema de transporte.

## ¡Acceso Ahora!

¿Como podemos lograr que más comunidades se involucren activamente? ¿Como podemos lograr una vida mejor para familias y comunidades por toda el Area de la Bahía? ¿Como podemos hacer que las buenas experiencias como la de Shandra sean la mayoría, no la excepción?

Estas son las preguntas que motivaron a La Coalición de Transporte y Uso de Terrenos (Transportation and Land Use Coalition – TALC) a escribir esta guía y ofrecer entrenamientos y asistencia técnica a comunidades por toda el Area de la Bahía.

La guía y las herramientas de “¡Acceso Ahora!” están diseñadas para ayudar a las comunidades de bajos ingresos y de minorías para que se involucren en las decisiones sobre el transporte.

Participación estratégica y enfocada puede descubrir nuevo poder político, y ayudar a que las agencias de transporte lleguen a un mejor entendimiento de lo que sus comunidades realmente necesitan.

Esta guía le puede ayudar a descubrir como lograr mejoras locales y enseñarle como unir con otros que están trabajando al nivel del condado y de la región para asegurar que todas nuestras comunidades tengan acceso, ahora.



2. Según con estudios basados en información obtenida del Departamento de Servicios de Salud y otras fuentes citadas en el reporte de TALC, *Roadblocks to Health*, Capítulo 5.

3. “L.A.’s toxic freeways,” *Los Angeles Times*, 27 de Septiembre, 2003.

## ¿Quién debería usar esta guía?

¿Eres un miembro o líder de un grupo comunitario en el Área de la Bahía?

¿Tiene personas que usted representa que se enfrentan con los mismos problemas de transporte, pero no está seguro en donde empezar para lograr mejoras?

**Entonces, esta guía es para usted.**

El proceso de decisiones complejas, las docenas de agencias, y largos márgenes de tiempo: todos estos obstáculos hacen difícil saber como influir las decisiones del transporte.

Pero esta guía, combinada con otras herramientas de *¡Acceso Ahora!* (p.7), le pueden ayudar a vencer estos obstáculos. Usted puede mantener a sus oficiales y agencias elegidas responsables por cumplir con las necesidades de transporte en su comunidad.



## Como Usar Esta Guía

**Capítulo 2**, “Superando los Obstáculos que Existen Para Obtener un Transporte Justo” ofrece un repaso general de temas relacionadas con el transporte justo. El capítulo aclara algunas de las razones de por que el sistema de transporte ha fallado a las comunidades de bajos ingresos y a las minorías. También propone cuatro maneras para vencer estas barreras al transporte. Empiece aquí para una introducción a la justicia del transporte.

**Capítulo 3**, “Obtenga lo Que Requiere,” da un repaso de las 19 mejoras de transporte más cotizadas por líderes comunitarios según las encuestas conducidas por TALC. Cada entrada explica el cambio deseado, obstáculos probables para lograrlo, con cuales agencias empezar, y que preguntar. Si usted sabe lo que quiere, pero no está seguro de cómo obtener lo, empiece aquí.

Capítulo 3 también le dice como puede enterarse si hay programas de finanzas especiales que apoyan el cambio que usted desea y como puede ejercer presión para obtener más fondos.

Capítulo 4, “Agencias de Transporte que Toman las Decisiones,” da una descripción de cada agencia que toma las decisiones sobre el transporte, que es lo que hace la agencia, y quienes son los que toman las decisiones. También explica oportunidades claves para lograr cambios; busque el símbolo “Tome Acción” para informarse sobre como hacer una diferencia. Si usted sabe cual agencia esta tratando de influir y quiere saber más sobre ellos, empiece aquí.

Para obtener más ayuda, el capítulo 4 también tiene una lista de grupos comunitarios y de defensa de derechos que tienen experiencia influyendo a estas agencias. Le puede pedir sugerencias o ayuda para lograr los cambios que necesita su comunidad.



## Otros Instrumentos de “¡Acceso Ahora!”

Aprenda más usando los otros instrumentos desarrollados por TALC.

### Asistencia Técnica y Entrenamiento

Asistencia técnica y entrenamientos están disponibles para líderes en las comunidades de bajos ingresos y de minorías. Vea el apéndice de “Contactos Claves” (p.78) para ver más detalles.

### Instant Advocate (Defensor Instantáneo)

El “Paquete de Instrumentos, Defensor Instantáneo” en la Internet tiene una riqueza de información bien organizada. Instrumentos incluyen estudio de casos, ordenanzas ejemplares, estimos de costos e impactos, técnicas para implementación, e información sobre contactos. El IA paquete está en la dirección de Internet: [www.transcoalition.org/ia](http://www.transcoalition.org/ia). Busque el símbolo **IA** en esta guía para ver cuando se puede referir al paquete. Desafortunadamente, por ahora, el equipo en la Internet no está disponible en Español.

### Recursos Utiles

Contactos Claves, Recursos en la Internet y el Descifrador de Siglas están incluidos como apéndices al final de esta guía.

El sitio del Internet *¡Acceso Ahora!* también incluye un glosario y versiones extendidas de los apéndices: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

## Superando los Obstáculos que Existen Para Obtener un Transporte Justo

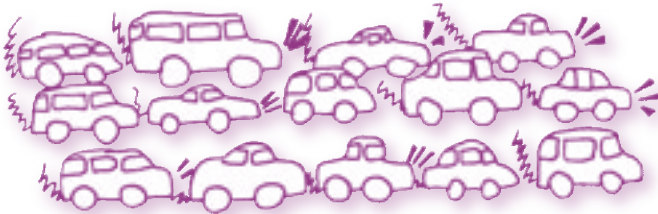
**L**OGRANDO obtener un transporte justo no será fácil. Este capítulo empieza con una explicación de los cuatro obstáculos que existen para obtener un transporte justo.

- Enfoque excesivo sobre el alivio de la congestión
- Restricciones de finanzas existentes
- Proyectos lujosos consumen los nuevos \$\$
- Complejidad detiene a la participación de la comunidad

Más adelante en este capítulo (p.11) usted encontrará cuatro maneras en que grupos comunitarios superaron estos obstáculos. Para obtener referencias a discusiones detalladas sobre estos temas, vea el apéndice de Publicaciones Útiles (p.83).

### Enfoque Excesivo Sobre Alivio de la Congestión

Muchas veces, cuando oficiales elegidos y agencias hablan sobre una crisis de transporte ellos frecuentemente se refieren al incremento de congestión de tráfico en las carreteras. Es por eso



que las agencias de transporte de los condados se llaman “Agencias Para el Control de la Congestión.”

Las soluciones que las agencias proponen son muy caras. Algunos ejemplos de estas soluciones incluyen ampliando las carreteras, extendiendo trenes para viajeros diarios viniendo de los suburbios, y aun los autobuses Express – se enfocan en el alivio de la congestión para personas que viajan largas distancias cada día de sus casas suburbanas a sus trabajos. Estos viajeros de largas distancias tienen más probabilidad que el resto de la población general de ser anglo-sajones y de tener ingresos más altos.

Pero solamente uno de cada cuatro viajes en el área de la Bahía es de casa al trabajo.<sup>4</sup> La mayoría de los viajes son para ir de compras, al cuidado de niños, la escuela, y otras necesidades cotidianas. Estos viajes tienen la tendencia de ser más cortos y son más probables de ocurrir en las noches y fines de semanas, fuera de las horas cuando hay más tráfico.

El crecimiento en la inhabilidad de poder hacer estos viajes se necesita ser comprendido como una crisis de transporte que es tan grave como los problemas de viajeros diarios estancados en el tráfico.

4. MTC, 2000 Base Year Validation of Travel Demand Models, Mayo del 2004.

### Restricciones Sobre Fondos Existentes

Este enfoque excesivo sobre el alivio de la congestión esta empeorado por restricciones sobre fondos para transporte. Muchas de las fuentes de fondos más grandes solo pueden ser usados para gastos “capitales,” usualmente nuevos proyectos de autopistas o trenes (Vea “Introducción a Términos Técnicos de Finanzas” abajo para obtener una explicación de lo que significan las clasificaciones de capital, mantenimiento, y operaciones.) Estas restricciones son especialmente comunes en los fondos monetarios que vienen de parte de agencias estatales y federales.

Sin embargo, para comunidades de bajos ingresos y de minorías, operaciones y mantenimiento frecuentemente son las necesidades más urgen-

tes: corriendo el sistema de autobuses más frecuentemente o por más horas, arreglando hoyos en el pavimento o arreglando banquetas que están en mala condición.

Debido a estas restricciones, es esencial que grupos comunitarios tomen ventaja de las oportunidades para definir como nuevas fuentes de fondos serán gastadas (vea “Enfóquese en Nuevos Fondos Monetarios,” p.11.) También es muy importante presionar a las agencias para que tomen decisiones responsables cuando proponen nuevos proyectos. Grupos pueden demandar que agencias no gasten dinero construyendo nuevos proyectos hasta que consigan fondos que serán disponibles por muchos años en el futuro para operarlos y mantenerlos.

### Proyectos Lujosos Ocupan el Nuevo Dinero

Desafortunadamente, cuando los líderes políticos escogen sus prioridades para financiar proyectos de transporte, muchas veces escogen nuevos proyectos lujosos en vez de los proyectos más eficientes (por eficientes, queremos decir más beneficio obtenido por cada dólar invertido.)

A la misma vez, agencias frecuentemente sobrestiman los beneficios y subestiman los gastos de estos megaproyectos, y no tienen suficiente dinero para operar los proyectos ya que se construyan. Dos ejemplos perfectos son la recién completada extensión de BART al Aeropuerto Internacional de San Francisco (SFO, vea el ejemplo en p.10) y la extensión propuesta de BART a San José (p.45).

#### Introducción de Términos Técnicos de Finanzas

**Proyectos Capitales:** nuevas construcciones de carreteras, vías ferroviarias, o banquetas; o comprando vehículos de transporte o algún otro tipo de artículo tangible que sirva de uso al largo plazo.

**Mantenimiento:** llenando los huecos en las calles, manteniendo autobuses y vías ferroviarias, y manteniendo el sistema en buen estado para evitar la necesidad de hacer arreglos caros en el futuro.

**Operaciones:** comprando gasolina, pagándoles a los conductores de los autobuses y otros gastos que mantienen al sistema corriendo cada día.

Este es un problema para las comunidades de bajos ingresos y de minorías por dos razones. Primero, estos proyectos sofisticados frecuentemente usan

### **Quien Gana, Quien Pierde: el Fiasco de BART – SFO**

Los negociadores con poder sobre el transporte estaban muy entusiasmados por un acuerdo regional en 1998 que prometía traer a BART al Aeropuerto Internacional de San Francisco (SFO). Ellos estimaron con confianza altos niveles de usuarios en la nueva extensión de ocho millas que costaría \$1.7 billones para construir. Oficiales de las agencias de transporte público hasta se atrevieron decir que la nueva ruta iba a producir ganancias de dinero. SamTrans (la agencia de autobuses para el condado de San Mateo) consintió en ser responsable por las finanzas de operar la nueva línea.

Pero la extensión, cual se inauguró en el 2003, tiene menos de la mitad de los usuarios esperados y cuesta 80% más de las estimaciones iniciales, aún tomando en cuenta los costos más altos debido a la inflación.<sup>5</sup> Los fondos sobrantes que esperaban se han convertido en déficit, y SamTrans está confrontado con la responsabilidad de tener que pagar millones de dólares más de lo esperado. Como resultado, usuarios de los autobuses en San Mateo se enfrentan con la amenaza de recortes drásticos.

dinero que se podría usar para proyectos que proveen más transporte a más personas. Segundo, cuando no hay suficiente dinero para operar y mantener el nuevo servicio, las agencias tienen que sacar dinero de sus presupuestos existentes. Esto frecuentemente resulta en recortes al servicio y aumentos a los precios de otros servicios, lo cual hace más daño a las comunidades con más necesidades.

### **Complejidad Detiene la Participación de la Comunidad**

Demasiado seguido, agencias de transporte toman decisiones políticas de inversión sin la influencia adecuada de residentes de bajos ingresos y gente de las minorías. Los procesos de tomar las decisiones sobre el transporte son más complejos, tienen efectos al largo plazo y tienen muchas agencias involucradas durante varias etapas.

La falta de conocimiento de como son hechas las decisiones de transporte y cuales agencias toman las decisiones, es un impedimento a la participación efectiva en el proceso.

Agencias tienen la responsabilidad de mejorar sus esfuerzos de alcance hacia la comunidad. Muchos han empezado a comprender esta responsabilidad y están empezando a practicar el alcance hacia la comunidad más de lo que han hecho en el pasado. Pero trabajando más juntos no ayudará si grupos comunitarios no incrementan su propia capacidad de comprender, analizar, y afectar decisiones sobre el transporte.

**Eso es en donde ésta guía puede ayudar.**

5. Basado en los costos finales del proyecto contenidos en el reporte por la FTA, *Annual Report on New Starts 2003*, y costos estimados en la Resolución 1876 de la MTC.

## Rompiendo las Barreras

Venciendo estas barreras requiere cuatro estrategias principales:

- Educarse y organizarse
- Abogar por gastos económicos y eficaces
- Demandar movilidad para todos

### Educarse y Organizarse

El primer paso en lograr obtener transporte justo es educándose y organizándose. Hay tres pasos básicos que usted puede tomar:

- Desarrollar recomendaciones realistas o alternativas a las propuestas de agencias
- Identifique oradores que pueden hablar claramente y con fuerza sobre las necesidades de su comunidad
- Respalde sus demandas con apoyo fuerte de parte de la comunidad (cartas, tarjetas postales, asistiendo las juntas, etc.) y haga esfuerzos para atraer la atención de los medios de comunicación



Esta guía va a ayudarle comprender el papel de diferentes agencias de transporte y las relaciones entre ellas. También le ayudará a averiguar por donde empezar en demandar cambios.

Para aprender en más detalle, usted puede llamar a TALC para obtener asistencia técnica (p.78). Para algunos temas, también puede leer los reportes hechos por TALC y otros grupos que analizan temas con el punto de vista del transporte justo (p.83).

Hay muchos otros recursos y grupos que les pueden ayudar a que su comunidad se organice. Vea la sección de “Grupos Claves de Defensa” para cada agencia mencionada en el capítulo 4.

### Enfóquese en Nuevos Fondos Monetarios

El transporte ha sido una de las preocupaciones más grandes en los últimos años para los residentes del Area de la Bahía.<sup>6</sup> Estos resultados en las encuestas garantizan que oficiales elegidos continuarán a proponer billones de dólares en nuevos esfuerzos e iniciativas relacionados con el transporte.

Grupos comunitarios necesitan participar activamente en – y liderar – las campañas para influir estos planes de gastos.

Estas iniciativas usualmente necesitan ser aprobadas por dos tercios de los electores. Agencias de transporte

6. “Bay Area Poll” de 1996 al 2002 por el Concilio del Area de la Bahía (Bay Area Council.)

pondrán más atención a los grupos comunitarios que pueden influir el voto. Y si sus miembros se han involucrado en formar el plan, serán mucho más probables de ayudar en la campaña y votar por el plan cuando se presente en la balota.

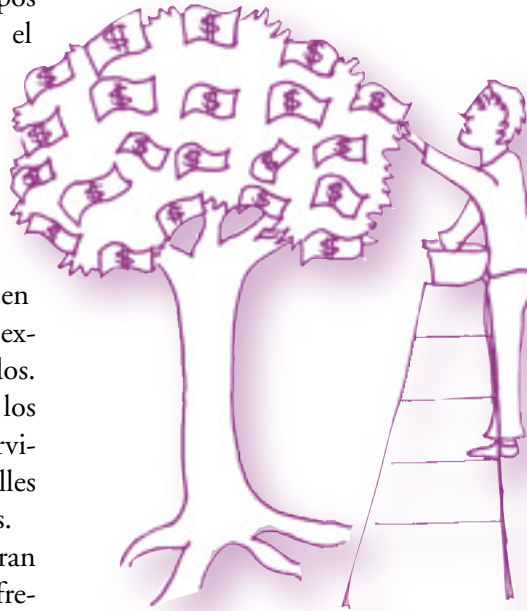
Estos nuevos programas de fondos monetarios típicamente tienen menos restricciones que los fondos existentes en cuanto pueden ser gastados. Esto quiere decir que podrá lograr los cambios que necesita más, como servicio de autobuses más confiable o calles más seguras para peatones y ciclistas.

Estos planes de gastos, que duran entre 20 a 30 años hacia el futuro, frecuentemente proveen solamente una porción del dinero que cada proyecto necesita. Esto obliga a que las agencias dirijan su dinero discrecional - algunas veces por décadas hacia el futuro - a estos mismos proyectos para poder completarlos.

Oportunidades claves incluyen:

- Impuestos sobre las ventas en su condado (p.51)
- Incrementos locales y regionales al impuesto de gasolina (p.47, 62, 69)
- Matrícula de vehículos (p.73)
- Otras, como el proyecto de ley federal de transporte (p.75)

Estos planes frecuentemente son desarrollados al nivel del condado o región en donde usted tendrá más probabilidad de ser victorioso si trabaja en conjunto con otros grupos comunitarios que tienen ideales similares a los suyos. TALC frecuentemente ayuda a



coordinar esfuerzos al nivel del condado y regional y puede proveer asistencia técnica aun si no está involucrado activamente en una campaña (p.78).

### **Insista en Gastos Eficientes**

Enfocándose en gastos eficaces no solo es bueno para la política pública, sino que también para su comunidad. Si una agencia escoge más proyectos que son eficientes en sus gastos, pueden proveer más servicio para más personas por el mismo precio (¡o más bajo!). Muchas veces, estas mejoras pueden ocurrir más temprano debido a que se puede tomar menos tiempo en asegurar fondos para el proyecto (vea “Ejemplos de Gastos Eficaces” en la próxima pagina.)

Además, mejoras al sistema existente incluyendo muchos de los cambios que comunidades de “justicia ambiental” necesitan más, usualmente dan más beneficio por el dinero que los mega-proyectos que frecuentemente son propuestos por comunidades de ingresos más altos.

Es más fácil medir la eficiencia de las inversiones hechas para aumentar el transporte público usando medidas como “gasto por nuevo usuario” o “gasto por viaje” que tratar de medir la eficiencia y beneficios proveídos por carreteras y otros proyectos similares. Hay que tener esto en mente y poner atención a estas medidas de eficiencia de proyectos cuando las agencias de transporte hacen planes. Haga preguntas si los números y cálculos no están disponibles.

Por supuesto, eficiencia de gastos no es el único criterio que agencias deben de usar. Por ejemplo, el transporte público en las noches y fines de semana es esencial para muchas personas y se necesita mantener – o empezar – aun si no es tan eficiente en los gastos como el servicio durante los horarios cuando la mayoría de la gente viaja entre su casa y trabajo. Pero en general, enfocándose en eficiencia de gastos es una buena manera de asegurar que las necesidades de comunidades de “justicia ambiental” son consideradas completamente.

Si necesita ayuda en aplicar este tipo de análisis a su situación, llame a TALC para asistencia técnica (p.78).

### **Ejemplo de Gastos Eficaces: AC Transit escoge BRT**

En el 2001, AC Transit estaba por completar un Estudio de Mayor Inversión (MIS, p.44) comparando opciones para mejorar el servicio en Berkeley, Oakland, y San Leandro.

El MIS comprobó que una nueva línea de Transporte de Autobuses Rápidos (BRT, p.19) con un carril dedicado a autobuses sería mucho más eficiente por el dinero que un tren ligero. BRT podría empezar corriendo años antes, serviría cerca de la misma cantidad de pasajeros con la misma calidad de servicio, y costaría \$550 millón menos. Las figuras de gastos MIS querían decir que por el mismo gasto, AC Transit podría construir tres líneas de BRT en vez de solo una línea de tren ligero.

Y como mejoras al BRT pueden ser implementadas en partes, residentes pueden empezar a gozar de los beneficios más temprano, antes que la agencia pueda coleccionar todos los fondos monetarios para el proyecto entero. Cuando los grupos comunitarios vieron que BRT les ofrecería la misma calidad de servicio que el tren ligero, estaría completado en menos tiempo, y tendría la capacidad de cubrir más área, ellos exigieron la opción más eficiente; AC Transit escogió el BRT.

### Demanda Movilidad Para Todos

La planificación de Transporte frecuentemente se enfoca en congestión de automóviles y viajes de larga distancia. Pero más de un tercio de los residentes del área de la bahía no tienen un carro u operan un vehículo: la mayoría son familias de bajos ingresos, niños, ancianos, y gente incapacitada.

Para asegurarse que las agencias pongan más atención a las necesidades de la gente, usted puede reclamar que hay una falta de servicios existentes.

Para el 2020, el porcentaje de las personas en el Área de la Bahía sobre la edad de 65 se espera multiplicar casi por dos, y será más de 17% de la población de la región. Sin un sistema de transporte que es conveniente, confiable, y de precio alcanzable, muchas de las personas mayores de edad serán incapaces de llevar a cabo sus actividades diarias o llegar a sus citas médicas.

Para familias de bajos ingresos que no pueden pagar el precio de un carro, el transporte público es un servicio vital que los conecta con trabajos, cuidado de niños, servicios de salud, y otros servicios esenciales. Agencias de servicios sociales se han dado cuenta que transporte inadecuado es una de las barreras a la transición de asistencia social hacia el trabajo.

Su comunidad puede lograr cambios para satisfacer estas necesidades. Por ejemplo, pueden demandar que las agencias de transporte público fi-



nancien completamente la Red Vital de Transporte (Lifeline Transportation Network” (LTN, p.58) Si sería financiado, el LTN podría aumentar la cantidad de servicio de autobuses y otras mejoras sobre rutas populares y apoyaría los programas creativos como mini-buses que transportan a los niños a las guarderías.

Ustedes también pueden insistir que agencias de transporte pongan seguridad primero con inversiones en proyectos que protegen a la gente que anda a pie o en bicicleta. Pueden pedir una financiación adecuada para programas que específicamente proveen servicios a jóvenes, ancianos, y gente incapacitada.

El próximo capítulo le dice como demandar – y lograr – estos cambios.

## Obtenga lo que Requiere

### Un Índice de los Temas

**E**STE CAPÍTULO explora las 19 mejoras al transporte público que son mencionadas más frecuentemente por líderes en comunidades minoritarias y de bajos ingresos (basado en dos encuestas de líderes comunitarios y el suministro sobre esta guía). Las 19 mejoras son divididas entre cinco categorías mayores:

<b>Mejoras al Transporte Público.....</b>	<b>17</b>
Más servicio de autobuses sobre rutas existentes, y nuevas rutas...18	
Autobuses más rápidos sobre calles urbanas:	
“Transporte de Autobuses Rápidos” (Bus Rapid Transit)...19	
Transporte para los ancianos y minusválidos (Paratransit)...20	
Cabinas de espera en las paradas de autobuses...21	
Mejor información acerca del transporte público...22	
<b>Seguridad y Acceso Para Peatones y Ciclistas.....</b>	<b>23</b>
Seguridad para peatones...24	
Vías exclusivamente para bicicletas y otras comodidades ciclistas...25	
Áreas de transporte público más atractivas y seguras...26	
<b>Planificación Urbana que Tiene Sentido (Smart Growth)</b>	
<b>y Viviendas de Precios Alcanzables .....</b>	<b>27</b>
Más viviendas de precios alcanzables cerca de las estaciones de transporte...28	
Planes específicos para el desarrollo diseñado en conjunto con el transporte (Transit Oriented Development – TOD)...29	
<b>Transporte Seguro Para los Niños .....</b>	<b>30</b>
Rutas seguras para andar en bicicleta y a pie hacia las escuelas...31	
Tarifas de pasaje gratuitas o en descuento para estudiantes de bajos ingresos...32	
Mini-buses que hacen viajes gratis a las guarderías de niños (Free child-care transportation shuttles)...33	
Autobuses escolares...34	
<b>Reduciendo sus Gastos de Transporte .....</b>	<b>35</b>
Como detener el aumento excesivo al precio de las tarifas...36	
Compartiendo automóviles (car-sharing) en su comunidad...37	
Logrando que su empleador ayude a pagar sus viajes diarios...37	
Programa de asistencia para comprar automóviles para familias de bajos ingresos...38	
Garantía de transporte a casa (Guaranteed ride home – GRH)...39	

## Como Usar Este Índice de los Temas


Para cada una de estas 19 mejoras hay una anotación detallada que le ayudará a identificar los diferentes tipos de cambios que puede lograr. Cada anotación incluye:

- **Una breve descripción** de varios tipos de mejoras y los retos mayores que confrontará.
- **La agencia con la que debe comunicarse primero**, así como las preguntas que debería hacer (la explicación completa de cada agencia se encuentra en el capítulo 4).
- **Maneras de lograr cambios locales y al largo plazo.**

Lo que sigue es una lista de los cambios que puede exigir:

- Cambios a bajo costo que su agencia puede implementar en inmediato.
- Programas existentes de financiación para los cuales su agencia puede aplicar.
- Nuevas fuentes probables de fondos para el largo plazo.
- Los planes más importantes al nivel local, regional, y del condado donde puede luchar por los cambios que necesita.
- Cambios a las leyes que harán más fácil lograr estas mejoras.

Estas anotaciones son intencionalmente breves, enseñándole como puede empezar a obtener estas mejoras. La mayoría de las anotaciones también incluyen una referencia a como encontrar más información detallada. Muchas de las anotaciones tienen información adicional en el paquete de

TALC, “Defensor Instantáneo”  . El “paquete IA” incluye una gran cantidad de investigaciones de casos, modelos de ordenanzas, estimados de costos e impactos, implementación de técnicas, y con quien comunicarse; está en esta dirección en la Internet: [www.transcoalition.org/ia](http://www.transcoalition.org/ia)

**Lo Que no Está Incluido en Esta Guía:** Esta guía no se enfoca en proyectos que están diseñados principalmente para viajes diarios de larga distancia como las extensiones de BART, trenes “pesados” (heavy-rail), proyectos de carreteras o calles mayores, o nuevas rutas de transbordadores marítimos. Si su comunidad esta tratando de conseguir un proyecto “capital” mayor, van a necesitar saber más sobre el proceso detallado desde los estudios iniciales hasta implementación. Vea el sitio de Internet *¡Acceso Ahora! (Access Now!)* del TALC para una descripción de los pasos principales, y también puede llamar a TALC para obtener asistencia técnica.

**Los ABCDarios del Transporte.** Las siglas que serán usadas en esta sección se muestran en el apéndice llamado Descifrador de Siglas (p.86). Estos términos técnicos y otros son descritos con más detalle en el glosario, cual se encuentra en el sitio *¡Acceso Ahora! (Access Now!)* en la página de Internet de TALC: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).



## Mejoras al Transporte Público

**P**ERSONAS de comunidades de minorías y comunidades de bajos ingresos constantemente identifican mejoras al transporte público – particularmente a los autobuses – como su necesidad más importante con respecto al transporte. Personas minoritarias o personas de bajos ingresos tienen más probabilidad que el público en general de usar y depender del transporte público. Por ejemplo, el 70% de los usuarios de los autobuses en el condado de Santa Clara pertenecen a grupos étnicos minoritarios y el 59% gana menos de \$35,000 por año.<sup>7</sup>

---

7. 2000 On-Board Survey conducido por la VTA de Santa Clara.

## Más Servicio de Autobuses Sobre Rutas Existentes, y Nuevas Rutas

Para que los autobuses corran más frecuentemente, para que haya más horas de servicio en las tardes y fines de semanas, o para iniciar nuevas rutas, su agencia de transporte va a necesitar fondos adicionales para su operación. Usualmente, estos tipos de fondos son difíciles de encontrar. Por esa razón, es muy importante exigir más fondos



para operaciones como parte de nuevos planes de financiamiento. Sin nuevos fondos para operaciones, su agencia va a tener que hacer otros cambios (como reducir otros servicios o aumentar tarifas) para cumplir con las mejoras que usted requiere.

Empiece con... **Su Operador de Transporte:** pregúnteles si las rutas que usted quiere que sean mejoradas satisfacen los requisitos de la Red Vital de Transporte (Lifeline Transportation Network – LTN) de la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) (p.58) y están en un “Plan de Transporte Basado en la Comunidad” (Community-Based Transportation Plan) (p.54). Pregunte cuantos fondos se necesitan para hacer los cambios que usted requiere.

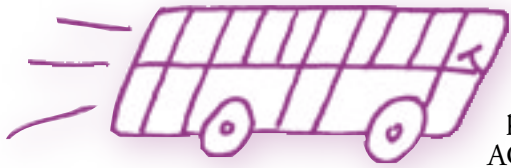
Obtenga cambios para el largo plazo... Exija que su operador de transporte aplique a programas especiales para incrementar los servicios, como el “Low Income Flexible Transportation - LIFT” de la MTC (LIFT, p.58).

Obtenga nuevos fondos monetarios para la operación del transporte público de los impuestos sobre las ventas para el transporte en su condado (p.51), un impuesto regional sobre la gasolina, o el cobro de la matriculación de vehículos (p.62 o 73), o incrementos en el LIFT de la MTC en el Plan Regional de Transporte (Regional Transportation Plan – RTP) (p.60).

**IA** Vea la herramienta, *Guía para Transporte Público Vital (Lifeline Transit Guidelines)* para aprender como se puede asegurar que la Red Vital de Transporte de la MTC definirá y financiará las mejoras al transporte público que se necesitan y como lograr que un Plan de Transporte Basado en la Comunidad se lleve a cabo en su área.

## Autobuses más rápidos en calles urbanas: "Autobuses rápidos" (Bus Rapid Transit – BRT)

Un problema común con los autobuses es que van demasiado despacio o llegan tarde debido al tiempo desperdiciado en el tráfico. "Autobuses Rápidos" (Bus Rapid Transit – BRT) son una serie de cambios que permiten que el "transporte de llantas de hule" sea similar a lo que nos fascina de los trenes, pero a un precio mucho más bajo y con mucha más flexibilidad. Carriles dedicados, señales de tráfico "inteligentes" que se mantienen verdes cuando se acercan los autobuses, e información actual y puntual sobre las llegadas hacen que el BRT sea más rápido y más confiable. Nuevas estaciones, plataformas de abordaje, y pases electrónicos hacen que el BRT sea más conveniente. Y autobuses modernos que emiten bajas o ningunos gases ofrecen un viaje más cómodo y con menos contaminación.



SF Muni, AC Transit, y la VTA todos tienen planes para alguna forma de BRT (vea p.13 para una descripción de la decisión de AC Transit de probar el BRT).

Empiece con... **AC Transit, Muni, o la VTA:** comuníquese con ellos para averiguar cual es la mejor manera de apoyar proyectos de BRT en su comunidad.

**Otras agencias grandes de transporte de autobuses:** Comuníquese con ellos para animarlos a que consideren mejoras con BRT en áreas con mucho tráfico.

Obtenga cambios para el largo plazo... Apoye fondos monetarios para BRT incluidos en los impuestos sobre ventas para el transporte de su condado (p.51), un impuesto regional sobre la gasolina (p.62), o el RTP (p.60).

Exija que su Agencia del Control de Congestión (Congestión Management Agency – CMA) financie iniciativas de BRT en su Plan de Transporte del Condado (Countywide Transportation Plan) (p.55).

Un impuesto sobre la gasolina para el transporte en su distrito (p.47) sería ideal para financiar mejoras con BRT.

Para obtener una visión completa sobre BRT, con estudios de casos y éstimos de costos para las rutas de BRT propuestas en el Area de la Bahía, vea el reporte del TALC: *Revolucionando el Transporte del Area de la Bahía...Con un Presupuesto (Revolutionizing Bay Area Transit...on a Budget)* (p.83 para la "biblioteca" de TALC).

## Transporte Para los Ancianos y Minusválidos (Paratransit)

Todas las agencias de transporte público están requeridas por el Acta de Americanos con Decapacidades (Americans with Disabilities Act – ADA) a que provean servicios equivalentes de transporte para las personas que tienen impedimentos que lo hacen imposible para que usen el transporte público. Es más, muchas agencias de servicio social y ciudades proveen una variedad de servicios de transporte para ancianos y



minusválidos (Conocido como Paratransit.) Las disputas mayores frecuentemente se tratan de la elegibilidad para ADA, tarifas de pasaje, reservaciones hechas en el mismo día- en vez de horarios anticipados, y coordinación entre diferentes operadores. Con el envejecimiento de la población del Area de la Bahía, es probable que los servicios de “Paratransit se vayan a convertir cada vez más importante.

Empiece con... **Su Agencia de Transporte Público** (para servicios obligatorios del ADA): aunque la operación diaria se puede subcontratar, su agencia local de transporte público es al fin de cuentas responsable por políticas y regulaciones. Pregunte por el miembro del personal que esta en cargo de Paratransit o comuníquese con personas de la comunidad que son miembros del comité de consejos que se dirigen a problemas de ancianos y personas con impedimentos (p.48).

Obtenga cambios para el largo plazo...

Vea la guía, *Recursos del ADA Paratransit*, publicada por la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC), la cual está disponible en la biblioteca electrónica de la MTC y el ABAG (p.84), para obtener más información sobre los requisitos del ADA Paratransit y quien es responsable de proveer los diferentes servicios.

Logre obtener nuevos fondos monetarios para operaciones para su operador de Paratransit; las diferentes fuentes de financiación incluyen un impuesto sobre ventas para el transporte en el condado (p.51) o un impuesto regional sobre la gasolina (p.62).

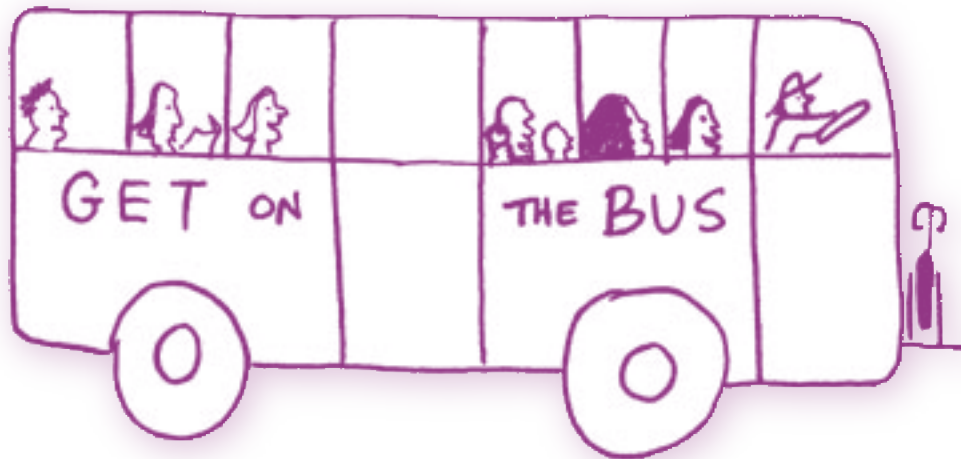
Logre obtener cambios en la política estatal para dejar que los operadores de transporte provean transporte medico que no sean emergencias (non-emergency medical transportation) y reciba reembolsos del Medi-Cal. Comuníquese con TALC para más información sobre esta oportunidad.

## Cabinas de Espera en las Paradas de Autobuses

Las cabinas de espera pueden proveer información sobre horarios y rutas, proteger usuarios de la lluvia y el sol, y hacer más segura la espera para el autobús. Agencias de transporte público usualmente contratan una compañía privada que instala y mantiene las cabinas. Como están instaladas en las banquetas, cuales son propiedad de la ciudad, la ciudad misma – no su agencia de transporte público – toma la decisión final sobre si se deben instalar y en donde instalarlas.

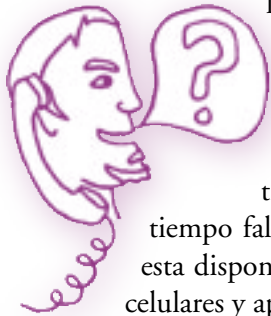
Empiece con... **Su agencia de transporte público:** pregunte cuando planean instalar cabinas en su comunidad, y que cosas puede usted hacer para asegurarse que la instalación se realice. Quizás podría demostrar el apoyo de su comunidad para las cabinas de espera o ayudar a convencer a los líderes de su ciudad que los apoyen.

Obtenga cambios para el largo plazo... Si su ciudad u operador de transporte resiste la instalación de cabinas de espera, comuníquese con grupos que ya lo han logrado en otros lugares (vea Grupos Claves de Defensa que Influyen a las Agencias de Transporte, p.49.) También puede comunicarse con el personal en el área en que recientemente instalaron resguardos (con AC Transit o ciudades como Oakland o Berkeley.)



## Mejor Información Acerca del Transporte Público

Las agencias de transporte público proveen información acerca de las rutas y los horarios por teléfono (llame al “511”) y en la Internet [www.transit.511.org](http://www.transit.511.org). Algunas agencias de autobuses toman un paso más aya de los otros: información en tiempo actual acerca de cuando llegará el próximo autobús. Algunas rutas de SF Muni, AC Transit, Y EmeryGoRound tienen letreros electrónicos en las paradas de autobuses, indicando cuanto tiempo falta hasta que el próximo autobús llegue. Información también esta disponible en la Internet [www.nextbus.com](http://www.nextbus.com) y en algunos teléfonos celulares y aparatos electrónicos.



Empiece con... **Su agencia de transporte público:** pregunte cuando planean poner letreros electrónicos de información en tiempo actual en sus rutas.

Obtenga cambios para el largo plazo... Logre animar a los directores de su agencia a que apliquen para obtener fondos monetarios de la Medida Regional 2 (Regional Measure 2) para proveer información acerca del transporte público en tiempo actual.

Apoye fondos para información acerca del transporte; fuentes probables incluyen el Plan Regional de Transporte (Regional Transportation Plan – RTP) (p.60) e impuestos sobre ventas para el transporte en el condado (p.51).



## Seguridad y Acceso Para Peatones y Ciclistas

**E**N CALIFORNIA, más del 20% de las personas que fallecen en choques automovilísticos son peatones y ciclistas. A pesar de esto, los esfuerzos para hacer que las calles sean más seguras para personas que andan a pie o en bicicleta reciben solo un pequeño porcentaje de los fondos para el transporte, y para seguridad del tráfico. Muchos departamentos de salud están trabajando para lograr que las calles sean más seguras para caminar y andar en bicicleta, debido a las preocupaciones acerca de la obesidad, como también los problemas obvios de la seguridad. Programas que financian estas mejoras tienen varios nombres: Transporte No-Motorizado (Non-Motorized Transportation), Rutas Seguras Hacia las Escuelas (Safe Routes to School), Mejoras al Transporte (Transportation Enhancements), Rutas Seguras Hacia el Transporte (Safe Routes to Transit), Transporte Para Comunidades Habitables (Transportation for Livable Communities), y otros.

## Seguridad Para Peatones



Como tantas de nuestras calles están diseñadas específicamente para aumentar la velocidad del tráfico, se necesita mucho más que un cruce peatonal, o una señal para peatones, para hacer que nuestras calles sean más seguras y atractivas para caminar. Puede ser que su vecindad necesite mejor iluminación, banquetas más anchas, acortamientos de los cruces peatonales en intersecciones con mucho tráfico, bancas, cabinas de espera para los autobuses, y muchas otras mejoras. Se necesita ingeniería, educación, y ejecución para hacer que los carros bajen de velocidad, para separar a los peatones de los vehículos, y para lograr calles seguras y agradables para caminar. Un análisis comprensivo en Europa encontró que lesiones asociadas con el tráfico bajaron por más del 50% en vecindades en donde el tráfico se había “calmado.”

Empiece con... **Su ciudad:** pregúntale al planificador de seguridad peatonal (o alguien en el departamento de Trabajos Públicos (Public Works)) si ellos ya están planeando hacer los cambios que su comunidad necesita. Anímelos a que apliquen para obtener fondos monetarios estatales y regionales (p.67).

Obtenga cambios para el largo plazo... Convenza a su ciudad a que desarrollen e implementen un Plan Para Seguridad Peatonal en la ciudad (Citywide Pedestrian Safety Plan, p.67). Por ejemplo, comuníquese con el Proyecto de Seguridad Peatonal de Oakland y pregúntales a cerca del plan de la ciudad: (510) 238-7049.

**IA** Vea las herramientas Pedestrian Infrastructure Campaigns (Las Campañas para Infraestructura para Peatones) y Traffic Calming (Bajar la Velocidad de los Automoviles).

## Vías Exclusivamente Para Bicicletas y Otras Comodidades Para Ciclistas

En el Area de la Bahía, más de un cuarto de los viajes son hechos en menos de una milla y media en distancia, lo cual es un viaje corto en bicicleta.<sup>8</sup> A pesar de esto, muchas personas se desaniman de andar en bicicleta debido a calles inseguras, acomodaciones inadecuadas para bicicletas, y una falta de respeto en parte de los automovilistas. La mayoría de los condados, y algunas ciudades, tienen planes para bicicletas que subrayan las mejoras que se necesitan. A la misma vez, la cantidad de programas de distribución de fondos sigue creciendo y está disponible para pagar por esas necesidades.

Empiece con... **Su comunidad o condado:** pregúntele al planificador de proyectos para bicicletas si los cambios que quiere lograr ya están en su plan para bicicletas y pregunte que puede usted hacer para asegurarse que se completen enseguida. Anime a su ciudad o condado a que apliquen para obtener fondos estatales y regionales (p.67). Vea p.67 para que se entere si su ciudad o condado tiene un plan o si sus cambios deseados están en el plan.

Obtenga cambios para el largo plazo... Asegúrese que el “Plan Regional para Bicicletas” de la Comisión de Transporte Metropolitano incluya proyectos regionales del “Plan para Bicicletas” de su ciudad o condado, y que la MTC va a distribuir los fondos monetarios suficientes por medio del Plan Regional del Transporte (RTP) (p.60).

Obtenga fondos continuos para los programas de Rutas Seguras Hacia las Escuelas (Safe Routes to School) al nivel estatal (p.72), en el impuesto sobre ventas para el transporte en su condado (p.51), o en la reautorización del proyecto de ley federal para el transporte (p.75).

Obtenga nuevos fondos monetarios para acceso de bicicletas y seguridad; fuentes probables de financiación incluyen impuestos sobre ventas para el transporte en su condado (p.51), un impuesto regional sobre la gasolina (p.62), u otros “nuevos” fondos.



**IA** Vea las herramientas Safe Routes to Transit (Rutas Seguras al Transporte Público), Bike Infrastructure Campaigns (Campañas para Infraestructura para Biciclistas), Bike to Work Day (Día para Andar en Bicicleta al Trabajo), y Bike Stations (Las Estaciones para Bicicletas).

8. MTC, 2000 Base Year Validation of Travel Demand Models, Mayo del 2004.

## Áreas de Transporte Público más Atractivas y Seguras

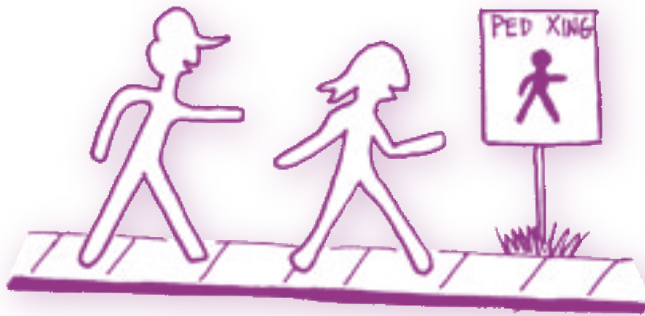
Amplia iluminación, banquetas anchas, pasos de peatones que están ampliamente marcados, y cabinas para refugio del sol o lluvia son ejemplos de lo que planificadores de transporte llaman “mejoras de las calles” (“streetscape improvements”). La cantidad de fondos monetarios disponibles para apoyar estas y otras mejoras para hacer que las paradas de transporte público, las estaciones, y los centros de ciudades sean más seguros y convenientes está creciendo.

Empiece con.... **Su ciudad / condado:** Anime a su ciudad o condado a que apliquen para obtener fondos monetarios del programa de Transporte para Comunidades Habitables (TLC, p.61). Estos fondos se pueden usar para una planificación comunitaria inclusiva y para mejoras específicas. También, pregunte si hay un Plan Específico para su área, la cual podría incluir algunas de estas mejoras (p.68).

Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga más fondos monetarios para el TLC Regional y programas de Rutas Seguras Hacia las Estaciones de Transporte Público en el Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60) o un impuesto regional sobre la gasolina (p.62).

Obtenga más fondos monetarios para programas locales que sean similares. Algunas fuentes probables incluyen los impuestos sobre las ventas para el transporte de su condado (p.51) u otros nuevos fondos.

**IA** Vea el instrumento *Transporte para Comunidades Habitables (Transportation for Livable Communities)*.





## Planificación Urbana que Tiene Sentido (Smart Growth) y Viviendas de Precios Alcanzables

**C**UANDO COMUNIDADES tienen casas, trabajos, y servicios que están cerca de uno al otro, es más fácil para que todos se puedan trasladar de un sitio al otro. Mientras que esta guía se enfoca en problemas del transporte, las anotaciones que siguen sugieren maneras para mejores conexiones entre transporte y la planificación urbana (land use) y da una lista de recursos para conseguir más información.

## Más Viviendas de Precios Alcanzables Cerca de las Estaciones de Transporte Público

Los incrementos excesivos a los precios de las viviendas continúan a desplazar a las familias de bajos ingresos de áreas urbanas hacia los suburbios distantes en donde pueden encontrar viviendas más baratas. Esto no solo desplaza a residentes de esas comunidades, pero también hace que estas familias tengan que comprar un carro para cada persona en la familia debido a las largas distancias entre sus hogares y los trabajos, tiendas, y servicios. La mejor solución a este problema es construir más viviendas de precios alcanzables cerca de las estaciones y paradas del transporte público.

Empiece con... **Su ciudad o condado:** si hay propuestas para construir viviendas cerca de estaciones y paradas de transporte, apóyelas y exija que su ciudad y condado apliquen para obtener fondos del “Programa de Incentivas de Viviendas” (Housing Incentive Program – HIP) de la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) que provee una compensación económica para construcción de viviendas de precios alcanzables (p.61).

Obtenga cambios para el largo plazo... Exija que la Agencia de Control de la Congestión (CMA) de su condado críe un programa HIP para todo el condado, como lo ha hecho San Mateo (vea las herramientas **IA** abajo para más detalles).

Obtenga más fondos para el HIP en el RTP (p.60).

Si su condado está considerando un impuesto sobre ventas, obtenga fondos para un programa de HIP para todo el condado o inflúyalos para que pasen un impuesto sobre ventas multi-usos que fundaría viviendas alcanzables (p.52).

Para obtener más ideas de otros cambios de políticas locales, comuníquese con organizaciones que apoyan viviendas alcanzables: Non-Profit Housing Association of Northern California al (415) 989-8160 o [www.nonprofithousing.org](http://www.nonprofithousing.org).

**IA** Vea las herramientas Housing Incentives Program (Programa de Incentivas para Viviendas) y Inclusionary Zoning.



## Planes Específicos para el Desarrollo Diseñado en Conjunto con el Transporte Público (Transit Oriented Development - TOD)

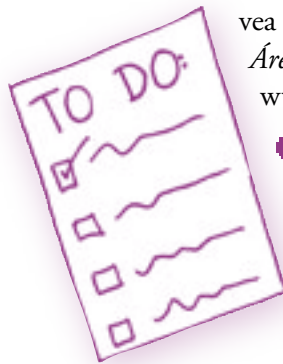
El Area de la Bahía tiene cientos de estaciones existentes y planeadas de trenes y paradas mayores de autobuses que presentan oportunidades para nuevo desarrollo que sea orientado hacia las estaciones de transporte. Sin la opinión de la comunidad, nuevas construcciones podrían resultar en el desplazamiento de los habitantes existentes y el reemplazo con la clase acomodada. Con un Plan Especifico, la comunidad y gobierno local trabajan juntos en desarrollar e identificar la manera en que debe de desarrollar su comunidad. Las necesidades actuales de su comunidad pueden ser identificadas e incluidas en el plan.

Empiece con... **Su ciudad o condado y su operador de transporte:** exíjales que trabajen con usted para completar un Plan Especifico (Specific Plan) alrededor de una estación de tren, BART, o una parada mayor de autobuses en su comunidad.

Obtenga cambios para el largo plazo... Exija que la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) y agencias mayores de transporte público requieran planificación urbana que tiene sentido (smart growth) y viviendas de precios alcanzables alrededor de nuevas estaciones como parte de expansiones mayores al transporte publico. Comuníquese con TALC para averiguar el estado actual de estos esfuerzos.

Obtenga fondos monetarios para planes específicos en el RTP (p.60).

Para más información sobre Planes Específicos y otros instrumentos para promover desarrollo en terrenos que no son usados, vea *Smart Infill: Creating More Livable Communities in the Bay Area*, publicado por el Greenbelt Alliance: (415) 543-6771 o [www.greenbelt.org](http://www.greenbelt.org).



**IA** Vea la herramienta Infill Opportunity Zones (Zonas con Oportunidad para Construir en Terrenos Desocupados) para aprender sobre como puede apoyar más desarrollo arrendado hacia el transporte público.



## Transporte Seguro para Niños

**C**AMINANDO, ANDANDO EN BICICLETA, o en los autobuses escolares eran las maneras principales en que la mayoría de los niños se transportaban antes. Pero el tráfico peligroso y la expansión de las zonas residenciales afuera de áreas urbanas han resultado en que tres-cuartos de los niños en este estado sean transportados por carro.<sup>9</sup> Y para familias que no tienen suficiente dinero para comprar un carro, los aumentos de tarifas de pasaje para los autobuses y la desaparición de los autobuses escolares están cortando el acceso a escuelas y otras actividades. Algunos grupos de defensa de jóvenes, agencias de salud, y otros grupos están respondiendo y ejerciendo influencia para que haya un enfoque renovado sobre transporte seguro para niños.

---

9. Departamento de Transporte de CA, "2000-2001 California Statewide Household Travel Survey," citado en *Can't Get There from Here*, 2003 por STPP, TALC, y LIF.

## Rutas Seguras para Caminar y Andar en Bicicleta Hacia las Escuelas

Con el aumento en el porcentaje de los infantes que sufren de la obesidad, los niños necesitan más que nunca integrar el ejercicio en sus vidas diarias. Mientras que la mitad de los niños caminaban o andaban en bicicleta a la escuela hace 30 años, ahora solo alrededor del 10% lo hacen.<sup>10</sup> El programa Rutas Seguras Hacia las Escuelas (Safe Routes to School – SR2S) de California subraya una estrategia de ingeniería, educación, y ejecución.

Empiece con... **Su distrito escolar o ciudad:** dícales que empiecen un proyecto SR2S en la escuela de su comunidad, y que aseguren fondos monetarios para cruces peatonales seguros, para calmar el tráfico, y para mejorar las calles. También hay programas especiales para la enseñanza de prudencia para peatones y ciclistas y para acompañar a los niños a las escuelas. Puede ayudar a organizar un “día para caminar a la escuela” u otras actividades: llame al 888-393-0353 o [www.cawalktoschool.com](http://www.cawalktoschool.com).

Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga fondos continuos para el programa estatal “Rutas Seguras Hacia las Escuelas – SR2S” (p.72).

Insista que la Agencia para Controlar la Congestión de su Condado (CMA) empiece un programa SR2S al nivel del condado, como lo hizo el CMA del condado de Marín.

Obtenga nuevos fondos para actividades como el SR2S; fuentes probables incluyen impuestos sobre ventas en su condado (p.51) o el programa de Bicicletas y Peatones en el Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60).

**IA** Vea el instrumento *Rutas Seguras Hacia La Escuela (Safe Routes to School)* o vea el sitio de Internet del programa del Condado de Marin: [www.saferoutestoschools.org](http://www.saferoutestoschools.org).



10. Departamento de Transporte de EE.UU., 1972, y Centro para el Control y Prevención de Enfermedades, 2000, citado en *Roadblocks to Health*, 2002 por TALC.

## Tarifas de Pasaje Gratis o en Descuento Para Estudiantes de Bajos Ingresos

Cuando AC Transit ofrecía pasajes gratis para estudiantes de bajos ingresos, el resultado fue que los programas que se ofrecen después de escuela reportaron un gran aumento en participación, y estudiantes reportaron que tenían más habilidad de llegar a trabajos después de escuela. Aunque la mayoría de operadores de transporte tienen algún descuento para niños, familias de bajos ingresos pueden tener dificultad con pagar las tarifas del transporte al fin del mes. Para proveer pasajes gratis o descuentos más grandes, su agencia de transporte va a necesitar asegurar fondos adicionales para operaciones.

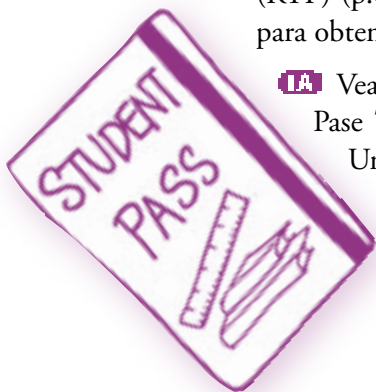
Empiece con... **Su operador de transporte:** pregunte cuanto dinero se necesitaría para sostener un programa de pases gratis o para aumentar el descuento para niños de bajos ingresos.

**Su Distrito Escolar o Agencia de Servicios Sociales del Condado:** Pídeles que provean pases para el transporte o pases para estudiantes que califican para el programa de almuerzo gratis o reducido en la escuela o para personas que dependen de la asistencia pública.

Obtenga cambios para el largo plazo... Exija que su operador de transporte aplique para obtener fondos especiales para apoyar pases gratis o de mayor descuento, como el Transporte Flexible para Comunidades de Bajos Ingresos (LIFT) de la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) (p.58).

Obtenga nuevos fondos para su operador de transporte, asignados para este propósito: Fuentes probables incluyen impuestos del condado sobre ventas para el transporte (p.51), incrementos en el programa Lifeline de la MTC de parte del Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60), y futura legislación estatal (comuníquese con TALC para obtener más información).

**IA** Vea las herramientas Low-Income Youth Transit Pass (El Pase Transporte Público para Juventud de Bajos Ingresos) y University Transit Pass (El Pase de Transporte Público de la Universidad).



## Mini-Buses que Hacen Viajes Gratis a las Guarderías (Free Childcare Transportation Shuttles)

Para padres que dependen del transporte público, la mañana frecuentemente va así: subirse al autobús para dejar al hijo en la preescolar (preschool). Después, subirse a otro autobús para dejar al otro niño en el kindergarten. De allí, subirse al tercero autobús para ir al trabajo. Se puede tomar dos horas o más, y eso es si todo corre a tiempo.

Transportar niños a la guardería puede hacer que los viajes sean mucho más largos y complicados. Algunas agencias han empezado a operar autobuses de viajes cortos para cumplir con estas necesidades – y algunas son gratis. Desde el 2003, programas existen en los condados de Contra Costa y Santa Clara y la ciudad de Alameda.

Empiece con... **Su agencia de servicio social:** pregúnteles si pueden diseñar un programa de autobuses de viajes cortos para las guarderías de niños y aplicar para obtener subvenciones especiales como el programa Transporte Flexible para Personas de Bajos Ingresos (LIFT) de la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) (p.58).

Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga nuevos fondos para programas que puedan financiar este tipo de servicio. Enfóquese en incrementar los fondos para el programa Red Vital de Transporte (Lifeline) de la MTC (p.58) de parte del Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60) y en los impuestos al valor agregado de los condados (p.51).

**IA** Vea la herramienta Childcare Transportation Shuttles (Transporte Hacia las Guarderías).



## Autobuses Escolares

Autobuses escolares son la manera más segura para llegar a la escuela. Pero los distritos escolares están reduciendo sus programas de transporte o cobrando cientos de dólares por año a los estudiantes que necesitan usar el autobús. Es más, California tiene los autobuses escolares más viejos y más contaminantes de toda la nación. Esto es debido a que California no requiere que las escuelas provean autobuses escolares, y el estado reembolsa la mayoría de los distritos por menos de la mitad del costo del transporte que las escuelas proveen a sus estudiantes. En muchos distritos, autobuses escolares



vienen del mismo presupuesto que libros y los salarios de los maestros. Reconociendo que el transporte de niños a las escuelas en carros es una causa significativa de la congestión de tráfico en las mañanas, algunas áreas han iniciado programas para ayudar a los estudiantes llegar a la escuela.

Empiece con... **Su distrito escolar;** si todavía tienen autobuses escolares, exige que mejoren el servicio y que inviertan en autobuses menos contaminantes.

Si estudiantes usan el transporte público para transportarse a la escuela, como es el caso en muchas áreas urbanas, vea la anotación de “tarifas de descuento mayor o gratis para estudiantes de bajos ingresos” (p.32).

**La Agencia Para el Control de la Congestión de su Condado (CMA):** Sugérelas que apoyen transporte hacia la escuela, como los condados de Marín y Contra Costa han hecho (p.79-80 para contactos).

Obtenga cambios para el largo plazo...

Unase con grupos por todo el estado en ejercer influencia para mantener y dilatar programas para autobuses escolares. Estos programas deberían ser financiados por medio de fuentes tradicionales como los fondos estables y los fondos locales de transporte, en vez del mismo presupuesto de la educación. Comuníquese con TALC y pregunte como se puede involucrar.

Para obtener más información, lea *Can't Get There From Here: The Declining Independent Mobility of Californias Children and Youth (No Pueden llegar de Aquí para Allá: La Disminución de la Movilidad de la Juventud Y Niños de California)*, un reporte publicado por el Surface Transportation Policy Project, el Latino Issues Forum, y TALC (p.83 para la librería del TALC).



## Reduciendo sus Gastos en el Transporte

**N**O ES GRAN SORPRESA que reduciendo el precio del transporte constantemente ocupa una de las tres necesidades principales acerca del transporte en comunidades de bajos ingresos. Los gastos del transporte toman la mordida segunda más grande del presupuesto de las familias (vivienda es el primero). Y las familias de bajos ingresos son los que a más les duele, gastando una porción más grande de sus ingresos en transporte que las comunidades de ingresos más altos.<sup>11</sup> Esta sección subraya algunas maneras de mantener los gastos bajos.

---

11. Agencia de Estadísticas de Obradores del EE.UU., “Consumer Expenditure Survey,” 1999-2001.

## Deteniendo los Aumentos Excesivos al Precio de las Tarifas de Pasaje

Agencias de transporte público y familias de bajos ingresos frecuentemente tienen el mismo problema: presupuestos apretados. Mientras que la inflación aumenta el costo de mantener el sistema, operadores necesitan aumentar tarifas de pasaje para balancear sus presupuestos. Y algunas veces, caídas en las rentas públicas inesperadas resultan en una crisis. Pero algunas veces una agencia propone aumentos de tarifas excesivas para balancear los gastos, o aun peor, para ayudar a pagar para nuevos proyectos lujosos.

Empiece con... **Su operador de transporte:** necesitará manifestaciones grandes de parte del público para parar aumentos ya que han sido propuestos. Así que, para empezar, asegúrese de obtener buena información sobre *porqué* la agencia esta proponiendo los aumentos de tarifas. Prepárese para pedir asistencia técnica para analizar el presupuesto de la agencia (p.49 y 78 para quien le puede ayudar).

Lea *Influyendo Recortes al Servicio o Aumentos de Tarifas* en el capítulo 4 para más información (p.45).

Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga nuevos fondos para la operación del transporte. Fuentes probables incluyen un impuesto sobre ventas para el transporte de su condado (p.51) y un impuesto regional sobre la gasolina (p.62).

Organice su comunidad para elegir miembros de la junta directiva que en realidad usan el autobús y el tren para transportarse.

**IA** Vea el instrumento para *Insistir en Equidad de Tarifas de Pasaje* (*Promote Transit Fare Equity*).


## Compartiendo Automóviles en su Comunidad

El precio alto de obtener y mantener un automóvil hace que no sea una opción para muchas familias de bajos ingresos. Programas de “Carros Compartidos” (car-sharing) pueden ser una manera para que familias tengan la flexibilidad de tener acceso a un carro confiable cuando lo necesitan, sin los gastos altos. Desde enero del 2004, City Car Share tenía más de 100 vehículos en 45 sitios en San Francisco, el este de la Bahía, y la Península. Y la Medida Regional 2, aprobado en Marzo del 2004, tiene fondos disponibles para aumentar la cantidad de lugares con este servicio.

Empiece con... **City Car Share:** [www.citycarshare.org](http://www.citycarshare.org) o (415) 995-8588. Pregunte si tienen carros en su comunidad o si planean extenderse allí. También pregunte como puede aplicar para el descuento CalWORKS para familias de bajos ingresos.


**Su ciudad o condado:** pregúntele a un planificador de transporte si usted le puede ayudar a empezar un programa de “carros compartidos” en su comunidad.


Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga nuevos fondos monetarios para programas que pueden financiar este tipo de servicio. Enfóquese en incrementar los fondos para el programa de la Red Vital de Transporte (Lifeline) de la Comisión de Transporte Metropolitano(MTC) por medios del Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60).

 **See the Car-Sharing tool.**

## Logrando que su Empleador Ayude a Pagar por sus Viajes Diarios al Trabajo

Muchas compañías grandes ofrecen programas especiales para ayudar a que sus empleados usen el transporte, viajen juntos (carpool), u otras maneras alternativas para ir y venir del trabajo. Algunos de estos programas, como el cheque para viajeros diarios (commuter check), reducen impuestos para los empleados como también para los dueños de las compañías. Por medio del programa Eco Pass, algunas compañías grandes del condado de Santa Clara y la ciudad de Berkeley dan pases gratuitos para todos sus empleados.

Empiece con... **El departamento de personal de su compañía:** pregunte si su compañía participa en el Commuter Check, Eco Pass, u otros programas similares. Si no, usé los instrumentos  abajo para ver si su compañía es elegible.

Obtenga cambios para el largo plazo...  Vea los equipos de cheque para viajeros diarios, *Parking Cashout and Employee Transit Pass (EcoPass)*

## Programas de Asistencia de Automóviles Para Familias de Bajos Ingresos

Para algunas familias pequeñas, especialmente en áreas rurales o suburbanas, acceso a un vehículo puede ser una conexión vital a trabajos y servicios. Varios condados en el Area de la Bahía han empezado programas que reducen el precio de comprar un automóvil para familias de bajos ingresos. La mayoría de los programas están manejados por Agencias de Servicios Sociales de los condados (Social Service Agencies – SSA's).

Empiece con... **La agencia de servicios sociales de su condado:** si no tienen un programa, quizás ellos podrían empezar uno o quizás podrían usar fondos de la asistencia publica, conocidos como “Ayuda temporal para Familias Necesitadas” (Temporary Aid for Needy Families – TANF) o aplicar para obtener una subvención de Transporte Flexible para Comunidades de Bajos Ingresos (LIFT) (p.58).

Obtenga cambios para el largo plazo... Para tener éxito, programas de la posesión de automóviles tienen que ir más aya de ayudar a familias a que compren un carro. También se tienen que encargar de los asuntos como el seguro, reparaciones, licencias, y matrícula. Para obtener más información, lea *Shifting Into Gear*, una guía de los programas de posesión de automóviles para personas de bajos ingresos del “Centro de Leyes Sobre el Desarrollo Económico Nacional” (National Economic Development Law Center) ([www.nedlc.org](http://www.nedlc.org)).

Obtenga nuevos fondos para programas que financian este tipo de servicio. Enfóquese en incrementar los fondos monetarios para el programa de Red Vital de Transporte (Lifeline) de la Comisión de Transporte Metropolitana (MTC) por medios del Plan Regional de Transporte (RTP) (p.60).

## Garantía de Transporte a Casa (Guaranteed Ride Home – GRH)

La mayoría de los condados del Area de la Bahía tienen un programa para proveer un transporte del trabajo a casa gratis – en un taxi o en un carro rentado – cuando circunstancias inesperadas ocurren. Elegibilidad varea, pero usualmente incluye recipientes de CalWORKS y empleados de compañías grandes. Algunos programas permiten escalas para pasar por niños.

Empiece con... **La Agencia para Controlar la Congestión (CMA) de su condado:** Pregunte quien es su suministrador del programa Garantía de Transporte a Casa (Guaranteed Ride Home – GRH), y si sus clientes o miembros de su comunidad ya están incluidos. Para ampliar la inclusión, puede ser que su suministrador del GRH aplique para obtener una subvención del programa Transporte Flexible Para Comunidades de Bajos Ingresos (LIFT) (p.58) u otras fuentes.

**La Agencia de Servicio Social de su condado:** Pregúnteles si pueden ayudar a asegurar que las familias de bajos ingresos sean elegibles.

Obtenga cambios para el largo plazo... Obtenga nuevos fondos para programas que pueden ayudar, como el programa Red Vital de Transporte (Lifeline) de la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) en el Plan Regional de Transporte (RTP) y carros compartidos (ride-sharing) en impuestos sobre ventas de su condado (p.51).

**IA** Vea el instrumento de *Garantía de Transporte a Casa (Guaranteed Ride Home)*.

## Agencias de Transporte Que Toman las Decisiones

### Quienes Son y Que Es Lo Que Hacen

**L**AS DECISIONES sobre el transporte son complejas. No hay un solo lugar ni una sola agencia la cual solucione todas sus necesidades sobre el transporte.

Para lograr los cambios que necesita, tiene que saber *quien* tiene el poder que otorgue sus demandas.

Una buena regla es, lo menor que sea el impacto de la decisión, lo más probable es que se pueda manejar al nivel local por su agencia de transporte público, ciudad, o condado. Pero usualmente, la habilidad de hacer cambios de las agencias menores esta restringida por los niveles más altos del gobierno.

Este capítulo describe cada tipo de agencia principal que controla las decisiones sobre el transporte.

**Por cada agencia, este capítulo explica:**

- Qué es lo que hacen
- Oportunidades para obtener cambios
- Quienes son los que toman las decisiones y como se puede comunicar con ellos
- Grupos claves que influyen sus decisiones
- Como obtener más información

**Una nota sobre los términos**

#### Agencias en este Capítulo

Agencias de Transporte Público . . . . .	41
Agencias para Controlar la Congestión en los Condados . .	50
Comisión Metropolitana del Transporte . . . . .	57
Gobierno Local (Ciudades y Condados) . . . . .	67
Gobierno Estatal . . . . .	71
Gobierno Federal . . . . .	75

**técnicos y las siglas:** el vocabulario relacionado con el transporte tiene muchos términos técnicos y siglas, y aun esta guía no los puede evitar. Pero esto no lo tiene que detener.

Todas las siglas que se usan en esta sección están explicadas en el apéndice llamado Descifrador de Siglas (Acronym Decoder) (p.86). Para más detalles, y para explicaciones de algunos términos técnicos de transporte que se usan frecuentemente, lea el glosario en el sitio de Internet de TALC: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

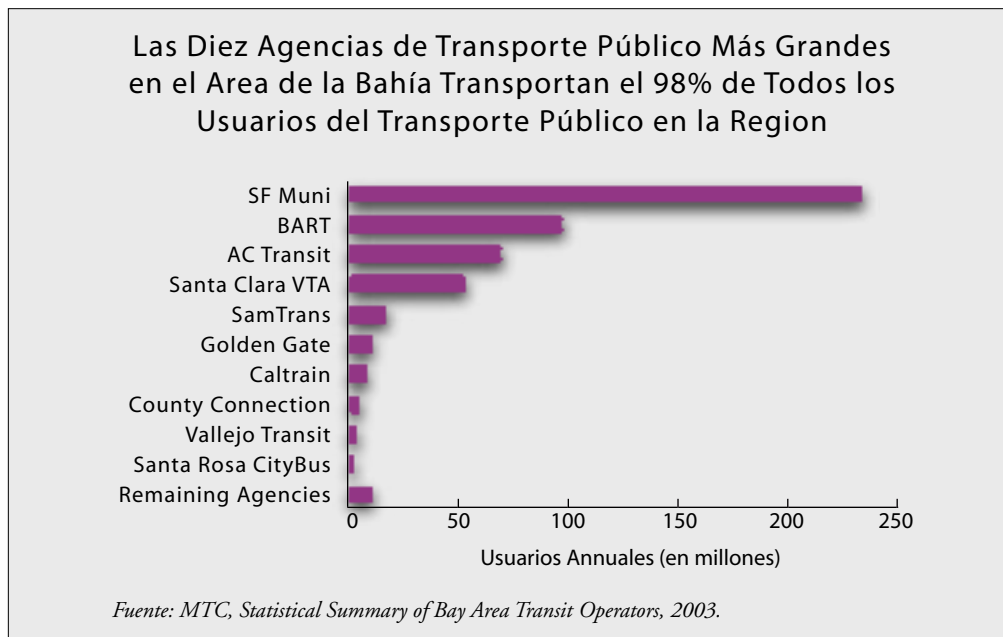
## Agencias de Transporte Público (Muni, AC Transit, BART, etc.)

**E**L AREA DE LA BAHÍA tiene más de dos docenas de agencias de transporte público los cuales manejan y mantienen autobuses, trenes, y transbordadores marítimos. La figura abajo muestra cuales son las diez agencias mayores – las cuales juntas transportan al 98% de los usuarios de transporte público en el Area de la Bahía y sirven el 92% de la población en las comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías en el Area de la Bahía.

Las agencias de transporte público deciden cuando, en donde y que tan

frecuentemente operar sus autobuses, trenes, y transbordadores, y también cuanto cobrar por los pasajes y que clase de vehículos usar. Sin embargo, estas decisiones están restringidas por el tipo y cantidad de fondos monetarios que reciben de fuentes al nivel local, estatal, y federal, y por las decisiones de las ciudades en donde conducen sus operaciones.

Adicionalmente, todas las agencias de transporte público están requeridas a proveer servicio equivalente para personas discapacitadas (p.20).

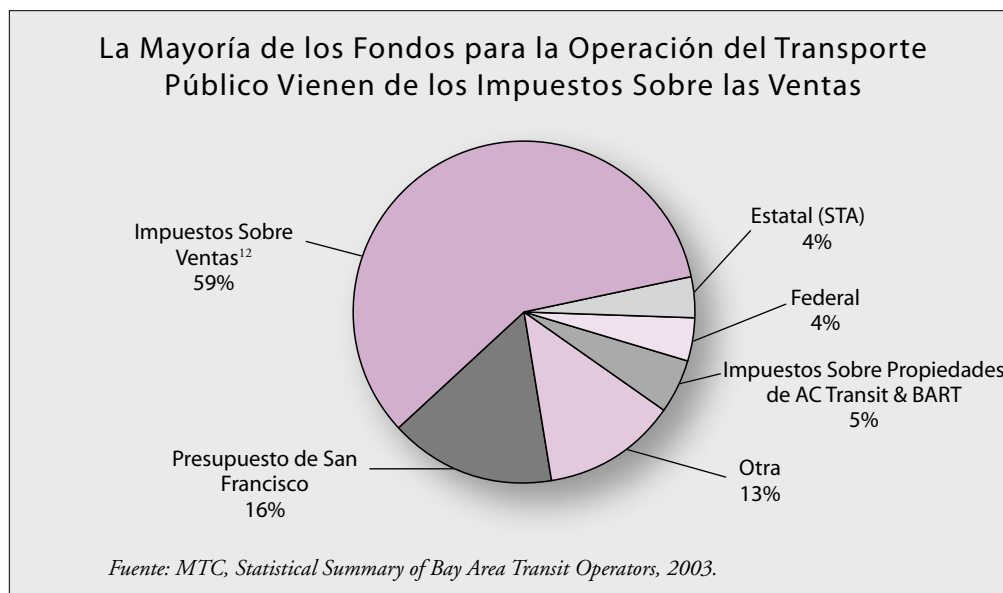


## Fuentes de Fondos Monetarios y las Restricciones Sobre ese Dinero

La mayor parte de los fondos federales y estatales solo se pueden usar para usos capitales (vea introducción de términos técnicos de finanzas en p.9). Pero muchas de las mejoras al servicio del transporte público, como servicio más frecuente, más horas de servicio, nuevas rutas, y pasajes más baratos, necesitan fondos adicionales para operaciones. **Los fondos para operaciones son los que mantienen a los autobuses y trenes funcionando cada día.** Pero fondos para operaciones normalmente son escasos. Agencias de transporte usualmente usan todo su dinero flexible para proveer la mayor cantidad de servicio posible, así que son pocas las veces en que les sobra dinero para incrementar servicio sin

tener que hacer otros cambios como el aumento de tarifas.

Otro problema es que la mayoría de los fondos para operar el transporte público dependen de ingresos públicos de los impuestos sobre ventas, los cuales son notoriamente volátiles. La Autoridad de Transporte del condado de Santa Clara (Santa Clara VTA) observó con mucho orgullo cuando sus ingresos públicos del impuesto sobre ventas subieron por 28% entre los años de 1999 y 2001. ¡Pero entre los años de 2001 y 2003 la agencia observó sus ingresos públicos bajar por 31%! Estas fluctuaciones tan grandes son una de las causas más grandes de recortes de servicio y aumentos de tarifas de pas-



12. Casi la mitad de la categoría "Sales Taxes" viene de impuestos sobre ventas de los condados, la mayoría de la otra mitad viene de fondos del Acta de Desarrollo de Transporte (TDA-Transportation Development Act), cuales vienen de un impuesto de  $\frac{1}{4}$  de centavo en todos los condados, AB1107 fondos de un impuesto sobre ventas de  $\frac{1}{2}$  de centavo en los Condados de Alameda, Contra Costa, y San Francisco, e impuestos sobre ventas permanentes de  $\frac{1}{2}$  centavo para la operación de transporte en los Condados de San Mateo y Santa Clara.

aje.

Por eso es tan importante aprovechar cada oportunidad para asegurar fuentes más estables de ingresos públicos para operaciones como peaje en los puentes, impuestos sobre propiedades, o impuestos sobre la gasolina.

Algunas agencias de transporte público han asegurado algunos fondos que vienen de fuentes de ingresos públicos más estables. Por ejemplo, la ciudad de San Francisco cubre la mayoría de los gastos de operaciones de **Muni** con su fondo general y con el presupuesto de los fondos de estacionamiento y del tráfico. Por contraste, ninguna otra ciudad en la región de tamaño grande provee fondos significantes para el transporte público.

**AC Transit** y **BART** tienen impuestos sobre propiedad y parcelas. **Golden Gate Transit** recibe una gran cantidad de su presupuesto de sus puentes de peaje. El **Proyecto de Ley Regional 2, (Regional Measure 2)**, aprobado por los electores del Area de la Bahía en marzo del 2004, va a proveer más dinero para la operación del transporte público por toda la región debido a peajes más altos sobre los puentes.

Para obtener más información detallada sobre las fuentes y tipos de fondos, consulte los documentos en el *Sumario de Estadísticas (Statistical Summary)* y *Gastos de Movimiento (Moving Costs)* los cuales están explicados en el apéndice Publicaciones Útiles (p.84).

### Comunidades Logrando Obtener Cambios

En el 1997, líderes de la comunidad del Norte de Richmond se dieron cuenta que la combinación de las reformas a la asistencia pública (welfare reform) y la falta de transporte público para el acceso al trabajo sería un desastre para su comunidad. Los autobuses solamente ofrecían servicio en el borde de la comunidad, corrían con poca frecuencia, y paraban de correr a las 7pm. Varios grupos comunitarios se unieron para demandar resultados de AC Transit, la agencia de transporte público de esa área.

AC Transit respondió, organizando cuatro juntas con residentes de esa comunidad. El resultado fue una nueva ruta – el 376 – para cumplir con la necesidad. Por varios meses, AC Transit pago los costos del servicio con dinero que sobraba del presupuesto. Después, la agencia y la comunidad trabajaron juntos para asegurar fondos más seguros de otras fuentes.

La comunidad del Norte de Richmond, no solamente logro una nueva ruta, sino que también obtuvo poder político. ¡En el año 2000, un líder de la comunidad y de la campaña para la nueva ruta de autobús, Joe Wallace, ganó la elección para uno de los puestos en la junta directiva de AC Transit!

## Oportunidades Claves Para Obtener Cambios

### Obtenga Nuevos Fondos Monetarios

La mejor manera de lograr cambios mayores de su agencia de transporte público es obteniendo dinero que provea nuevos fondos para operaciones y que requiera que su agencia de transporte público implemente nuevos servicios.

Vea el resumen en el Capítulo 2 (p.11). Las siguientes oportunidades son muy importantes para obtener fondos: impuestos sobre las ventas para transporte en su condado (p.51), aumentos de impuestos locales y regionales sobre la gasolina (p.47, 62, 69), pagos de matriculación de vehículos (p.73), y el proyecto de ley federal de transporte (p.75).

### Ayude a Desarrollar Planes de Transporte que Sean Dirigidos por las Necesidades de la Comunidad (Community-Based Transportation Plans)

Estos planes identifican mejoras en detalle para comunidades de bajos ingresos y recomiendan las maneras de aplicar esas mejoras. Financiado por la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC), estos son esfuerzos cooperativos entre su agencia de transporte público, la Agencia para Controlar la Congestión en el Condado (County Congestion Management Agency), y grupos comunitarios.



Para obtener detalles adicionales, vea la p.54 en la sección de Agencias para Controlar la Congestión en su Condado.

### Esté atento a Estudios de Inversiones Mayores (Major Investment Studies – MIS)

De vez en cuando, las agencias de transporte público más grandes hacen un estudio de cómo mejorar el servicio en un área o una ruta específica. Usualmente, esto se llama un Estudio de Inversión Mayor (Major Investment Study – MIS) y es una gran oportunidad para tener una influencia sobre los planes de expansión de la agencia.

Por ejemplo, AC Transit condujo un MIS entre los años de 1999 al 2001 para considerar como mejorar sus servicios de las rutas más patrocinadas por los usuarios en Oakland, Berkeley y San Leandro. Vea p.13 para algunos resultados de ese proceso.

### Ayude a Evitar Recortes de Servicio y Aumentos de Tarifas

Tarde o temprano, cada agencia de transporte público se confrontará con un déficit grande en su presupuesto y tendrá que organizar juntas públicas para proponer recortes al servicio, aumentar los precios de pasaje, o los dos. El déficit es provocado frecuentemente por una caída en la economía la cual reduce las rentas públicas de los impuestos sobre ventas, o por un incremento en los gastos de la agencia de transporte público. A veces se necesita un ajustamiento para incorporar cambios debidos a la inflación. Como está explicado en p.9, las nuevas fuentes de fondos para operaciones son muy difíciles de encontrar, especialmente cuando hay poco tiempo para buscarlos.

Cuando la agencia organiza estos foros, la mayoría de las veces ya es demasiado tarde para totalmente evitar los cambios que proponen. Puede ser que hay poco que puede hacer una agencia fuera de cambiar las rutas que se van a recortar o cambiar cuales pases van a aumentar. A veces una agencia puede evitar los recortes si usa sus reservas, procura nuevos fondos, o toma pasos para que el sistema sea más eficiente.

Pero a veces, puede haber un déficit en parte porque la agencia prioriza nuevos proyectos en ves de mantener los servicios existentes.

### Transporte Injusto en San José

Por ejemplo, la VTA de Santa Clara ha puesto tanta prioridad en extender el tren, llamado BART, a San José, que parece que están dispuestos a sacrificar un gran porcentaje del sistema de autobuses para alcanzar su meta. Aún si logran encontrar suficientes fondos para construir el proyecto, todavía necesitarían encontrar fondos adicionales para operar la extensión. Si no consiguen los \$50 millones prometidos a BART para operaciones, VTA tendrá que usar dinero de su fondo de la Acta de Desarrollo del Transporte (Transportation Development Act funds – TDA funds) que actualmente se usa para la operación de sus autobuses y tren ligero.

La VTA también ha *reducido* los fondos apartados para las operaciones del impuesto sobre ventas llamado el proyecto de ley A del 2000 (citando una reducción en las rentas públicas esperadas como la razón), mientras que también *incrementaron* la cantidad de dinero apartado para la extensión de BART por \$1.2 billones.<sup>13</sup>

Desde el año 2000, la VTA ha aumentado el precio de las tarifas y pasajes tres veces y al mismo tiempo recortó el servicio tres veces.

13. En el 2001, la VTA adoptó una política para reducir la porción de sus finanzas que vienen de la Medida A que eran asignados a fondos para operar el transporte, que corresponde a la reducción esperada de los ingresos de impuestos futuros sobre ventas. En respeto a BART, la VTA ha aumentado los gastos esperados de \$2 billones esperados en la medida original (adoptada en 2000) para un total de \$3.2 billones (\$2.4 billones para gastos capitales y \$800 millones para financiamientos de bonos) a partir del 2004.

¡Tome Acción! Consiga los documentos sobre los cambios propuestos por su agencia de transporte público. Tal vez necesitará asistencia técnica en examinar en detalle los presupuestos de la agencia para entender porqué se han propuesto cambios al servicio (vea Grupos de Defensa Claves, p.49 y el apéndice de contactos claves, p.78). Analizando los documentos de los presupuestos le puede ayudar en averiguar si existen alternativas y en decidir cuales alternativas debe de exigir.

Analice cuales rutas están proponiendo recortar y asegúrese que las comunidades de bajos ingresos no serán afectadas desproporcionadamente. Frecuentemente, las agencias van a enfocarse en eliminar el servicio de los fines de semana y de las noches porque la cantidad de usuarios generalmente es más baja durante esos horarios. Sin embargo, los usuarios que usan estos servicios normalmente son los que no tienen alternativas y usted puede recordarles de eso.

Analice cuanto han subido los precios durante los últimos 5 a 10 años y compare eso con la proporción de inflación para averiguar si los aumentos de pasaje son excesivos. También puede consultar con grupos claves que influyen a su agencia de transporte, incluyendo los sindicatos de trabajadores del transporte, sobre la posibilidad de hacer que el sistema sea más eficiente.

Finalmente, los distritos que están en una situación financiera muy preocupante pueden tratar de crear nuevas rentas públicas. Por ejemplo, AC Transit pasó un impuesto de parcela en el año 2002, creando \$7.5 millones por



año por cinco años, lo cual está ayudando la agencia limitar los recortes al servicio que de otra manera hubiera tenido que hacer.

Desafortunadamente, la dependencia en los impuestos sobre ventas, los cuales son tan volátiles, quiere decir que los aumentos y recortes al servicio seguramente seguirán a lo menos que el sistema de transporte del Area de la Bahía establezca fuentes más estables de fondos para operaciones. Por eso es tan importante aprovechar las oportunidades que se presentan para incrementar los fondos para la operación del transporte público por medio de fuentes de ingresos públicos más estables. También es muy importante insistir que los planes para proyectos de expansión también tengan aseguradas sus propias fuentes de fondos adicionales para financiar los gastos de sus operaciones.

### **Ayude a Pasar un Impuesto Sobre la Gasolina en su Distrito de Transporte Público o su Condado**

Impuestos a los usuarios (user-fees) de transporte hacen la conexión más directa entre las personas que usan las carreteras y las mejoras al sistema de transporte. Una sección poco conocida en el código de impuesto (tax code) del estado permite que un condado o distrito de transporte público le pida a los electores que paguen un impuesto de un centavo por gallón para mejorar el sistema de transporte público. Este dinero solo se puede usar para gastos capitales, específicamente para planificar, construir, comprar, y/o mantener las vías de los trenes, los carriles de los autobuses, las estaciones de transporte, y los vehículos de transporte. Esta autoridad es diferente de la habilidad de la MTC para pedirle a los electores que aprueben un impuesto regional sobre la gasolina (vea la p.62).

Sin embargo, ni una agencia en todo el estado de California tiene un

impuesto sobre la gasolina. Los electores de San Francisco aprobaron un impuesto de un centavo por gallón en 1980 para mejorar el transporte público pero nunca fue implementado por confusión sobre cuantos votos se necesitaban para pasar el impuesto. Nosotros no sabemos de otra agencia que recientemente ha tratado de pasar ese tipo de impuesto.

Un impuesto local sobre la gasolina podría ser una fuente estable de dinero para mejoras para el “Transporte de Autobuses Rápidos” (Bus Rapid Transit – BRT) (Vea p.19), o para mantener las calles y carreteras locales. Con un impuesto de un centavo por gallón, el promedio de las personas que usan un automóvil para transportarse pagaría solamente unos \$6 por año.

Comuníquese con TALC, su distrito de transporte público, o sus oficiales elegidos del condado para expresar su interés en ayudar a que un impuesto local sobre gasolina sea aprobado.

#### **Información Detallada Acerca de Su Agencia de Transporte**

- Para obtener información detallada sobre fuentes de fondos monetarios y medidas de rendimiento de cada agencia de transporte, vea el *Sumario de Estadísticas (Statistical Summary)* en el Apéndice de Publicaciones Útiles (p84).
- El Plan de Transporte Público al Corto Plazo (Short Range Transit Plan- SRTP) de su agencia puede ser una fuente muy útil para conseguir información sobre su condición financiera, numero de usuarios actuales, y otras medidas, como también sus planes para mejorar el servicio. Los SRTPs son puestos al día cada dos años y usualmente prevén de 5 a 10 años en adelante. Para obtener una copia del SRTP de su agencia, comuníquese con la agencia o la biblioteca de la MTC-ABAG (p.84)

## Los que Toman las Decisiones y Como Comunicarse con Ellos

### Junta Directiva y su Estructura

La mayoría de las agencias del transporte público están gobernados por una junta directiva, la cual consiste de miembros del concejo de la ciudad (city council) y del condado. En algunas agencias (como el MUNI y Samtrans) la mesa incluye miembros del público que son nombrados por oficiales de la ciudad o el condado.

Algunas agencias son parte del gobierno de la ciudad (como MUNI y Vallejo Transit); otros son manejados por un poder de autoridad en común (joint powers authority) entre varias ciudades y/o condados (County Connection y Golden Gate Transit). AC Transit y BART son agencias extrañas porque son “distritos especiales” (special districts). Sus directores son elegidos directamente por los electores y tienen la habilidad de pedirles directamente a los electores por impuestos especiales como impuestos sobre la propiedad. Aunque la VTA del condado de Santa Clara tiene una junta directiva nombrada, también tiene una autoridad especial sobre impuestos: ellos pueden pedirle a los electores que aprueben impuestos sobre ventas y pueden exigir valoraciones especiales

de beneficios sobre propiedades que benefician de las extensiones y mejoras de los trenes.

### Comités de Consejo

La mayoría de las agencias mayores tienen algún tipo de comité de ciudadanos que los aconsejan (Citizen Advisory Committees) y cual normalmente consiste de miembros del público que son nombrados por la junta directiva de la agencia. Unas pocas agencias también tienen comités de consejo sobre temas como el acceso para ancianos, minusválidos, y los ciclistas. Servir en un comité de consejo puede ser una manera de aprender más sobre la agencia. Sin embargo, la influencia que tienen estos comités varía mucho de agencia a agencia.

### Como Comunicarse con Ellos

Vea su guía telefónica o visite [www.transit.511.org/providers/index.asp](http://www.transit.511.org/providers/index.asp) para obtener información más detallada. Para información acerca de la política, comuníquese con un planificador de la agencia o alguien de la junta directiva, no con alguien en el departamento de servicio para los clientes.

## Grupos Claves que Influyen a las Agencias de Transporte Público

Hay grupos independientes de defensa que tienen metas específicas de influir a las agencias más grandes de transporte público:

- **Rescata Muni (Rescue Muni):** [www.rescuemuni.org](http://www.rescuemuni.org) o (415) 273-1558.
- **La Unión de Usuarios de los Autobuses de la VTA de Santa Clara (Santa Clara VTA Bus Riders Union):** (408) 830-9284, [www.vtaridersunion.org](http://www.vtaridersunion.org) o [info@vtaridersunion.org](mailto:info@vtaridersunion.org).
- **Alianza Para Ferrocarriles en la Bahía (BayRail Alliance)** (para Caltrain y otros tipos de trenes): (866) 267-8024, [www.bayrailalliance.org](http://www.bayrailalliance.org) o [info@bayrailalliance.org](mailto:info@bayrailalliance.org).

En el caso de la mayoría de las agencias de transporte público, organizaciones comunitarias se unen y forman una coalición para ejercer influencia sobre un problema específico. Hable con otros grupos comunitarios

mayores en su área para averiguar quien está tomando acción. Para encontrar algunos de estos grupos, vea Grupos Claves de Defensa en la sección de Gobierno Local (p.70), o comuníquese con TALC.

También puede comunicarse con los sindicatos que representan a los trabajadores de transporte público. Los intereses de los sindicatos y grupos de la comunidad usualmente – pero no siempre – son similares. Por ejemplo, los dos grupos están generalmente de acuerdo en el aumento al nivel de servicio del transporte público. Adicionalmente, los sindicatos tienen mucha experiencia con los oficiales de la agencia de transporte público. Para más información, comuníquese con **TransitWorks**, una coalición de sindicatos representando a los trabajadores de las agencias de transporte público en el área de la bahía, al [www.transitworkscoalition.org](http://www.transitworkscoalition.org).

## Agencias para Controlar la Congestión de los Condados

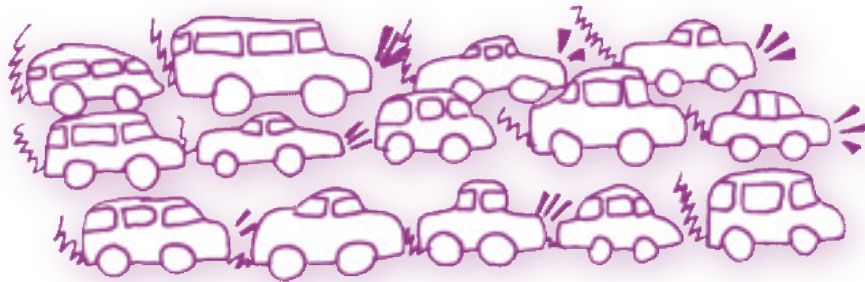
**C**ADA condado en el Área de la Bahía tiene una Agencia para Controlar la Congestión (*Congestion Management Agency – CMA*) – algunas veces conocido como una Autoridad de Transporte (*Transportation Authority*) – la cual es responsable por regulaciones y planificación de transporte. Los CMAs tienen cuatro responsabilidades principales:

- **Desarrollar y poner al día periódicamente un Plan de Transporte del Condado** (*Countywide Transportation Plan – CTP*).
- **Desarrollar planes** de gastos y distribuir fondos para los condados que tienen impuestos sobre las ventas (A partir de Septiembre del 2004: Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo, y Santa Clara).<sup>14</sup>
- **Hacer estudios de planificación,**

como los Estudios de Inversiones Mayores (*Major Investment Studies*) (p.55) y Planes de Transporte Basados en la Comunidad (*Community-Based Transportation Plans*) (p.54), y coordinar los esfuerzos de los gobiernos locales y las agencias de transporte público.

- **Pedir fondos** para proyectos específicos basados en el Plan de Transporte del Condado (*County Transportation Plan*).

Aunque todas estas responsabilidades son importantes, si su condado está desarrollando un plan de impuestos sobre las ventas, es el tiempo más esencial de involucrarse. Esto es en donde hay la mayor flexibilidad y la mejor oportunidad para que logre obtener fondos para el largo plazo.



14. En los Condados de Alameda y San Mateo, la agencia que administra los ingresos viniendo de impuestos sobre ventas es diferente de la agencia que conduce todos los otros deberes de las Agencias de Control de la Congestión.

## Oportunidades Claves Para Obtener Cambios

### Obtenga Nuevos Fondos de los Impuestos Sobre las Ventas en su Condado

La oportunidad de desarrollar un nuevo plan de gastos para un impuesto sobre ventas es algo que se presenta pocas veces en una generación. Usualmente, billones de dólares se generan durante los 20 a 30 años de la vida de un impuesto, y los proyectos que se incluyen en estos planes usualmente reciben fondos adicionales de otras fuentes. Estos planes darán forma a como el condado – y a veces la región – invertirán otros fondos flexibles para las próximas dos o tres décadas.

Los fondos de los impuestos sobre ventas son flexibles. Por eso son ideales para los programas que normalmente serían difíciles de financiar, como servicios de transporte público que corren con más frecuencia o pases con descuento. También es posible lograr obtener nuevos fondos de los impuestos sobre ventas para financiar viviendas de precios alcanzables o parques comunitarios o naturales (vea *Impuestos Sobre Ventas Pueden Financiar Viviendas*, p.52). **Los impuestos sobre ventas de los condados pueden financiar cualquiera de los mejoramientos explicados en el capítulo 3.**

### Comunidades Logrando Obtener Cambios

Entre los años 1999 y 2000, las familias sin hogar y de pocos-ingresos lograron obtener un transporte más justo después de involucrarse en la Medida B, el impuesto sobre las ventas del condado de Alameda. En una encuesta de sus miembros, líderes de Creando Oportunidades para ser Autosuficiente (Building Opportunities for Self-Sufficiency – BOSS) se dieron cuenta que el transporte inadecuado era un gran problema. Cuando ellos se enteraron que el plan de gastos para \$1.4 billones de la Medida B iba a ser negociada, ellos se aprovecharon de la oportunidad.

Con la ayuda de *TALC*, *BOSS* se unió con grupos que protegen el medioambiente, los cuales habían derrotado un intento en 1998 de renovar la Medida B. Ellos enviaron miles de cartas a la Autoridad de Transporte y organizaron a cientos de activistas para llenar las juntas.


Después de luchar por un año, esta coalición logró obtener un nuevo plan con un aumento de \$186 millones para autobuses, transporte especializado para ancianos y minusválidos (paratransit), y programas para la seguridad de peatones y ciclistas. Con un apoyo unánime y una campaña fuerte que fue dirigida por *TALC*, la nueva Medida B ganó con un 81% de los votos.

La ley estatal requiere que 2/3 de los electores voten a favor de un impuesto sobre ventas para que sea aprobada. Esto quiere decir que las agencias necesitan considerar las opiniones y necesidades de una gran parte de la comunidad, especialmente de los grupos que podrían organizar una campaña en contra de la medida.

Tome Acción: ¡Si su condado está considerando poner una nueva medida en la balota, involúcrese *ahora!* El proceso de planificación puede durar más de un año. En varios condados, TALC ha ayudado a grupos comunitarios a influir los planes de impuestos sobre ventas. Para averiguar quien más esta influyendo estos planes del condado y como se puede involucrar, comuníquese con TALC al (510) 740-3150 [access@transcoalition.org](mailto:access@transcoalition.org). También le puede pedir a su Agencia de Control de la Congestión (Congestion Management Agency – CMA) que le notifiquen de juntas relacionadas con el impuesto sobre ventas.

### Los Impuestos Sobre las Ventas También se Pueden Usar Para Financiar Viviendas de Precios Alcanzables

La falta de viviendas de precios alcanzables, especialmente cerca del transporte público, es un problema grave para muchas comunidades y contribuye a problemas con el transporte por toda la región. Pero cuando los condados del Area de la Bahía le piden a los electores que aprueben otro impuesto sobre ventas, los condados casi siempre proponen medidas solamente para el transporte. Eso puede cambiar: hay un movimiento nuevo que va creciendo y está proponiendo que los impuestos sobre ventas también provean fondos para viviendas de precios alcanzables y parques comunitarios o naturales, como también para el transporte.

Si su condado está considerando poner una medida de impuesto sobre venta para financiar el transporte en la balota, considere abogar para un impuesto de muchos/varios propositos/mejoras en vez de eso.  Vea la herramienta *Multipurpose Sales Tax* en el Equipo de Herramientas Defensor Instante y comuníquese con las Asociación Non-Profit de Viviendas del Norte de California al (415) 989-8160 o [www.nonprofithousing.org](http://www.nonprofithousing.org).

**Los Condados del Area de la Bahía  
con Impuestos Sobre Ventas Para Transporte<sup>15</sup>**  
*(as of September 2004)*

Alameda	La primer Medida B fue aprobada en 1986, y se vence en el 2002. El primer intento para renovar la medida falló en 1998. La Medida B actual fue aprobada en el 2000 y se vence en el 2022.
Contra Costa	La primera C fue aprobada en 1988, y se vence en 2009. La Medida J está en la balota de noviembre del 2004.
San Francisco	La primera Propuesta B fue aprobada en 1989. La Proposición K actual fue adoptada en el 2003, y se vence en el 2034.
San Mateo	La primera Medida A fue aprobada en 1988, y se vence en el 2009. La Medida A está en la balota de noviembre del 2004.
Santa Clara	La Medida A+B actual pasó en el 1996 y se vence en el 2006. La renovación de la Medida A pasó en el 2000; va a empezar cuando la Medida A+B se vence (2006) y se vencerá en el 2036. Debido a una disminución de fondos para los proyectos de la Medida A, el VTA está considerando preguntarles a los votantes por otro impuesto sobre las ventas.

**Los Condados del Area de la Bahía  
sin Impuestos Sobre Ventas Para Transporte**

Marin	Intentos fallados en 1990 y 1998. Han puesto la Medida A en la balota del 2004.
Napa	Nunca se a intentado. Considerando poner una medida en una balota en el futuro
Solano	Intento fallado en el 2002. Han puesto la Medida A en la balota de noviembre del 2004
Sonoma	Intentos fallados en el 1990, 1998, y 2000. Han puesto la Medida M en la balota de noviembre del 2004.

15. Los cinco condados también tienen impuestos sobre ventas de ½ de centavo para ofrecer respaldo financiero a las operaciones de transporte: AB1107 en los Condados de Alameda, Contra Costa, y San Francisco, cuales respaldan a BART, Muni, y AC Transit, e impuestos separados en los Condados de San Mateo y Santa Clara.

### Ayude a Desarrollar Planes de Transporte Basados en la Comunidad (Community-Based Transportation Plans)

Algunas Agencias de Control de la Congestión (Congestion Management Agencies - CMAs) están haciendo Planes de Transporte Basados en la Comunidad (Community Based Transportation Plans – CBTPs) para resolver los problemas de las barreras al transporte en comunidades de bajos ingresos y comunidades minoritarias. Estos planes son financiados principalmente por la Comisión de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Commission – MTC) como parte de esfuerzos para implementar una Red Vital de Transporte (o Lifeline Transportation Network – LTN, p.58). La MTC está obligado a trabajar con agencias de transporte público y financiar a grupos comunitarios para asegurar amplia participación pública. No se sabe cuanto impacto tendrá este proceso de planificación debido a que todavía es muy nuevo.

Sin embargo, es posible para que los CBTPs permitan que los grupos comunitarios trabajen juntos con la CMA y agencias de transporte público con el mismo nivel de influencia. Estos planes tienen la intención de: (1) Identificar y priorizar los lugares en donde hay una falta de servicio de transporte; (2) Identificar y priorizar las soluciones para llenar esta falta de servicio de transporte; y (3) Identificar maneras viables para financiar estas soluciones.

#### Tome Acción

- Involúcrese con un CBTP en su comunidad. Si no hay un CBTP, exija que su CMA empiece uno.
- Utilice los resultados de los planes del CBTP y el estudio LTN para obtener fondos que apoyen mejoras en su comunidad.
- Vea la p.58 para obtener información sobre el LTN; vea **IA** *Guía de Transporte Vital (Lifeline Transportation Guidelines)* para detalles sobre el LTN y los CBTPs.

#### Vecindades CBTP

MTC ha recomendado que los CBTPs se conduzcan en las siguientes vecindades. Los que están marcados con un asterisco han completado o empezado uno de estos planes acabo del mes de Septiembre de 2004.

**Condado de Alameda:** el oeste de Berkeley, el oeste de Oakland, el este de Oakland, Ashland\*, Cherrlyland\*, Hayward del Sur\*

**Condado de Contra Costa:** Richmond\*, norte de Richmond\*, San Pablo\*, Martinez, Bay Point/Pittsburg, Monument Corridor (Concord)

**San Francisco:** Civic Center, Mission, Bay View/Hunters Point

**Condado de Marin:** Area del Canal (San Rafael), Ciudad de Marin

**Napa:** Ciudad de Napa\*

**Condado de San Mateo:** Daly City, el este de Palo Alto\*

**Condado de Santa Clara:** el este de San Jose, Milpitas, Gilroy

**Condado de Solano:** Cordelia, Dixon\*, el centro de Vallejo

**Condado de Sonoma:** Santa Rosa (oeste de la carretera 101)

### Participe en el Proceso de Poner al Día al Plan de Transporte de su Condado

Cada dos o tres años, todos los condados ponen al día sus Planes de Transporte (o el CTP, aunque puede llevar otro nombre, como “Visión 2020”). Este plan define una visión para las inversiones al transporte para los próximos 20 a 25 años.

Como el Plan de Transporte Regional (RTP, p.60), estos planes usualmente se enfocan en la distribución de fondos capitales. Esto usualmente no es un buen lugar para pedir mejoras a las operaciones, pero si es una buena ocasión para exigir que su condado identifique nuevas prioridades y que empiecen planeando para ellas. Adicionalmente, el CTP usualmente es la base de las aplicaciones del condado a la Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) para el Plan Regional de Transporte (RTP) y para la distribución de fondos.

Preguntele a su Agencia de Control de la Congestión (CMA) que le notifique acerca del proximo “update” del CTP.

### Esté Atento a Estudios de Inversión Mayor (MIS) y Otros Estudios de Planificación

Como las agencias del transporte público, las Agencias de Control de la Congestión (CMAs) hacen estudios de planificación para decidir entre alternativas a los problemas del transporte. Estos frecuentemente se dirigen a reducir la congestión o incrementar las opciones de transporte en un área en particular. Vea p.44 para obtener más información sobre los MIS y estudios similares.

Pregunte que su CMA le notifique acerca de cualquier estudio de planificación que afectaría su vecindad.



## Quienes Son Los Que Toman las Decisiones

Las juntas directivas de la Agencia de Control de la Congestión (CMA) consisten de oficiales elegidos por las ciudades y condados, y de vez en cuando de representantes de agencias de transporte público de los condados. Las decisiones complejas y los largos plazos de los proyectos, combinados con el cambio de miembros de la junta, significa que el personal de las CMAs tiene mucha influencia sobre la dirección de las leyes. Así que la comunicación directa con el personal ejecutivo (y también con la junta directiva) es muy importante.

### Como Comunicarse con Ellos

Vea el apéndice de Contactos Claves (p.79-80) para obtener información detallada para cada agencia.

Cada CMA mantiene listas de personas que están interesadas en sus actividades: personas a las cuales les mandan avisos de juntas, anuncios acerca de proyectos que están empezando el proceso de revisión ecológica, Estudios de Inversiones Mayores (Major Investment Studies – MIS), y otra información.

## Grupos de Defensa de los Derechos que Influyen a las Agencias del Control de la Congestión

Aunque las Agencias de Control de la Congestión (Congestion Management Agencies – CMAs) tienen mucha influencia en el proceso de las decisiones acerca del transporte, estas agencias son poco conocidas por el público. Son pocas las veces que son mencionadas en las noticias, y no hay grupos de defensa del interés del público al nivel del condado se enfocan en asegurar que las CMAs estén tomando en cuenta los intereses de la comunidad. La mayor parte del tiempo, pocos miembros del público asisten las juntas de los CMAs. Hay dos excepciones mayores de esta regla:

- TALC y otros grupos de interés del público usualmente ponen mucha atención a los esfuerzos de las CMAs en desollar los planes de gastos de los impuestos sobre ventas.
- Grupos que trabajan al nivel local se enfocan en un CMA cuando se presenta un proyecto controversial.

Comuníquese con TALC al (510) 740-3150 o [access@transcoalition.org](mailto:access@transcoalition.org) para aprender sobre los grupos claves que influyen a su CMA acerca de su asunto en particular.

## Comisión de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Commission – MTC)

LA COMISIÓN DE TRANSPORTE METROPOLITANO (Metropolitan Transportation Commission – MTC) fue creada por la legislatura de California en 1970 para planear una red de transporte para los nueve condados del Area de la Bahía. MTC tiene tres responsabilidades principales:

### Planear

- El Plan Regional de Transporte (Regional Transportation Plan – RTP) de la MTC identifica cuales proyectos de transporte son elegibles para los fondos flexibles del gobierno estatal y federal.
- La MTC inicia esfuerzos específicos de planificación, como planes de transporte y Estudios de Inversione Mayor (Major Investment Studies – MIS) relacionados con el programa de Ayuda Para Encontrar Trabajo y Salir de la Asistencia Pública, (Welfare to Work).

### Fundar

- Cada año, la MTC vota para distribuir cerca de \$1 billón para el transporte público, calles locales y carreteras, instalaciones de carga, y rutas para bicicletas y peatones en la región.
- Entre estos fondos hay varios programas que la MTC ha iniciado, como los programas Transporte Para Comunidades Habitables

(Transportation For Livable Communities – TLC) y Transporte Accesible Para Personas de Bajos Ingresos (Low-Income Flexible Transportation – LIFT).

### Abogar

- La MTC promueve su posición a los niveles estatales y federales y es negociado de acuerdos entre agencias locales.
- Históricamente, la MTC no ha participado directamente en los impuestos sobre las ventas de los condados, los cuales son los que más influyen en el proceso de planificación de transporte en la región.

### Coordinación

- La MTC coordina programas regionales como Translink (el pase regional de transporte público) y “511” (información acerca del transporte público vía Internet o teléfono).

## Oportunidades Claves Para Obtener Cambios

### Luche por una Red Vital de Transporte (*Lifeline Transportation Network – LTN*) y Planes de Transporte Basados en la Comunidad (*Community Based Transportation Plans – CBTPs*)

Ha pasado demasiado tiempo sin hacer inversiones mayores al transporte para comunidades de bajos ingresos, y grupos comunitarios han exigido por muchos años que la MTC y otras agencias de transporte hagan un mayor esfuerzo para apoyar estas comunidades. En el 2001, la MTC adoptó el reporte *Red Vital de Transporte (Lifeline Transportation Network – LTN)* que identificó las necesidades mayores acerca del transporte público en comunidades de bajos ingresos en el Área de la Bahía. Fundar el LTN resultaría en más horas de servicio, más frecuencia de las rutas más patrocinadas y la adición de nuevas rutas en áreas con poco servicio.

Para lograr las metas del LTN, ayudará tener una definición más clara de las mejoras con más prioridad y hacer que las agencias de transporte en todos los niveles apoyen estas mejoras. La MTC tomó un paso útil, pero pequeño, en camino a estas definiciones cuando fundó Planes de Transporte Basados en la Comunidad (*Community Based Transportation Plans - CBTPs*). Hasta el momento, la MTC ha financiado cinco CBTPs, cubriendo 9 de las 27 comunidades identificadas en el *Reporte LTN*. Vea la sección acerca de las CMA de los condados para obtener una explicación de como influir estos planes (vea p.54).

### Transporte Accesible Para Personas de Bajos Ingresos (*Low-Income Flexible Transportation – LIFT*)

La MTC inició el programa “Transporte Accesible Para Personas de Bajos Ingresos” (*Low-Income Flexible Transportation – LIFT*) en el año 2000 para mejorar los servicios de transporte para los residentes de comunidades de bajos ingresos. El programa LIFT apoya una gran variedad de servicios como:

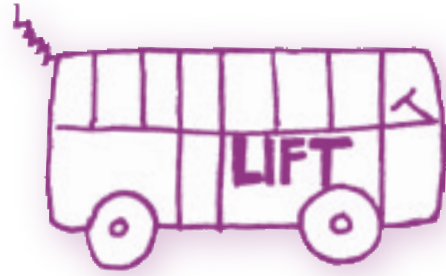
- Incrementos a las horas de servicio de los autobuses y mejor calidad de servicio.
- Nuevos servicios de minibuses que transportan por cortas distancias en intervalos (*shuttles*).
- Minibuses que transportan a corta distancia por intervalos para el cuidado de niños.
- Precios reducidos para personas que usan el sistema de automóviles compartidos para transportarse (*car-sharing*).
- Programas de asistencia para comprar vehículos
- Precios reducidos para pases de transporte público

Un gran aumento en los fondos para la LIFT es una de las acciones más directas que la MTC puede tomar para lograr un sistema de transporte más justo.

Comuníquese con el administrador del programa LIFT de la MTC (p.79) para averiguar como aplicar para fondos de la LIFT.

Aunque la MTC adoptó el *Reporte LTN* como parte del Plan Regional de Transporte del 2001, MTC tiene poco dinero para cumplir con estas necesidades. El análisis inicial mostró que para satisfacer todas las necesidades del LTN, se necesita más de \$100 millones por año más que los fondos que hoy en día van para operar el sistema de transporte público. En otras palabras, se necesita 12% más financiamiento de lo que actualmente se gasta en todos los servicios de autobuses en el Area de la Bahía.

Al nivel regional, otro paso pequeño pero importante, es el programa de la MTC llamado “Transporte Flexible Para Personas de Bajos Ingresos” (Low-Income Flexible Transportation – LIFT) (vea a la par, p.58). La LIFT ha financiado varias mejoras pequeñas del LTN, pero el ciclo de fondos más reciente apartó solamente \$2 millones por año para satisfacer una necesidad de más de \$100 millones por año. Los fondos pueden incrementar si la MTC cumple con su compromiso del 2003 para una Red Vital de Transporte (Lifeline Transportation Network – LTN) (Ahora fundado cerca de \$9 millones por año). También, la Medida Regional 2, cual fue adoptada en marzo del 2004, financiará otros \$7 millones por año para mejoras relacionadas con el LTN. Sin embargo, todavía falta mucho para que el programa cumple con todas las necesidades de la región. Hasta ahora, la MTC no ha hecho un compromiso firme de cuando van a empezar a proveer fondos adicionales para la LIFT y otros elementos del programa LTN.



Para implementar el LTN, la MTC y otras agencias de transporte público necesitan hacer tres cambios mayores fuera de lo que normalmente hacen:

- **Planear:** Conducir CBTPs en todas las comunidades de bajos ingresos en la región y comprometerse a implementar las recomendaciones del plan. Completar el análisis LTN: La MTC y las agencias de transporte público todavía no han terminado de analizar la mejor forma de satisfacer las necesidades identificadas por el LTN y cuanto costará.
- **Fundar:** Asegurar fondos adicionales para la operación del transporte público y para programas vitales como el LIFT, no solamente de los fondos regionales pero también de fondos locales y estatales. Por ejemplo, un impuesto sobre la gasolina en la región con fondos adecuados para el transporte público podría eliminar una gran porción de las necesidades identificadas en el LTN.
- **Política:** La MTC y otras agencias necesitan considerar políticas que hasta ahora no han tenido la voluntad de considerar. La MTC podría incluir requisitos para que los nuevos planes de financiamiento para el transporte (como los impuestos sobre ventas de los condados) incluyan suficientes fondos para

mejoras al LTN, quizás como una condición para recibir fondos adicionales. Como un principio de justicia ambiental (*environmental justice*), la MTC también podría requerir que cuando las agencias de transporte público hacen planes de expansión de servicio para personas que viajan largas distancias diariamente a su trabajo, también tendrían que comprobar que pueden mantener y mejorar los servicios del LTN a la misma vez.

Debido a que esto es una nueva área de debate, va a ser muy importante que grupos comunitarios mantengan presión sobre la MTC y otras agencias de transporte para que tomen acción sobre las recomendaciones del *Reporte LTN*, y para que se aseguren que las necesidades en el LTN *se cumplen* y no solamente que sean estudiadas.

#### Tome Acción

- Empiece a insistir que la MTC financie CBTPs para todas las comunidades necesitadas
- Involúcrese en un CBTP (vea p.54 para más información)
- Únase con otros grupos comunitarios en exigir que la MTC aumente drásticamente los fondos para LIFT en el RTP y otros procesos (comuníquese con TALC para averiguar la condición actual)
- Use el *Reporte LTN* y los resultados de los CBTPs para abogar para fondos de transporte en los impuestos sobre ventas de los condados y otras nuevas medidas para fondos.
- Comuníquese con TALC para averiguar como apoyar reformas de transporte al largo-plazo que

respaldan mejoras al LTN.

### Involúcrese en el Plan de Transporte Regional (Regional Transportation Plan – RTP)

Cada tres años, la MTC pone al día el RTP. La MTC está en medio de su actualización más reciente, y se espera que el proceso se va a terminar en los principios del 2005. Esta actualización del RTP se conoce como “Transporte 2030.”

Transporte 2030 definirá como más de \$100 billones se gastarán en el transporte en los próximos 25 años. La MTC calcula que cerca del 92% del total es para inversiones básicas (*baseline investments*) o compromisos previos, y no serán cambiados. Esto incluye operaciones externas, mantenimiento de las vías existentes y servicios de transporte, proyectos que han estado en preparación por años y que casi están listos para construir, y proyectos que fueron específicamente aprobados por los electores y están dentro del presupuesto.

Decidir como distribuir el 8% que sobra – cerca de \$9 billones – es una de las decisiones más grandes del RTP. Estos fondos, conocidos como “Track 1” usualmente solo pueden ser invertidos en proyectos capitales (*capital projects*) aunque ocasionalmente hay algunos fondos disponibles para operación y mantenimiento.

Adicionalmente, la MTC desarrolla un plan de recomendación para nuevos fondos potenciales. En Transporte 2030, este plan se llama “big tent.” El plan tiene detalles de las prioridades para inversiones por tanto como \$25 billones en impuestos sobre ventas de los condados, una cuota

regional sobre matriculas de vehículos, un posible impuesto regional sobre la gasolina, y otras posibilidades para nuevos fondos.

El RTP provee muchas oportunidades para lograr un transporte justo. Por ejemplo, la MTC puede:

- Decidir cuantos fondos van a ser usados para mantener los sistemas de transporte de la región (mejor conocido como reponiendo las fugas de capital del transporte
- Distribuir fondos y adoptar medidas para implementar la Red Vital de Transporte (Lifeline Transportation Network – LTN) tal como fondos para la LIFT (p.58).
- Adoptar políticas para estimular el desarrollo de viviendas y edificios compactos y viviendas de precios alcanzables para personas de bajos ingresos alrededor de nuevas estaciones de transporte.
- Adoptar políticas para requerir que nuevos proyectos de expansión de transporte tengan suficientes fondos monetarios, no solamente para su construcción, pero también suficientes fondos para operaciones sin tener que prestar fondos de servicios existentes (como en San José).

En respuesta a la presión de comunidades y requisitos de justicia ambiental del gobierno federal, la MTC ha mejorado sus esfuerzos de alcance hacia comunidades y ha creado más oportunidades para que el público participe en el RTP. Estos esfuerzos incluyen el proveer fondos para ayudar a grupos comunitarios conducir esfuerzos de alcance con sus comunidades y ayudar a que el público participe en el proceso. Ahora, más que

nunca, líderes comunitarios tienen la oportunidad de presentar su punto de vista y mantener a la MTC responsable con el suministro del público.

Tome Acción: En los años 1998, 2001, y otra vez en 2003-04 TALC coordinó los esfuerzos de grupos comunitarios para influir el RTP. Comuníquese con TALC para involucrarse y con la MTC para aprender más sobre las oportunidades para involucrar a la comunidad.

**Ayude a Conseguir Fondos Para Programas Especiales: “Transporte Para Comunidades Habitables” (Transportation for Livable Communities – TLC) y el “Programa de Incentivos para Viviendas (Housing Incentive Program – HIP)**

El programa “Transporte Para Comunidades Habitables” (*Transportation For Livable Communities – TLC*) de la MTC provee donaciones para ayudar a los gobiernos locales planear y construir proyectos de desarrollo urbano son sentido (*smart-growth*). Donaciones para planificación fundan los procesos para juntar a los residentes de la comunidad con diseñadores y planificadores de transporte para diseñar las inversiones en el transporte que cumplen con las metas de la comunidad. Donaciones capitales (*capital grants*) fundan el diseño y construcción de pueblos integrados con el transporte público (transit villages), instalaciones y servicios para bicicletas, plazas para peatones, y mejoras y embellecimientos a las calles. En este programa competitivo, proyectos reciben prioridad si se han desarrollado con un proceso de planificación con la comunidad.

Es más, el “Programa de Incentivos para Viviendas” (Housing Incentive Program – HIP) da subsidios a las ciudades y condados que aprueban viviendas compactas cerca de las estaciones mayores de transporte público. Los subsidios están basados en el número de recamaras aprobadas, con aun más prioridad para viviendas de precios alcanzables y de densidad más alta. Los subsidios pueden ser usados para los mismos tipos de mejoras que las donaciones capitales (*capital grants*) del TLC.

**Tome Acción:** Pídele a los planificadores de su ciudad que apliquen para el TLC o la HIP para financiar mejoras en su vecindad. Para obtener más información sobre estos programas y la situación actual de las aplicaciones, vea la sección de *Desarrollo Urbano con Sentido y el TLC (Smart Growth/TLC)* en el sitio de Internet de la MTC: [www.mtc.ca.gov/projects/livable\\_communities/tlc\\_grants.htm](http://www.mtc.ca.gov/projects/livable_communities/tlc_grants.htm).



### Ayude a Pasar un Impuesto Regional Sobre La Gasolina

Cuotas sobre las personas que usan los servicios de transporte (*transportation user fees*) hacen la conexión más directa entre la gente que usa las carreteras del Area de la Bahía y la operación, el mantenimiento, y el mejoramiento del sistema de transporte. La MTC tiene la autoridad de poner un impuesto regional sobre la gasolina hasta de diez centavos por galón en una balota. Pero encuestas indican que los electores no están entusiasmados en pagar por un impuesto sobre la gasolina, aun que un impuesto de cinco centavos por galón le costaría a un automovilista un promedio de solo \$30 por año y juntaría cerca de \$170 millones cada año.

Un impuesto regional sobre la gasolina sería una fuente de fondos estable que podría ser gastada en la operación y mantenimiento necesario para agencias del transporte público y para reparar calles locales. Es más, los miembros del personal de la MTC han considerado la posibilidad de dedicar 2/3 de los fondos de un impuesto sobre la gasolina para la operación del transporte público. Debido a que las encuestas no muestran gran apoyo para un impuesto sobre la gasolina, la MTC no ha formado un plan y probablemente continuará a permanecer sin un plan hasta el 2006 a lo más temprano.

Pongase en contacto con TALC o la MTC para averiguar sobre el estado de planificación para obtener un impuesto regional sobre gasolina.

### Esté Atento a las Decisiones de Programación y Distribución

El RTP es el plan regional para los próximos 25 años, pero no es la responsabilidad del plan de distribuir los fondos. La distribución se hace cuando la MTC vota sobre como proporcionar los fondos estatales y federales en ciclos de dos o tres años.

En teoría, la MTC las políticas adoptadas durante el RTP. Pero en realidad, todavía hay algo de flexibilidad. Esto es especialmente importante cuando la MTC tiene que decidir cuales proyectos de una lista larga deberían ser financiados primero. En realidad, estos son los proyectos que no solamente están listos para ser construidos, pero también son los que tienen el más apoyo político.

Ponga mucha atención a estas decisiones si su comunidad ha logrado incluir un proyecto en el RTP y si están inseguros acerca de cuando será financiado o que programa específicamente va a proveer los fondos necesarios. Adicionalmente, si logra convencer a la MTC que haga un gran cambio en su política o en los fondos en el proceso del RTP, puede ser que va a tener que seguir vigilándolos para asegurar que los cambios sean implementados cuando la MTC finalmente distribuye el dinero.

Por ejemplo, programas regionales como el TLC (vea p.61) o la LIFT (vea p.58) también necesitan estar dentro del presupuesto de estos ciclos de fondos. Las decisiones que toma la MTC para financiar el mantenimiento del sistema del transporte público van a necesitar ser reflejados en las futuras decisiones sobre distribución y programación.

Los programas principales de donaciones son:

- El Programa Regional Para Mejorar el Transporte (Regional Transportation Improvement Program – RTIP): alrededor de \$200 millones por año, es proporcionado cada dos años. El RTIP está compilado por la MTC de las listas de prioridades sometidos por las Agencias para Controlar la Congestión (CMAs). El RTIP es parte del Programa Estatal Para Mejorar el Transporte (State Transportation Improvement Program – STIP) sobre cual MTC tiene control.
- El Programa de Transporte Sobre Tierra (Surface Transportation Program – STP) y la Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (Congestión Management and Air Quality – CMAQ): alrededor de \$130 millones por año son proporcionados cada dos años. Esta porción de fondos federales para el transporte está bajo el control de la MTC, y tiene bastante flexibilidad.

Adicionalmente, la MTC puede ejercer sierta discreción sobre varios programas de donaciones. Para obtener detalles adicionales sobre todos los programas bajo el control de la MTC, vea Gastos de Movimiento (*Moving Costs*) (p.84).

Si su comunidad tiene un proyecto en el plan del RTP de la MTC, pregúnteles cuando será financiado y de que programa vendrán los fondos. Si necesita asistencia técnica, comuníquese con TALC (p.78).

## Quiénes son los que Toman las Decisiones

### Los Comisionados de la MTC (MTC Commissioners)

La MTC tiene 19 miembros. De esos 19 miembros, 16 pueden votar: 14 son escogidos por oficiales elegidos al nivel local (Dos del condado de Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo, y Santa Clara, y uno del condado de Marin, Napa, Solano, y Sonoma). Los otros dos miembros que votan representan agencias regionales: la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (Association of Bay Area Governments – ABAG) y la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (San Francisco Bay Conservation and Development Commission – BCDC).

Los tres miembros que no votan representan la Agencia Estatal de Negocios, Transporte, y Viviendas (State’s Business, Transportation and Housing Agency), la Agencia Federal de Viviendas y Desarrollo Urbano (Federal Housing and Urban Development Agency), y el Departamento Federal de Transporte (U.S. Department of Transportation).

Todos los Comisionados sirven por términos de cuatro años y pueden ser reelegidos indefinidamente. El presidente y el vicepresidente son elegidos por los miembros que votan en la MTC cada dos años.

### Comités y la Asociación del Área de la Bahía

Las discusiones, recomendaciones, y decisiones públicas ocurren en juntas mensuales de la Comisión y de los comités. La mayoría del debate ocurre al nivel del comité. Los comités claves incluyen: Operación y Planificación (Planning and Operations – POC); Distribución y Programación (Programming and Allocations – PAC); y Legislación.

La “Asociación del Área de la Bahía” (Bay Area Partnership) junta a los miembros importantes del personal de la MTC, de las CMA de los condados, de las agencias del transporte público, y también algunos de los departamentos de trabajo de las ciudades y condados, de los puertos, y de los departamentos estatales y federales de transporte y de agencias de protección del medioambiente. Muchas de las decisiones de la MTC son discutidas en las juntas de la Asociación antes



que se presenten a la Comisión entera. Desde el 2003, la asociación ha tomado un papel cada vez más grande en influir las decisiones de la MTC. ¡Cuidado: términos técnicos de transporte se utilizan mucho en estas juntas!

### **Comités de Consejos del Público (Public Advisory Committees) y Grupos de Trabajo (Working Groups)**

La MTC también tiene tres comités de consejo: Un Consejo de Consultas (Advisory Council) representando una gran variedad de intereses; un Comité de Consejo de Minorías, y un Comité de Consejo de los Ancianos y Minusválidos. Los miembros del personal de la MTC mantienen a estos comités informados acerca de las actividades y les piden recomendaciones. Estos comités de consejos no tienen autoridad para tomar decisiones, pero últimamente la MTC les ha estado pidiendo más consejos y opiniones.

Adicionalmente, la MTC frecuentemente establece “grupos de trabajo” para aconsejar a la agencia sobre procesos y asuntos específicos de planificación. Por ejemplo, un grupo regional de Empleo Para Salir de la Asistencia Pública (Welfare to Work) se junta cada dos meses para compartir información y dar sus opiniones a los miembros del personal de la MTC sobre varios esfuerzos que afectan a



las familias de bajos ingresos. Aunque estos grupos de trabajo pueden ser una oportunidad de influir a los procesos de planificación específicos, para participar efectivamente se necesita ser un experto en el asunto específico. Grupos de Trabajo generalmente no son una manera útil para recibir grandes cantidades de opiniones del público.

#### **Como Comunicarse con Ellos**

Llama a la MTC al (510) 464-7700 o visite el sitio [www.mtc.ca.gov](http://www.mtc.ca.gov). Para obtener más información vea el apéndice de organizaciones claves (p.79, o en la Internet: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access)

## Grupos de Defensa Claves que Influyen a la MTC

TALC, quien publica esta guía, es una coalición de más de 90 grupos de interés público y se ha convertido en el grupo más importante que protege los intereses del público de la MTC, en particular con el proceso del RTP y el desarrollo urbano que tiene sentido (*smart growth*). TALC analiza políticas de la region y de los condados, trabaja con grupos comunitarios para desarrollar alternativas, y coordina campañas locales. Comuníquese con TALC al: (510) 740-3150, [access@transcoalition.org](mailto:access@transcoalition.org), o [www.transcoalition.org](http://www.transcoalition.org).

Adicionalmente, dependiendo de su asunto, puede comunicarse con varios otros grupos de defensa del interés del público que influyen las decisiones de la MTC:

- **Hábitat Urbano** (Urban Habitat) dirige un Instituto de Liderazgo y coordina La Junta Política para Igualdad en la Sociedad (Social Equity Caucus - SEC) que junta a líderes de grupos minoritarios de toda la región. El **Grupo de Trabajo de Justicia de Transporte** (Transportation Justice Working Group) guía los esfuerzos

del SEC sobre asuntos de transporte y está coordinado por Urban Habitat y TALC. Llame al: 510-839-9510 o [info@urbanhabitat.org](mailto:info@urbanhabitat.org). También vea información adicional en el apéndice de Organizaciones Claves.

- **Soluciones de Transporte y Fondo de Defensa** (Transportation Solutions and Defense Fund – TRANSDEF) a demandado a MTC varias veces sobre asuntos de calidad del aire y el uso de transporte regional (regional transit ridership). Comuníquese con: David Schonbrunn, 415-380-8600 o visite [www.mtcwatch.org](http://www.mtcwatch.org).
- **La Coalición de Ciclistas del Area de la Bahía** (Bay Area Bicycle Coalition – BABC) representa coaliciones de ciclistas locales uniéndose en asuntos regionales, especialmente con financiamiento y la implementación de una red regional de caminos para bicicletas que hace conexiones con el transporte. Comuníquese: visite [www.bayareabikes.org](http://www.bayareabikes.org) y haz un clic a la pagina *Comuníquese con Nosotros (Contact Us)* para encontrar el representante de su condado.

## Gobierno Local (Ciudades y Condados)

**E**L AREA DE LA BAHÍA tiene más de 100 ciudades, condados, y otros municipios (pueblos, etc.) Colectivamente conocidos como el “gobierno local,” ellos son principalmente responsables por mantener las calles y autopistas locales, como también los caminos para peatones y ciclistas.

Las decisiones del gobierno local tienen una gran influencia sobre la seguridad y acceso para peatones y ciclistas y también de los conductores de automóviles y los autobuses que usan las calles de la ciudad. El gobierno local también comparte con Caltrans el control y responsabilidad de las carreteras estatales en áreas urbanas, como la Avenida San Pablo (Ruta Estatal 123) y El Camino Real (Ruta Estatal 82).

Gobiernos locales también controlan la mayoría de las decisiones sobre el uso de terrenos. Esto les da un poder tremendo sobre la cantidad de viviendas de precios alcanzables (affordable housing) que se requieren y la posibilidad de tener zonas de desarrollo en conjunto con el transporte (transit-oriented development).

En algunos casos, el gobierno de la ciudad también maneja el servicio de los autobuses locales y provee o coordina los servicios para el transporte de ancianos y minusválidos (Paratransit). Vea Agencias de Transporte Público (Transit Agencies) (p.41) para obtener más información sobre estos casos.

### Oportunidades Claves Para Obtener Cambios

Las oportunidades que los gobiernos locales presentan al público para lograr cambios varían mucho. Esta guía no puede cubrir cada una de las oportunidades que hay en toda el Area de la Bahía. Las siguientes son solo dos clases de oportunidades que su comunidad podría aprovechar.

#### **Ayude a Poner al Día o a Desarrollar Planes Para Peatones y Ciclistas**

Los nueve condados – y aproximadamente la mitad de las ciudades – en el Area de la Bahía han desarrollado

planes para bicicletas. Algunos también han desarrollado planes para peatones. Participar en el desarrollo, o en poner al día estos tipos de planes, es una buena manera de asegurarse de que su gobierno local este tomando en cuenta la seguridad y las otras necesidades de los peatones y ciclistas. Los planes del condado pueden ser hechos por su gobierno del condado o por la Agencia para Controlar la Congestión (County’s Congestion Management Agency). Los planes de la ciudad siempre son hechos por la ciudad.

¡Tome Acción! Si su gobierno local no ha desarrollado planes para bicicletas o peatones, ayude a empezar una campaña para demandar que lo hagan. Muchos fondos monetarios del estado y gobierno federal solo se pueden usar para jurisdicciones que han completado sus planes. Para obtener un buen ejemplo de un plan para peatones, vea el “Master Plan” para peatones de Oakland en el sitio de Internet: [www.oaklandnet.com/government/Pedestrian/index.html](http://www.oaklandnet.com/government/Pedestrian/index.html).

Pero el asegurar que las necesidades de su comunidad sean incluidas en el plan es solo la mitad del proceso. El próximo paso es asegurar que el plan sea implementado.

¡Tome Acción! Si su gobierno local ya tiene un plan, pídale al personal que aplique para obtener fondos monetarios de varios programas especiales que apoyan el transporte no-motorizado, como el programa del estado de Rutas Seguras Hacia las Escuelas; el programa de la MTC, Transporte para Comunidades Habitables; y el nuevo programa regional, Rutas Seguras Hacia el Transporte, cual fue creado por la adopción de la Medida Regional 2 por los electores del Area de la Bahía en marzo del 2004.

### **Ayude Desarrollar “Planes Específicos” Para el Desarrollo Diseñado en Conjunto con el Transporte Público**

Todas las ciudades y los condados están obligados a desarrollar un Plan General

que define las políticas generales para crecimiento en el futuro. Gobiernos locales están desarrollando Planes Específicos con más frecuencia para estimular la organización de nuevas comunidades alrededor de estaciones del transporte público. Muchas veces estas comunidades están construidas sobre terrenos que han sido desocupados y que están rodeados por terrenos en donde hay viviendas o edificios. Pero muchas veces, hay obstáculos para realizar este tipo de desarrollo diseñado en conjunto con el transporte público (transit oriented development). No se realizará a lo menos que la comunidad o el gobierno local lo promuevan activamente. La planificación puede haber sido hecha sin tomar en cuenta las necesidades de la comunidad. El desarrollo de un Plan Especifico (Specific Plan) puede ayudar a solucionar los dos de estos problemas.

Desarrollando un Plan Especifico le ofrece a miembros de la comunidad la oportunidad de decidir con anticipo – en vez de en reacción – que tipo de desarrollo desean. El proceso debería incluir talleres públicos (o foros comunitarios) para delinear lo que quiere la comunidad. Estos planes pueden resultar en el cambio de ordenanzas municipales sobre nuevas construcciones en áreas determinadas, en viviendas de precios alcanzables, y en el establecimiento de reglas específicas del diseño.

Preguntale a los miembros del personal de su gobierno local y agencia de transporte público a que desarrollen e

implementen un Plan Específico para su área. Quizas ellos podrian aplicar para fondos de la MTC, si el RTP incluye dinero para apoyar Planes Especificos.

### **Pase un Impuesto Sobre la Gasolina en el Condado**

Los condados tienen la autoridad de pedirles a los electores que apoyen un impuesto sobre la gasolina para financiar gastos relacionados con carreteras y para gastos “capitales” (*capital costs*) del transporte público. Tal impuesto

podría proveer rentas públicas importantes para áreas que tienen gran necesidad de mantener sus calles y autopistas en buena condición. Sin embargo, ningún condado en el Area de la Bahía tiene un impuesto sobre la gasolina ni han considerado esta opción en los últimos años.

Para obtener más información sobre impuestos locales o regionales sobre gasolina, vea la seccion sobre Agencias de Transito (p.47) o la Comisión Metropolitana de Transporte (p.62).

## **Quienes Toman las Decisiones y Como Comunicarse con Ellos**

Las decisiones relacionadas con la planificación urbana usualmente pasan por una “Comisión de Planificación.” Algunas de las ciudades más grandes también tienen una “Comisión de Transporte” cual da recomendaciones al Concilio de la Ciudad (*City Council*). En otras ciudades, estas propuestas son pasadas directamente del personal a los oficiales elegidos. De cualquier manera, el Concilio de la Ciudad o La Junta de Supervisores del Condado (*County Board of Supervisors*) toman la decisión final sobre los asuntos que el gobierno local controla.

### **Como Comunicarse con Ellos**

Para obtener información sobre como comunicarse, vea su guía telefónica o visite el sitio de Internet de ABAG al

[www.abag.ca.gov/abag/local\\_gov/county/county.html](http://www.abag.ca.gov/abag/local_gov/county/county.html).

Para asuntos relacionados con la planificación urbana, comuníquese con alguien en el Departamento de Planificación o Desarrollo Económico y Comunitario o alguna oficina similar. Para asuntos de calles, banquetas, y bicicletas comuníquese con el Departamento de Servicios Públicos. Algunas ciudades tienen un planificador para ciclistas y peatones; la mayoría de los condados dependen de su CMA para esas funciones. Adicionalmente, los Departamentos de Salud se preocupan cada vez más acerca de la seguridad de los peatones y ciclistas.

Es probable que encuentre asistencia en esos departamentos.

## Grupos de Defensa Que Influyen al Gobierno Local

Como el gobierno de la ciudad es el nivel de gobierno más cercano a las vidas de la gente, ellos usualmente tienen muchos grupos que tratan de influirlos regularmente. Estos grupos tal vez ya estén trabajando en estos asuntos:

- En algunas ciudades, **grupos en defensa de peatones** están trabajando para hacer las calles más seguras para caminar: Walk San José, Oakland Pedestrian Safety Project, y Walk San Francisco son algunos de estos grupos.
- **Coaliciones en defensa del ciclista** existen en la mayoría de los condados y en algunas ciudades. Para una lista completa, visite [www.bayareabikes.org/links.htm](http://www.bayareabikes.org/links.htm)
- **Coaliciones comunitarias** unen a líderes de una variedad de intereses diferentes. Algunos ejemplos son los esfuerzos de coaliciones entre ciudades como el Richmond Vision 2000 y Oakland Coalition of Organizations y coaliciones de comunidades específicas como el Mission Anti-Displacement Coalition (San Francisco) y el Mayfair Improvement Initiative (San José).
- **Coaliciones religiosas** unen a líderes de diversas organizaciones religiosas. Ejemplos incluyen al Richmond Improvement Association, Santa Clara Council of Churches, Oakland

Coalition of Congregations, Peninsula Interfaith Action, y Faith Works (Condado de Contra Costa).

- Para obtener ayuda sobre Planes Específicos o asuntos sobre planificación urbana local, comuníquese con el **Non-Profit Housing Association of Northern California**, al (415) 989-8160 o [www.nonprofithousing.org](http://www.nonprofithousing.org). Los miembros del NPH incluyen organizaciones no-lucrativas de desarrollo por toda la región, quienes tienen experiencia extensiva sobre asuntos de planificación urbana al nivel local.
- **Grupos que representan a los ancianos** usualmente tienen mucha experiencia en asuntos de seguridad para peatones y asuntos del transporte para ancianos (Paratransit). Ejemplos incluyen Senior Action Network (San Francisco) y United Seniors of Oakland and Alameda County.

Son demasiados los grupos y líderes locales importantes para nombrarlos todos aquí. Para comunicarse con grupos en su área, comuníquese con TALC al (510) 740-3150 o vaya a [access@transcoalition.org](mailto:access@transcoalition.org) o comuníquese con el coordinador del Social Equity Caucus de Urban Habitat al (510) 839-9510 o [info@urbanhabitat.org](mailto:info@urbanhabitat.org).

## Gobierno Estatal

**C**UATRO SECTORES PRINCIPALES del gobierno estatal afectan la planificación y la financiación del transporte:

- **La Legislatura** distribuye fondos y pasa leyes que proveen dinero directamente a proyectos u ordenan como serán distribuidos los fondos estatales existentes.
- **Caltrans** (el Departamento de Transporte Estatal) construye y mantiene carreteras estatales, autopistas sin peajes, y vías de trenes interregio-

nales. También distribuyen fondos para algunos programas específicos.

- **La Comisión de Transporte de California** (*California Transportation Commission – CTC*) toma decisiones sobre cómo distribuir los fondos del programa de Mejoras al Transporte Interregional (*Interregional Transportation Improvement Program – ITIP*).
- **El Gobernador** firma y aprueba o le pone su veto a las leyes y nombra oficiales de Caltrans y el CTC.

## Oportunidades Claves Para Obtener Cambios

Al contrario de lo que la mayoría de la gente cree, fondos monetarios estatales y federales solo forman una pequeña porción (menos de un tercio) de los fondos para el transporte en el Área de la Bahía.<sup>16</sup> Solo una porción pequeña de ese dinero está disponible para la operación del transporte público. Algunos fondos estatales ayudan a mantener las calles y carreteras en buena condición, mientras que los programas de “Asistencia Estatal Para el Transporte” (State Transit Assistance – STA) y “Acta del Desarrollo del Transporte” (Transportation Development Act – TDA) ayudan con la operación del transporte público.<sup>17</sup> Fondos del STA y de la TDA están distribuidos de acuerdo a formulas establecidas al nivel estatal que distribuyen fondos dependiendo en

la cantidad de usuarios y la población del área. Hay pocas oportunidades para lograr cambios en los fondos para la operación del transporte público al nivel estatal.

### Obtenga Cambios en Legislación Estatal (Lobby for State Legislation)

En cada ciclo legislativo de dos años, el Senado y la Asamblea del Estado consideran leyes que podrían beneficiar - o perjudicar - los intereses de su comunidad. Sin embargo, como la mayoría de los proyectos de ley se dirigen a diputadas estatales, probablemente usted tendrá que ser parte de una coalición estatal para poder tener un impacto significativo.

16. MTC, *2001 Regional Transportation Plan*.

17. El Condado de Solano es una excepción: cada año le piden a MTC que les permitan usar fondos de TDA para reparar sus carreteras.

### Consiga Fondos Para Programas Específicos al Nivel Estatal

Caltrans ha establecido varios programas para distribuir fondos pequeños que pueden fundar algunas mejoras o ayudar a las comunidades en planificar. Algunos de los programas más relevantes incluyen los siguientes:

- **Donaciones de parte de Caltrans para la Justicia Ambiental** (Caltrans' Environmental Justice Context-Sensitive Planning Grants) da fondos para los gobiernos locales y organizaciones no-lucrativas (*non-profits*) para su alcance a comunidades de bajos ingresos o comunidades de minorías para que participen estas comunidades en las decisiones relacionados con el transporte.
- **Donaciones para la Planificación del Transporte Basado en la Comunidad** (Caltrans' Community-Based

Transportation Planning Grants) da fondos a los proyectos que aumentan la cantidad de viviendas de precios alcanzables, mejoran el balance entre los trabajos y las viviendas, y estimulan el desarrollo diseñado en conjunto con el transporte público o el desarrollo de edificios y estructuras de usos variados (*mixed-use*), multiplican las opciones del transporte, reflejan valores comunitarios, e incluyen mayor participación en decisiones acerca del transporte.

- **Rutas Seguras Hacia la Escuela** (Safe Routes to School) da entre \$20 a \$25 millones por año para que las calles sean más seguras para que niños puedan caminar y andar en bicicleta en las calles cerca de las escuelas. El programa es extremadamente popular y se ha establecido en otras partes del país.

### Comunidades que Están Logrando Obtener Cambios

Los grupos comunitarios lograron que el Gobernador Davis firmara el proyecto de ley Safe Routes to School (SR2S) en 1999. La ley proporciona \$20 millones cada año en dinero para hacer las calles más seguras para que los niños puedan caminar y andar en bicicleta hacia la escuela. SR2S creció en parte por una investigación hecha por el Latino Issues Forum y el Surface Transportation Policy Project. Su reporte indicó que los latinos y los africano-americanos corren el riesgo más grande de ser atropellados por carros, y que los niños, en particular, están más vulnerables a estos accidentes.

Cuando la ley pasó la legislatura, grupos con intereses sobre las carreteras le urgieron al gobernador que no firme la ley (un veto): entonces grupos comunitarios aumentaron su presión sobre el gobernador.

Un "Día para caminar con sus hijos a la escuela" fue organizado por todo el estado y ayudó a atraer atención al problema con periódicos destacando puntos de los impactos sobre niños minoritarios. Cuando firmó la ley, el gobernador dio reconocimiento al respaldo recibido de los grupos comunitarios: solo un otro proyecto de ley ese año recibió más llamadas y cartas en acuerdo.

Renovado en el 2004, el programa será vulnerable a recortes del presupuesto si no es hecho un programa permanente. Vea [www.transact.org/capara](http://www.transact.org/capara) obtener más información.

¡Tome Acción! Anime a su gobierno local, distrito escolar, o agencia de transporte a que apliquen para obtener estos fondos (vea en la p.74 para información de cómo obtener la aplicación). Organizaciones no-lucrativas también son elegibles para estos fondos de Planificación para Justicia Ambiental (es más, esta guía fue financiada en parte con estos fondos. Con la crisis actual del presupuesto del estado, todos estos programas están en riesgo. Vea Grupos Claves de Defensa (p.74) para obtener información de cómo su comunidad podría aplicar para obtener estos fondos monetarios.

### **Esté Atento a Planes de Mejoras para Transporte Estatal, Regional, e Interregional**

La mayoría de los fondos estatales para proyectos capitales de transporte son distribuidos por el Plan de Mejoras de Transporte Estatal (State Transportation Improvement Plan – STIP), adoptada cada dos años. La mayor parte de la porción que le toca al Area de la Bahía del STIP (75%) está distribuida por la MTC del Plan de Mejoras al Transporte Regional (Regional Transportation Improvement Plan – RTIP).

El 25% de los fondos que quedan del STIP están distribuidos por el Plan Interregional de Mejoras al Transporte (Interregional Transportation Improvement Plan – ITIP). Estos

fondos solo pueden ser usados para gastos capitales, como nuevas carreteras, vías dedicadas solamente para carros con más de un pasajero, vías de tren, y estaciones de transporte, como también rehabilitación de calles que conectan regiones de diferentes partes del estado. El CTC decide como gastar los fondos del ITIP dependiendo de las recomendaciones de Caltrans.

Para más información acerca de como influir al RTIP, vea p.63.

### **Consigue Nuevos Fondos Con un Cargo de Registro de Vehículos**

Varios condados del Area de la Bahía y la región en conjunto han considerado procurar legislación estatal que los dejaría embargar un cargo de registro de vehículos y usar las ganancias adicionales para pagar por mejoras para el sistema de transporte. El Area de la Bahía ya tiene un cargo de \$4 por vehículo para mejorar la calidad del aire (Transportation Fund for Clean Air) y un cargo de \$1 por vehículo para pagar para teléfonos públicos al lado de las carreteras y para grúas. Un cargo regional de \$1 podría procurar alrededor de \$6 millones por año. Cualquier cargo tendría que ser autorizado por un proyecto de ley estatal.

Para el estado actual de estos esfuerzos, preguntale a sus legisladores o comuníquese con TALC para asistencia técnica (p.78).

## Quienes Toman las Decisiones y Como Comunicarse Con Ellos

**Asambleístas y Senadores Estatales.** Los electores de cada distrito eligen a los 40 senadores estatales y los 80 asambleístas de California. Los miembros de su personal usualmente son buenas fuentes de información acerca de las disputas al nivel estatal. Para comunicarse con ellos, busque en su guía telefónica (de bajo de State Government, Assembly o Senate) o visite [www.assembly.ca.gov](http://www.assembly.ca.gov) o [www.senate.ca.gov](http://www.senate.ca.gov).

**Caltrans y el CTC.** El Gobernador elige al director de Caltrans, el Secretario de Negocios, Transporte, y Viviendas, y miembros de la Comisión de Transporte de California (California Transportation Commission – CTC).

La lista presente de los Comisionados del CTC y más información sobre el CTC esta en [www.catc.ca.gov](http://www.catc.ca.gov). Para obtener más información acerca de Caltrans, comuníquese con;

- **Distrito 4 (cubriendo el Area de la Bahía).** Marque el (510) 286-4444 o visite [www.dot.ca.gov](http://www.dot.ca.gov).
- **Donaciones del CBTP.** Comuníquese con Norman Dong al (916) 651-6889 o Stuart Mori (916) 651-8204 o visite [www.dot.ca.gov/hq/tpp/grants.htm](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/grants.htm)
- **Donaciones del SR2S.** Comuníquese con la oficina del Distrito 4 (vea arriba) o visite [www.dot.ca.gov/hq/LocalPrograms/saferoute2.htm](http://www.dot.ca.gov/hq/LocalPrograms/saferoute2.htm).

## Grupos Claves de Defensa de Derechos que Influyen al Gobierno Estatal

Coaliciones estatales le pueden ayudar a lograr cambios al nivel estatal. Estos grupos se dirigen con frecuencia a investigaciones sobre disputas que afectan a comunidades por todo el estado, establecen relaciones con oficiales claves del gobierno, y tienen la habilidad de analizar propuestas detalladas de la legislatura, y algunas veces hasta patronean proyectos de ley que van a ser introducidos por miembros de la legislatura. Grupos claves incluyen:

- **Alianza de California Para Opciones de Transporte** (California Alliance For Transportation Choices): esta coalición se ha convertido en una manera de unir grupos de defensa del transporte y agencias, ciclistas, peatones, y grupos que abogan por el desarrollo urbano con sentido para influir decisiones en Sacramento.

Marque: (916) 448-1687, extensión 303 o [www.catransportationchoices.org](http://www.catransportationchoices.org).

- **Foro de Asuntos Latinos** (Latino Issues Forum): este grupo que analiza temas políticas al nivel estatal ha estado activo en disputas sobre seguridad para peatones y ciclistas, y también han sido promotores de planificación urbana y viviendas de precios alcanzables. Comuníquese: (415) 284-7220 o [www.lif.org](http://www.lif.org).
- **Coalición de California para Bicicletas** (California Bicycle Coalition): representa ciclistas sobre asuntos al nivel estatal y proveen herramientas de defensa para coaliciones locales de ciclistas por todo el estado. Comuníquese: (916) 446-7558 o [www.calbike.org](http://www.calbike.org).

## Gobierno Federal

**L**OS FONDOS que son repartidos por el gobierno federal proporcionan cerca del 12% de las finanzas de transporte del Área de la Bahía.<sup>18</sup> La mayoría de estos fondos están en el Plan de Gastos del Transporte del gobierno federal, cual es aprobado aproximadamente cada seis años por el Congreso y hecho ley por la firma del Presidente. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation - DOT) administra los programas de los gastos de fondos dentro del plan, e incluye la Administración de Carreteras Federales (Federal Highway Administration - FHWA) y la Administración de Transporte Público Federal (Federal Transit Administration - FTA).

La mayoría de los programas de uso de fondos federales delegan la

autoridad de decidir cuales proyectos específicamente van a ser financiados al estado o a la Comisión de Transporte Metropolitana (Metropolitan Transportation Comisión - MTC). Aun cuando el DOT tiene la autoridad de escoger proyectos, ellos normalmente piden y siguen las recomendaciones de la MTC o el estado. Adicionalmente, la mayoría de los gastos para el transporte que provienen del gobierno federal se pueden usar solamente para proyectos capitales (capital projects), como la construcción de carreteras, vías de tren, o la compra de autobuses.

Por eso, usted puede lograr más resultados si busca y pide fondos al nivel local o regional. Sin embargo, hay algunos métodos claves que usted puede usar para lograr cambios para su comunidad.

## Oportunidades Claves Para Hacer Cambios

### Vigila la Reautorización del Plan Federal de Transporte

El plan de gastos de transporte más reciente fue el Acta de Equidad de Transporte del Siglo 21 (Transportation Equity Act for the 21st Century - TEA-21), cual fue aprobada en 1997. Cuando TEA-21 se venció en el 2003, el Congreso no se pudo poner de acuerdo en un nuevo plan de gastos así que continuaron con el mismo plan para el 2004. Hasta el momento que imprimimos esta guía, no se sabe si el

congreso va a pasar un plan final o si va a prolongar el mismo plan.

La mayoría de las veces, el plan define los niveles de financiación para programas grandes, específica que clase de proyectos son elegibles, y como serán distribuidos los fondos. Algunos de estos programas específicamente benefician a comunidades de minorías y de bajos ingresos, como el Programa Para el Acceso al Trabajo (Job-Access and Reverse Commute Program - JARC).

---

18. MTC, 2000 *Regional Transportation Plan*.

Comuníquese con uno de los Grupos de Defensa Claves en la página siguiente para enterarse del estatus de la reautorización del TEA-21. Si el Congreso todavía no ha pasado a una ley final, pregúntales como se puede asegurar que los intereses de su comunidad sean representados.

### **Obtenga Fondos Federales 'Apartados' Para Proyectos Claves**

Los miembros del Congreso pueden apartar una porción de los fondos de un programa federal, que de todo otro respecto es muy competitivo, para un proyecto en su comunidad. Por ejemplo, \$3 millones fueron apartados para el programa JARC. Ese dinero proporcionó la mitad de los fondos para la segunda ronda de los programas de la LIFT (cual fue aprobado por la MTC en el 2003).

El Congreso también tiene la autoridad de distribuir algunos fondos para los proyectos del “Programa de Demostración Federal” (Federal Demonstration Program). Para toda el Area de la Bahía, la suma fue alrededor de \$30 millones por año en el plan de transporte federal más reciente.

Para tratar de recibir estos fondos, comuníquese con su Congresista.

### **Exija Supervisión Federal de la MTC y Otras Agencias**

Cada tres años, la MTC aplica al DOT para obtener su “certificación” para distribuir fondos federales y actuar como la “Organización de Planificación Metropolitana” (Metropolitan Planning Organization) para el Area de la Bahía.

En 1999, muchos miembros de la comunidad compartieron sus experiencias personales y sus quejas de la MTC con los revisores del DOT. En su reporte de continuación, el DOT mencionó estos testimonios y puso dos condiciones para la certificación de la MTC: exigieron que la agencia mejorara su participación con el público y que la MTC incluyera a grupos que representan comunidades de bajos ingresos en formando un “análisis de equidad” (equity analysis) para el 2001. Este análisis, cual es un requisito federal, tiene la intención de determinar si los beneficios y resultados negativos de las inversiones del plan son distribuidos justamente. Todavía no se sabe si el análisis de la MTC puede cumplir con esta meta.

Desde ese entonces, la MTC ha incrementado la cantidad de alcance que ellos hacen hacia comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías, en algunos casos respondiendo directamente a críticas que miembros de la comunidad expresaron a los revisores del DOT.

Similarmente, usted puede hacer que haya supervisión de otras agencias

locales que reciben fondos de agencias federales como el DOT, la Agencia de Protección del Medioambiente (Environmental Protection Agency – EPA), u otros. Las autoridades federales normalmente les dan importancia a decisiones locales. Demandando supervisión federal no va, por si mismo,

a crear un cambio, pero puede contribuir a un esfuerzo más grande de cambiar las practicas de una agencia.

Comuníquese con TALC para asistencia tecnica (p.78) para averiguar el estado actual de la certificación de la MTC y el analysis de equidad.

## Los Miembros del Congreso y Como Comunicarse con Ellos

Los funcionarios en la oficina de su Miembro del Congreso normalmente son una buena fuente de información de temas que se disputen al nivel federal. Para comunicarse con ellos, vea su guía telefónica (bajo Gobierno Federal, Congreso) o visite [www.house.gov](http://www.house.gov) o

[www.senate.gov](http://www.senate.gov).

Vea en los Instrumentos en el Sitio de Internet [www.transcoalition.org/](http://www.transcoalition.org/) access para obtener más información y para comunicarse con los funcionarios del DOT que trabajan en asuntos de los derechos civiles.

## Grupos Claves de Defensa de los Derechos del Público que Influyen al Gobierno Federal

Aun más que al nivel local, afectando cambios al nivel nacional requiere participación en coaliciones nacionales de grupos comunitarios locales. Grupos claves incluyen:

- **Surface Transportation Policy Project.** Esta coalición diversa ha dirigido esfuerzos para influir los gastos de fondos para el transporte al nivel nacional por más de una década. Comuníquese: (202) 466-2636, [stpp@transact.org](mailto:stpp@transact.org) o [www.transact.org](http://www.transact.org).
- **Red Para la Equidad del Transporte** (Transportation Equity Network). Esta coalición de grupos comuni-

tarios, coordinada por el Centro Para Cambio Comunitario (Center for Community Change) involucra a grupos locales en decisiones federales y los ayuda a formar capacidad para campañas locales. Comuníquese: (202) 339-9343 o [www.transportationequity.org](http://www.transportationequity.org), o Rich Stolz al [rstolz@communitychange.org](mailto:rstolz@communitychange.org)

- **Asociación de Transporte Comunitaria de América** (Community Transportation Association of America): este grupo ha seguido reformas de la asistencia pública del punto de vista del transporte. Comuníquese: (202) 628-1480 o [www.ctaa.org](http://www.ctaa.org).

## Organizaciones Claves



### Proveedores No-Lucrativos de Asistencia Técnica

Información adicional sobre servicios ofrecidos por TALC y Urban Habitat, los dos grupos mayores que proveen asistencia técnica sobre temas de equidad del transporte a grupos en el Area de la Bahía, está incluida abajo. Grupos adicionales están apuntados para cada agencia en Capitulo 4 bajo Grupos Claves de Defensa de los Derechos y en la versión sobre la página de Internet de esta guía en [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

#### Transportation and Land Use Coalition (TALC)

**Comuníquese:** (510) 740-3150 o [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access)

**Servicios:** TALC ofrece entrenamientos gratuitos y asistencia técnica a grupos comunitarios en las comunidades de bajos ingresos y de minorías en el Area de la Bahía. Para obtener una lista de estas comunidades, vea el sitio de Internet ¡Acceso Ahora! o comuníquese con TALC.

El **entrenamiento** incluye talleres detallados y presentaciones breves sobre como participar efectivamente en las decisiones sobre el transporte en el Area de la Bahía. Entrenamientos son modificados para cubrir las necesidades y asuntos específicos de su grupo.

La **asistencia técnica** ayuda a líderes comunitarios a preparar propuestas políticas efectivas y estrategias para campañas enfocadas en sus propios temas y asuntos locales de transporte.

**Para el hispano-hablante:** la guía *¡Acceso Ahora!*, entrenamiento, y asistencia técnica están disponibles en español. Comuníquese con TALC para averiguar si hay en otros idiomas también.

**NOTA:** Entrenamientos y asistencia técnica serán disponibles por lo menos hasta Junio del 2005, gracias al apoyo de los financiadores nombrados en la primera página de esta guía. TALC está buscando fondos adicionales para continuar estos servicios más allá del 2005.

## Urban Habitat

**Comuníquese:** (510) 839-9510 o [www.urbanhabitat.org](http://www.urbanhabitat.org)

**Servicios: Social Equity Caucus/ Transportation Justice Working Group (SEC/ TJWG).** El SEC provee un foro para grupos que luchan por equidad social y justicia ambiental en el Área de la Bahía para dialogar sobre temas que desproporcionadamente afectan a comunidades de minorías, para unir esfuerzos locales y regionales, y para promover una visión común para una región con justicia social. El TJWG, guía los esfuerzos del SEC en temas de transporte y está coordinado por Urban Habitat.

**Leadership Institute for Sustainable Communities:** (Instituto de Liderazgo para Comunidades Sostenibles): En varias sesiones que duran todo el día, a lo largo de varios meses, estos talleres unen a líderes de minorías para explorar, con profundidad, los temas claves, desarrollar habilidades para fortalecer campañas, hacer investigaciones, sobre la media, iniciar nuevas estrategias, y formar alianzas para el largo plazo.

## Agencias Gubernamentales

Información para comunicarse con algunas agencias está incluida en esta guía. Una lista más completa está disponible en la versión que esta sobre la Internet en el sitio: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

**Comisión Metropolitana de Transporte** – conocida como el Metropolitan Transportation Commission (MTC) en inglés

**Comuníquese:** (510) 464-7787 o [www.mtc.ca.gov](http://www.mtc.ca.gov)

**Dirección:** 101 8th St. Oakland, CA 94607

**Lista de Comisionados:** [www.mtc.ca.gov/about\\_mtc/commphot.htm](http://www.mtc.ca.gov/about_mtc/commphot.htm)

**Miembros Claves del Personal:** [www.mtc.ca.gov/about\\_mtc/keystaff.htm](http://www.mtc.ca.gov/about_mtc/keystaff.htm)

**Agencias de los Condados para Controlar la Congestión** – conocidas como County Congestion Management Agencies (CMA's) en inglés

- Agencia que Controla la Congestión del Condado de Alameda, conocida como el **Alameda County Congestion Management Agency (ACCMA)** en inglés.

**Comuníquese:** (510) 836-2560 o [www.accma.ca.gov](http://www.accma.ca.gov)

**Dirección:** 1333 Broadway Ave, Suite 220, Oakland, CA 94612

- Autoridad para Mejoras al Transporte del Condado de Alameda, conocido como el **Alameda County Transportation Improvement Authority (ACTIA)** en inglés. (Solamente administra impuestos sobre las ventas de transporte)

**Comuníquese:** (510) 893-3347 o [www.acta2002.com](http://www.acta2002.com)

**Dirección:** 426 17th St, Suite 100, Oakland CA 94612

- Autoridad de Transporte del Condado de Contra Costa, conocida como el **Contra Costa Transportation Authority (CCTA)** en inglés.

**Comuníquese:** (925) 407-0121 o [www.ccta.net](http://www.ccta.net)

**Dirección:** 3478 Buskirk Ave, Suite 100, Pleasant Hill, CA 94523

- Autoridad de Transporte de Marín, conocida como el **Transportation Authority of Marín (TAM)** en inglés.  
**Comuníquese:** (415) 499-6528 o [www.marintraffic.org](http://www.marintraffic.org)  
**Dirección:** 3501 Civic Center Dr., Rm 304, San Rafael, CA 94903
- Agencia de Planificación del Transporte del Condado de Napa, conocida como el **Napa County Transportation Planning Agency (NCTPA)** en inglés.  
**Comuníquese:** (707) 259-8631 o [www.nctpa.net](http://www.nctpa.net)  
**Dirección:** 1804 Soscol Ave, Suite 200, Napa, CA 94559
- Autoridad de Transporte del Condado de San Francisco, conocida como el **San Francisco County Transportation Authority (SFCTA)** en inglés.  
**Comuníquese:** (415) 522-4800 o [www.sfcta.org](http://www.sfcta.org)  
**Dirección:** 100 VanNess Ave, 25th floor, San Francisco, CA, 94102
- Asociación de Gobiernos de la Ciudad y Condado de San Mateo conocida como el **City/County Association of Governments of San Mateo County (C/CAG)**.  
**Comuníquese:** (650) 599-1406 o [www.ccag.ca.gov](http://www.ccag.ca.gov)  
**Dirección:** 55 County Center, 5th Floor, Redwood City, CA 94063
- Autoridad de Transporte del Condado de San Mateo conocida como el **San Mateo County Transportation Authority (SMCTA)** en inglés. (Solamente administra impuestos sobre ventas de transporte).  
**Comuníquese:** (650) 508-6200 o [www.smcta.com](http://www.smcta.com)  
**Dirección:** 1250 San Carlos Ave, P.O. Box 3006, San Carlos, CA 94070
- Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara conocida como el **Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA)** en inglés.  
**Comuníquese:** (408) 321-5725 o [www.vta.org](http://www.vta.org)  
**Dirección:** 3331 North First St. San Jose, CA 95134
- Autoridad de Transporte de Solano conocida como el **Solano Transportation Authority (STA)** en inglés.  
**Comuníquese:** (707) 424-6075 o [www.solanolinks.com](http://www.solanolinks.com)  
**Dirección:** One Harbor Center, Suite 130, Suisun City, CA 94585
- Autoridad de Transporte del Condado de Sonoma conocida como el **Sonoma County Transportation Authority (SCTA)** en inglés.  
**Comuníquese:** (707) 565-5373 o [www.sonoma-county.org/scta](http://www.sonoma-county.org/scta)  
**Dirección:** 520 Mendocino Ave, Suite 240, Santa Rosa, CA 95401

#### **Agencias de Transporte del Area de la Bahía**

Para una lista completa de agencias relacionadas con el transporte público en el Area de la Bahía e información con quien comunicarse, visite [www.transit.511.org/providers/index.asp](http://www.transit.511.org/providers/index.asp) o las páginas azules de su directorio telefónico.

## Recursos Sobre la Internet



**A**LGUNOS DE LOS SITIOS DE INTERNET MÁS ÚTILES que se dedican a la equidad del transporte están apuntados abajo. Recursos adicionales sobre la Internet están escritos en la versión de esta guía sobre la Internet en [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

### Recursos sobre la Internet para grupos no-lucrativos o grupos comunitarios

- **[www.transact.org](http://www.transact.org)** – el sitio de Internet del Surface Transportation Policy Project (STPP) contiene paginas de información sobre como las decisiones del transporte impactan a equidad social, el costo de vivienda, y oportunidades económicas. Vea el enlace de Equidad y Habitabilidad en su sitio de Internet.
- **[www.transcoalition.org](http://www.transcoalition.org)** – El sitio de Internet de TALC provee información sobre campañas que luchan para transporte justa y como se puede involucrar. Haga click en el enlace de Biblioteca para varios reportes de TALC que se dirigen a temas de transporte justa.
- **[www.transcoalition.org/ia](http://www.transcoalition.org/ia)** – El equipo de instrumentos Defensor Instante de Derechos de TALC contiene descripciones detalladas y fáciles de usar de docenas de “instrumentos” innovadores para ayudarle a lograr cambios en su comunidad.
- **[www.transportationequity.org](http://www.transportationequity.org)** – el sitio de Internet del Transportation Equity Network contiene recursos para ayudar a dirigirse a los impactos de las decisiones sobre el transporte que afectan a su comunidad, incluyendo como mejorar acceso a trabajos y servicios y también asegurar la participación del público en la planificación del transporte.
- **[www.its.berkeley.edu/publications/ejhandbook/ejlinks.html](http://www.its.berkeley.edu/publications/ejhandbook/ejlinks.html)** – El Instituto de Estudios de Transporte de la Universidad de California, Berkeley conocida en inglés como UC Berkeley’s Institute of Transportation Studies (ITS) provee varios recursos sobre la Internet que se dirigen al transporte y justicia social.
- **[www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)** – El Instituto de Política sobre el Transporte de Victoria, conocida como Victoria Transportation Policy Institute en inglés, tiene un sitio de Internet que tiene apuntado varios reportes relacionados con equidad de transporte, justicia ambiental, y mejorando la participación del publico en la planificación del transporte. Haga click en el enlace de Equidad del Transporte en su sitio de Internet.

### Recursos Sobre el Internet de Agencias Gubernamentales

- [www.mtc.ca.gov](http://www.mtc.ca.gov) – El sitio de Internet de la MTC tiene varias secciones útiles para defensores comunitarios de los derechos de transporte (community transportation advocates).
  - Haga un clic sobre *What's Happening* o *Public Outreach*, “Que es lo Que Esta Pasando” o “Extensión Publica (Public Outreach)” para las próximas fechas de juntas y orden del día de las juntas.
  - Haga un clic sobre *Projects*, “Proyectos” para información sobre los esfuerzos para hacer la transición de asistencia pública hacia el trabajo y Planificación de Transporte basada en la comunidad (Community – Based Transportation Planning – CBTP) de la MTC.
  - Haga un clic sobre *Smart Growth*, Desarrollo Urbano con Sentido y *Transportation for Liveable Communities – TLC*, Transporte para Comunidades Habitables para ver detalles sobre los programas de subvenciones para Comunidades Habitables y el Programa de Incentivo para Vivienda (Housing Incentive).
- [www.calepa.ca.gov/envjustice/](http://www.calepa.ca.gov/envjustice/) – Programa de Justicia Ambiental de la Agencia de Protección del Medioambiente de California (Environmental Justice Program of the California Environmental Protection Agency - CalEPA): incluye un repaso de los temas de justicia ambiental en California, enlaces de las agencias de otros estados involucrados en actividades de justicia ambiental, y una lista de legislación estatal relacionad con justicia ambiental.
- [www.fhwa.dot.gov/environment/ej2.htm](http://www.fhwa.dot.gov/environment/ej2.htm) – La pagina de Internet del Departamento de Transporte de los Estados Unidos sobre Justicia Ambiental (U.S. DOT’s Environmental Justice website) incluye un repaso de justicia ambiental y transporte, estudio de casos, y estrategias que han tenido éxito en otras comunidades, y una colección de otros recursos.
- [www.epa.gov/compliance/environmentaljustice/index.html](http://www.epa.gov/compliance/environmentaljustice/index.html) – La página de Internet de la Agencia de Protección del Medio ambiente de los Estados Unidos provee un repaso de conceptos de justicia ambiental, listas de subvenciones disponibles y oportunidades para entrenamientos, e información para que se comunique con la agencia federal más cercana a usted.

## Publicaciones Útiles



**M**UCHOS REPORTES Y ESTUDIOS que se enfrentan con el tema de equidad del transporte en el Área de la Bahía han sido publicados últimamente. Algunas de las publicaciones más útiles se nombran en este apéndice. Para obtener recursos adicionales, visite la versión de esta guía sobre la Internet en el sitio: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

### Publicaciones de la Coalición de Transporte y Uso de Terrenos

Varios de los reportes de TALC se dirigen a los temas de equidad de transporte en el Área de la Bahía. Por ejemplo:

- *Can't Get There from Here: the Declining Independent Mobility of California's Children and Youth*, es un reporte sobre la disminución en la movilidad independiente de los niños en California.
- *Roadblocks to Health: Transportation Barriers to Healthy Communities*, es un reporte sobre las barreras que tienen las comunidades de bajos ingresos y las minorías cuando usan el transporte público para llegar a los servicios médicos.
- *Cleaning the Air, Growing Smarter: Transportation and Land Use Changes to Improve Public Health in Contra Costa County*, es un reporte de como disminuir la contaminación del aire y mejorar la salud pública con haciendo cambios en el sistema de transporte y el uso de terrenos.
- *Revolutionizing Bay Area Transit...on a Budget: Creating a state-of-the-art rapid bus network*, es un reporte que explica como crear una red de autobuses rápidos usando la tecnología más avanzada para lograr una revolución de bajo costo en el sistema de transporte público.
- *Transportation Injustice: Why BART-to-San Jose cost overruns will devastate bus and rail service*, es un reporte sobre la injusticia del proyecto de extensión del tren regional BART a San José y como la extensión resultará en recortes al servicio de autobuses y tren ligero en el condado de Santa Clara.
- *World Class Transit for the Bay Area*, es un reporte de ideas para crear un sistema de transporte público de la mejor calidad.

Estos, y más de una docena de otros reportes de TALC, están disponibles, gratis, de la biblioteca en el sitio de Internet de TALC – [www.transcoalition.org](http://www.transcoalition.org). Copias imprimadas se pueden ordenar con la solicitud en la biblioteca de Internet de TALC o comunicándose con TALC al (510) 740-3150 o [library@transcoalition.org](mailto:library@transcoalition.org).

### Publicaciones y Biblioteca de MTC-ABAG

Algunas publicaciones claves de la MTC incluyen:

- *Citizen's Guide to the MTC*, significa “Guía a los Ciudadanos Para Conocer la MTC.” Explica las responsabilidades, información básica de la red de transportedel Area de la Bahía, y como son planificados y fundados los proyectos de transporte.
- *Moving Costs: A Transportation Funding Guide for the San Francisco Bay Area*, significa “Los Costos de Movimiento: Una Guía sobre Financiación del Transporte para el Area de la Bahía.” Explica las fuentes de financiación del transporte en el Area de la Bahía y como se gasta el dinero. Incluye información para que se comunique con las agencias de transporte.
- *Statistical Summary of Bay Area Transit Operators*, significa “Un Resumen de las Estadísticas de las Agencias de Transporte Público.” El reporte tiene datos de financiación y gastos para las 18 agencias de transporte público.
- *Lifeline Transportation Network Report*, significa “Reporte sobre la Red Vital de Transporte” (LTN, p.58). El reporte explica una Red Vital de Transporte que esta propuesta para el Area de la Bahía, incluyendo un análisis de las faltas en esta red.
- *Regional Welfare-to-Work Transportation Plan*, significa “Plan Regional de Transporte al Trabajo y Para Salir de la Asistencia Pública.” En adición del plan regional de la MTC, cada condado ha completado un plan local. Estos planes identifican los cambios necesarios al sistema de transporte para mejor cumplir con las necesidades de viajar de los clientes de CalWORKs.

Los reportes, folletos, y estudios de la MTC están disponibles al público por medio de la biblioteca de la MTC-ABAG, como también periódicos y otras publicaciones. Este es un excelente recurso para el publico, así que visite, llame, o use su catalogo sobre la Internet.

Dirección: 101 8th Street, Oakland  
(En el centro de la ciudad, junto de la estación de BART de Lake Merritt)

Teléfono: (510) 464-7836

Online: [www.mtc.ca.gov/publications/library.htm](http://www.mtc.ca.gov/publications/library.htm)

### Tres Publicaciones Claves Sobre el Transporte Justo

Esta guía no provee un repaso completo de las publicaciones sobre justicia ambiental y transporte, pero lo que sigue es una lista de tres publicaciones claves que son buenas para empezar su investigación más profunda.

- *Highway Robbery: Transportation Racism and New Routes to Equity*, un reporte dirigido por Robert Bullard, Glenn Johnson, y Angel Torres (South End Press, 2004). Este libro presenta seis biografías de activistas de comunidades por todo el país confrontando la injusticia en el transporte y conectando lo con justicia en la economía, la salud, y el medio ambiente, y también temas de calidad del aire. Incluye un capítulo sobre los esfuerzos de TALC de luchar por equidad y también un mejor medioambiente. Disponible en las librerías o con TALC.
- *Moving to Equity: Addressing Inequitable Effects of Transportation Policies on Minorities*, publicado por el Proyecto de Derechos Civiles de la Universidad de Harvard. Este reporte explica la igualdad económica e históricamente racista y en el sistema de transporte presente de este país. Propone soluciones de política nacional que podría ser implementada por medio del proyecto de ley de transporte del gobierno federal y otras maneras. Disponible en [www.civilrightsproject.harvard.edu](http://www.civilrightsproject.harvard.edu) (click sobre *Research*, y luego *Metro/Regional Inequalities*, y luego *Transportation*) o llama el (617) 496-6367.
- *Environmental Justice & Transportation: A Citizen's Handbook*, publicado por el Instituto para Estudios de Transporte de la Universidad de California, Berkeley. La publicación explica como la justicia ambiental podría ser considerada en tomando decisiones sobre el transporte, da ejemplos de cómo el integrar los principios de la justicia ambiental que podría mejorar los proyectos de transporte, y da listas de los requisitos legales. Para una copia gratis, comuníquese con ITS: (510) 643-2591 o [itspubs@socrates.berkeley.edu](mailto:itspubs@socrates.berkeley.edu). Disponible gratuitamente sobre el Internet en [www.its.berkeley.edu/publications/ejhandbook/ejhandbook.html](http://www.its.berkeley.edu/publications/ejhandbook/ejhandbook.html).



## Descifrador de Acrónimos

**U**STED NO NECESITA SABER TODOS los acrónimos para conseguir los cambios que necesita su comunidad, pero ayuda cuando uno es capaz de entender lo que están diciendo cuando empiezan a usar muchos acrónimos. La siguiente es una lista pequeña de acrónimos que son usados en esta guía. Para explicaciones completas de más acrónimos del transporte, vea el Glosario en la versión de este guía sobre la Internet en el sitio: [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access).

- ABAG:** Asociación de Gobiernos del Area de la Bahía conocida como el “Association of Bay Área Governments” en inglés.
- ADA:** Acta Federal de Americanos Discapacitados, conocida como el “Americans with Disabilities Act” en inglés.
- BRT:** Transporte de Autobuses Rápidos, conocido como “Bus Rapid Transit” en inglés.
- CalWORKs:** Programa de Oportunidad de Trabajo y Responsabilidad a los Niños de California, conocida como el “California Work Oportunidad and Responsibility to Kids Program” en inglés.
- CBTP (Caltrans):** Programa de subvenciones para Planificación de Transporte Basado en la Comunidad, conocido como el “Community-Based Transportation Plan grant program” en inglés.
- CMA:** Agencia para Controlar la Congestión, conocido como “Congestion Management Agency” en inglés.
- CMAQ:** Programa de Mitigación de la Congestión y Mejoramiento de la Calidad del Aire, conocida como “Congestion Management and Air Quality Improvement Program” en inglés.
- CTC:** Comisión de Transporte de California, conocida como “California Transportation Commission” en inglés.
- CTP:** Plan de Transporte del Condado, conocida como “Countywide Transportation Plan” en inglés.
- GRH:** Viaje Garantizado a Casa, conocida como “Guaranteed Ride Home” en inglés.
- HIP:** Programa de Incentivas para Viviendas, conocido como el “Housing Incentive Program” en inglés.
- IA:** Equipo de instrumentos, Defensor de Derechos Instante. Quiere decir “Instant Advocate Toolkit” en inglés.
- ITIP:** Programa Interregional de Mejoramiento de Transporte, conocido como el “Interregional Transportation Improvement Program” en inglés.
- JARC:** Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso, conocido como “Job Access and Reverse Commute” en inglés.
- LIFT:** Programa de Transporte Flexible para Personas de Bajos Ingresos, conocido como el “Low Income Flexible Transportation program” en inglés.
- LTN:** Red de Transporte Vital, conocido como el “Lifeline Transportation Network” en inglés.
- MIS:** Estudio de Inversión Mayor, conocido como un “Major Investment Study” en inglés.
- MTC:** Comisión de Transporte Metropolitana, conocida como el “Metropolitan Transportation Commission” en inglés.
- PAC:** Comité de Programación y Distribución, conocido como un “Programming and Allocations Comitee” en inglés.
- POC:** Comité de Planificación y Operaciones, conocida como “Planning and Operations Comité” en inglés.
- RTIP:** Programa Regional de Mejoras al Transporte, conocida como el “Regional Transportation Improvement Plan” en inglés.
- RTP:** Plan Regional de Transporte, conocido como el “Regional Transportation Plan” en inglés.
- SEC:** Comité de Equidad Social, conocida como el “Social Equity Caucus” en inglés.
- SR2S:** Rutas Seguras hacia las Escuelas, conocida como “Safe Routes to Schools” en inglés.
- SR2T:** Rutas Seguras hacia el Transporte Público, conocida como “Safe Rutes to Transit” en inglés.
- S RTP:** Plan de Transporte Público de Corto Plazo, conocido como “Short-Range Transit Plan” en inglés.
- SSA:** Agencia de Servicio Social del Condado, conocido como “County Social Service Agency” en inglés.
- STA:** Asistencia de Transporte Público del Estado, conocido como “State Transit Assistance” en inglés.
- STIP:** Programa de Mejoramiento de Transporte Estatal, conocido como el “State Transportation Improvement Program” en inglés.
- STP:** Programa de Transporte Terrestre, conocido como “Surface Transportation Program” en inglés.
- TALC:** Coalición de Transporte y Uso de Terrenos, conocida como el “Transportation and Land Use Coalition” en inglés.
- TANF:** Asistencia Temporal para Familias Necesitadas, conocido como el “Temporary Assistance for Needy Families” en inglés.
- TDA:** Acta de Desarrollo de Transporte, conocido como el “Transportación Development Act” en inglés.
- TEA – 21:** Acta de Equidad de Transporte del Siglo 21, conocida como el “Transportation Equity Act of the 21st Century” en inglés.
- TFCA:** Fondo de Transporte para Aire Limpio, conocido como el “Transportation Fund For Clear Air” en inglés.
- TLC:** Programa de Transporte para Comunidades Habitables de la Comisión Metropolitana de Transporte, conocido como “MTC’s Transportation for Liveable Communities program” en inglés.
- U.S. DOT:** Departamento Federal de Transporte, conocido como el “U.S. Department of Transportation” en inglés.



## ¿Quiere Aprender Más?

TALC ofrece servicios gratuitos a grupos comunitarios en comunidades de bajos ingresos y comunidades de minorías en el Area de la Bahía: entrenamiento, asistencia técnica, y copias gratuitas de esta guía. Los servicios de TALC también son disponibles para las personas que no hablan inglés (vea p.78 para más detalles).

Para aprender más, llámenos al (510) 740-3150, visite [www.transcoalition.org/access](http://www.transcoalition.org/access), o envíe la forma de abajo.

Llámeme para hacer una cita para una presentación o entrenamiento gratuito.

Llámeme para proveer asistencia técnica sobre el tema siguiente:

Envíenme  copias adicionales del guía *¡Acceso Ahora!* en

inglés  español.

Ordenes sencillas son **gratuitas**. Para dos copias o más, por favor envíe un cheque de \$2 para cada uno de las guías para cubrir el costo de enviarlo (haga el cheque al nombre de "TALC"). Si el precio es problemático para usted, comuníquese con nosotros para obtener copias gratuitas o a descuento.

Nombre

Organización

Dirección

Ciudad y Numero Postal

Teléfono

Correo Electrónico

envíe esta forma a: TALC  
405 14th Street, Suite 605  
Oakland, CA 94612

envíe esta forma por fax al: (510) 740-3131

Llámenos al: (510) 740-3150



## **Reconocimientos**

Esta guía fue producida gracias a la ayuda de docenas de miembros de TALC y profesionales de transporte. Jeff Hobson es el autor principal de esta guía y es responsable por cualquier error en el documento, también les agradece a las siguientes personas por sus contribuciones al proyecto:

Por compartir sus experiencias: Lorraine Navarro y “Shandra Moore” (quien no quiso que su nombre verdadero fuera usado.)

Para apoyo en todos los aspectos de este proyecto: Stuart Cohen.

Por el diseño y edición a lo largo del proyecto: Seth Schneider.

Por una edición excelente al último momento: Linda Hudson Writing.

Por asistencia en edición: Josh Hohn y Adam Millard-Ball.

Por sus sugerencias sobre el reviso del borrador: Son Cheong Kuan, Ellen Griffin, Mateo Nube, Margaret Okuzumi, y David Schonbrunn.

Por compilar los apendices: Jeremy Nelson.

Por comentarios que guiaron un resumen en las primeras etapas: Sharon Cairos, Sita Chokkalingam, Norman Dong, Jason Hodge, Terréese Knudsen, Kristi Kimball, Bruce Riordan, Erica Swinney, Elizabeth Tan, y Miriam Walden.

Por su asistencia en verificación de información y estructura de temas individuales: Ferry Paléate, Bob Bates, David Burch, Deb Hubsmith, John Katz, Nathan Landau, Larry Magid, Richard Mlyuarik, Chuck Purvis, Steve Rhoades, Seth Schneider, Connie Soper, y Joes Wallace.

Por la traducción de la guía de ingles a español: Christopher Lepe y Sandra Padilla.

Por un repaso final de la gramática de la traducción del guía: Amado Lepe

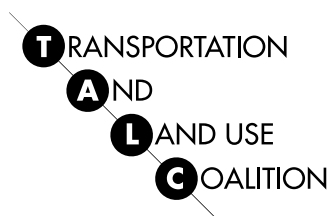
Y finalmente, a los líderes comunitarios, muchos de los que sus grupos son mencionados en “Grupos Claves de Defensa de Derechos” en Capitulo 4, quienes nos han dado la muestra de cómo lograr cambios de transportación para nuestras comunidades.

## **Reconocimientos de Publicación**

Diseño por Seth Schneider con Adobe In-Design 2.0 usando los tipos de letra Adobe Garamond y Myriad.

Todos las artes gráficas fueron hechos por Emily Hobson.

Fotografías: p.3 Lorraine Navarro y Jeff Hobson; p.17: Josh Apte; p.23; Urban Ecology; p. 27 Seth Schneider; p. 30: [www.pedbikeimages.org/DanBurden](http://www.pedbikeimages.org/DanBurden); p.35; City CarShare.



405 14th Street, Suite 605  
Oakland, CA 94612  
phone (510) 740-3150  
fax (510) 740-3131  
[access@transcoalition.org](mailto:access@transcoalition.org)  
[www.transcoalition.org](http://www.transcoalition.org)