



Programa Fondo para Mejoras en el Transporte a Nivel Estatal:

Informe para el Comité Conjunto de Transporte

Resumen ejecutivo

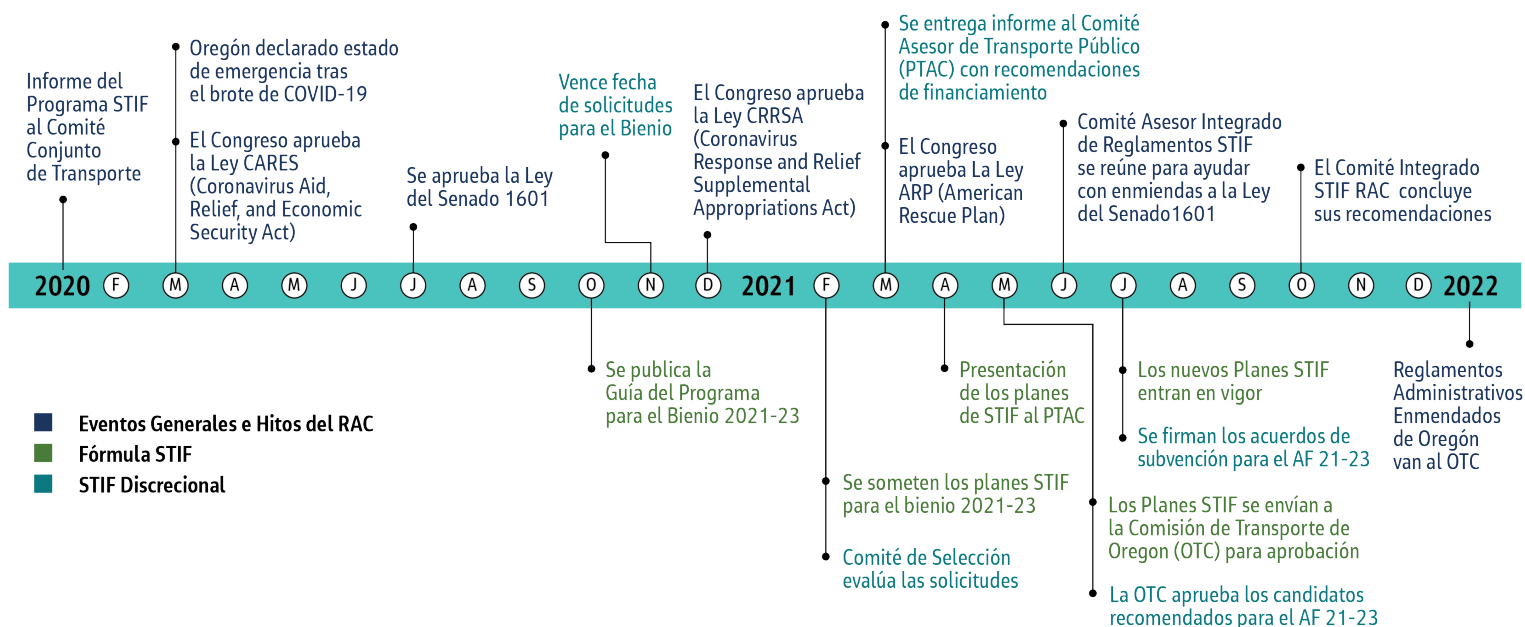
El proyecto de ley de la Cámara de Representantes (House Bill, HB) n.º 2017 presentó el [Fondo para Mejoras en el Transporte a Nivel Estatal](#) (Statewide Transportation Improvement Fund, STIF) para financiar las mejoras en el transporte público en todo Oregon. Desde que se implementó por primera vez para el bienio 2019-2021, el Departamento de Transporte de Oregon (Oregon Department of Transportation, ODOT) ha asignado USD 285 millones en fondos del STIF para las entidades calificadas (Qualified Entities, QE) y otros proveedores de transporte para la realización de una amplia variedad de mejoras al sistema. Las QE son los beneficiarios directos de los fondos de la fórmula del STIF y comprenden condados en los que no existe ningún Distrito de Transporte Público ni Distrito de Transporte; también incluyen Distritos de Transporte Público, Distritos de Transporte y a tribus indígenas.

Las inversiones del STIF han ayudado a que el transporte en Oregon sea más equitativo y asequible mediante el respaldo a los programas con tarifas reducidas, la cobertura extendida de servicios y el aumento de la frecuencia del servicio para las comunidades de bajos ingresos. Este programa ha progresado en cuanto a los esfuerzos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) financiando la transición a vehículos de bajas emisiones; durante el primer ciclo del programa, se compraron 50 nuevos vehículos de bajas o cero emisiones. El financiamiento del STIF amplió las conexiones a lo largo de la red multimodal de Oregon mediante mejoras al servicio, la infraestructura y la tecnología del transporte público.

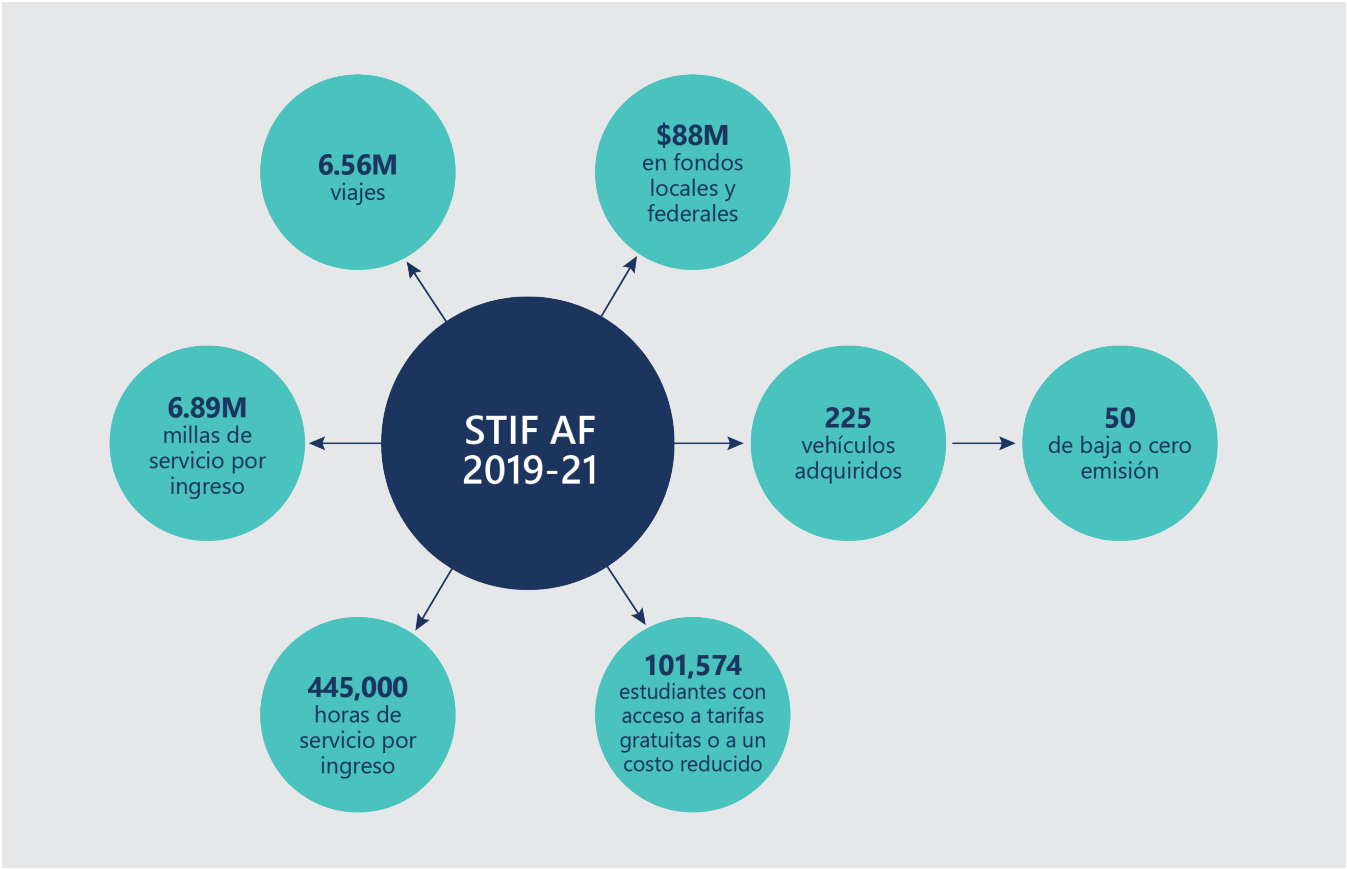
El STIF ha ayudado a los proveedores de transporte público a responder a múltiples desastres naturales y crisis de salud pública, lo cual demuestra el valor del transporte público no solo como un medio para completar un viaje, sino también como una parte vital del tejido social y económico en las áreas rurales y urbanas. Los proveedores de transporte público que cuentan con el respaldo del STIF tomaron la iniciativa durante la pandemia de COVID-19 para entregar comidas a los adultos mayores. También, ofrecieron viajes gratuitos a los centros de vacunación, facilitaron las evacuaciones durante la devastadora temporada de incendios forestales de 2020 y sirvieron como centros móviles para refrescarse durante las olas de calor sin precedentes en 2021.

Este informe destaca los logros que los proveedores de transporte financiados por el STIF han alcanzado durante un periodo verdaderamente difícil. Además, detalla las medidas que el ODOT ha tomado para implementar el proyecto de ley del Senado n.º 1601, el cual conserva los programas de transporte que brindan apoyo a los adultos mayores y a las personas con discapacidades. Todavía queda mucho trabajo por hacer, pero en estos primeros dos años, el programa STIF sentó las bases para un sistema de transporte verdaderamente multimodal que es accesible, equitativo y sustentable.

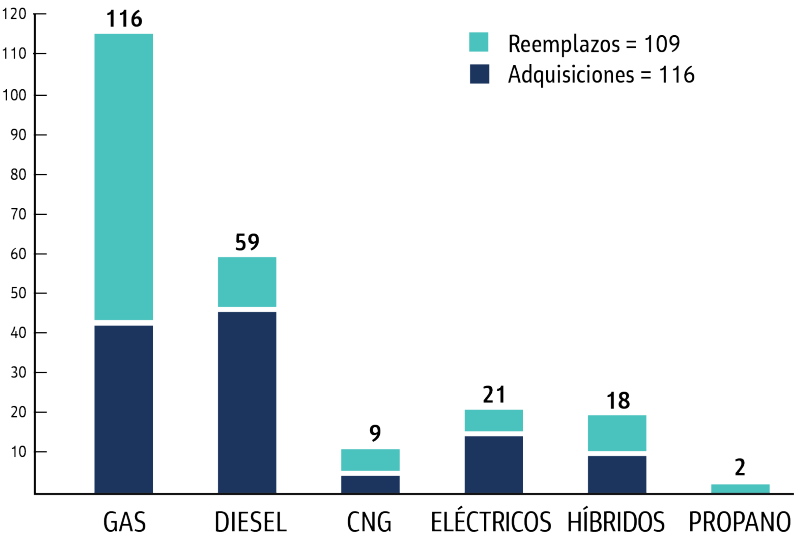
Cronología de los hitos claves del STIF



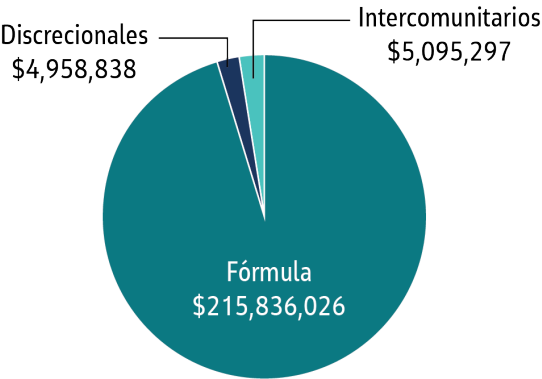
Resultados de alto nivel para el año fiscal 2019-2021



Fórmula del STIF y compras discrecionales de vehículos



Fondos distribuidos a los proveedores en el año fiscal 2019-2021



El transporte público tomó la iniciativa y se encargó durante la crisis

El 8 de marzo de 2020, cuando ni siquiera había pasado un año desde la implementación del programa STIF, la gobernadora Brown declaró estado de emergencia en Oregon como respuesta al brote de COVID-19 y la pandemia que estaba por comenzar. En septiembre de 2020, los incendios forestales devastaron a docenas de comunidades en todo el estado. Durante estas y otras crisis estatales, el transporte público ha sido una herramienta fundamental para salvar vidas y mantener el acceso a los empleos y a los servicios públicos.

La pandemia trajo varios desafíos para los proveedores de transporte público. Los requisitos de distanciamiento social y las medidas relacionadas tuvieron un impacto profundo en el uso y el funcionamiento del transporte público, incluidas las normas que limitan la capacidad de pasajeros en cada vehículo. Las medidas de seguridad dieron como resultado aumentos significativos en los costos operativos para garantizar la seguridad tanto de los pasajeros como de los conductores.

A pesar del aumento en los costos, los proveedores de transporte público aliviaron las nuevas cargas puestas en las comunidades vulnerables manteniendo la disponibilidad del servicio y usando las flotas de vehículos para apoyar la entrega de comidas, el transporte de adultos mayores y, por último, el traslado a los centros de vacunación. Desde los trabajadores de atención médica hasta los empleados de la industria de servicio, el transporte público se mantuvo como la única opción de muchos trabajadores para ir a sus trabajos y volver de ellos.

A finales de marzo de 2020, el Congreso aprobó la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica por Coronavirus (Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act, CARES Act), que permitió que el ODOT distribuyera más de USD 40 millones a los proveedores de transporte público de Oregon. Los proveedores dependen de estos fondos para garantizar la seguridad del transporte público, hacer frente a los crecientes gastos administrativos y a la caída de los ingresos por tarifas, y para pagar por riesgo a los conductores y otros empleados que mantienen en funcionamiento las rutas de autobuses durante el pico del brote de la COVID.

Durante la sesión especial de julio de 2020, los legisladores aprobaron el proyecto de ley del Senado n.º 1601, el cual, entre otras medidas, permitió a los beneficiarios reorientar los fondos de la fórmula del STIF hacia el mantenimiento de los servicios esenciales. Algunos fondos que estaban destinados originalmente a ampliar el servicio de transporte público eran necesarios para preservar los servicios primordiales existentes que, de lo contrario, hubieran estado en peligro de cierre. Sin embargo, el uso priorizado de los fondos federales de alivio permitirá que muchas entidades calificadas utilicen los fondos no gastados del primer ciclo de la fórmula del STIF en proyectos de expansión durante el segundo ciclo, así como para tratar otros problemas emergentes, como la retención de conductores. La pandemia y los incendios forestales pusieron de relieve el papel que desempeñan los proveedores de transporte público en garantizar la resiliencia de Oregon durante la crisis.



Los proveedores de transporte público proporcionaron autobuses para trasladar a los bomberos y otros recursos hacia y desde las zonas con incendios forestales activos.



La seguridad de los conductores y los pasajeros han sido la principal prioridad durante la pandemia.



“Ahora puede comprar los boletos de Link Lane para la ruta de Eugene a Florence como parte del boleto Amtrak, y todo esto en una sola transacción”.

-Kelly Clarke, Consejo de Gobiernos de Lane
(Lane Council of Governments)
www.myoregon.gov

Inversión en resultados equitativos para el transporte

El STIF presenta una oportunidad para que Oregón establezca un sistema de transporte más equitativo, que contrarreste la desigualdad persistente que viven las comunidades de bajos ingresos, las comunidades de color y otros grupos históricamente marginados. Para mitigar esta desigualdad, el ODOT debe hacer inversiones que mejorarán el acceso a una red de transporte multimodal segura y confiable. Esto comprende el financiamiento estratégico de servicios e infraestructuras para peatones y ciclistas, así como inversiones en la electrificación de las flotas y otros combustibles con bajas emisiones de carbono.

El STIF requiere inversiones orientadas para beneficiar a las comunidades de bajos ingresos. Durante el año fiscal 2019-2021, las QE gastaron más de USD 30 millones en la ampliación y el aumento de la frecuencia de las rutas de autobús que prestan servicio a las comunidades con un alto porcentaje de familias de bajos ingresos.

Entre los ejemplos de proyectos del año fiscal 2019-2021 con el objetivo de beneficiar a las comunidades de bajos ingresos, se encuentran los siguientes:

- El sistema Linn Shuttle y el servicio de autobús a pedido Dial-A-Bus de Sweet Home utilizaron los fondos del STIF para ofrecer aproximadamente 6750 viajes combinados a los residentes de bajos ingresos durante un año fiscal.
- El Área de Transporte Público del Condado de Yamhill (Yamhill County Transit Area) implementó mejoras tecnológicas en todo el sistema y al servicio Dial-A-Ride, y amplió el servicio sabatino entre Grande Ronde y Tigard, con el objetivo de prestar servicios a las comunidades de bajos ingresos.
- Columbia County Rider presentó un programa de tarifas reducidas en el que se descuenta un 50 % en viajes para adultos mayores, personas con discapacidades, veteranos, estudiantes y personas de bajos ingresos.



“El transporte es un desafío para muchos adultos mayores en La Pine, y la nueva parada de autobuses de Cascades East Transit (CET) en nuestra zona le brindará a nuestra comunidad un servicio de transporte seguro y accesible para llegar a Sunriver sin tener que conducir”.

- Jamie Donahue, gerente, Centro para Adultos Mayores de La Pine (La Pine Senior Center)



Kasi usa regularmente el servicio de SAM Shopper Shuttle. El servicio de Shopper ha brindado tanta independencia a su vida que viaja casi diariamente. En agradecimiento al servicio Shopper Shuttle y por su amor al tranvía, pintó el tranvía rojo de Shopper como agradecimiento a Sandy Area Metro.

Centro de Recursos Técnicos: un nuevo programa para los proveedores rurales

El Centro de Recursos Técnicos (Technical Resource Center, TRC) y la administración del programa STIF se financiaron con el uno por ciento de los fondos disponibles del STIF en el año fiscal 2019-2021. El TRC ayuda a los proveedores de transporte público rurales mediante capacitaciones innovadoras, la planificación del transporte y la tecnología de la información. A partir del año fiscal 2023-2025, el TRC contará con la financiación de la totalidad del uno por ciento de los fondos del STIF, lo que permitirá mejores resultados.

Entre los esfuerzos que se realizaron durante el año fiscal 2019-2021, se encuentran los siguientes:

- Un programa piloto de tecnología de transporte público que facilitó las evaluaciones tecnológicas para diez proveedores de transporte, lo que dio lugar a nuevos sistemas de tarifas electrónicas, el desarrollo de sitios web y un software de horarios que mejoran la experiencia de los pasajeros y amplían la accesibilidad al servicio.
- El rediseño del sitio web del Centro de Recursos Técnicos para mejorar el acceso a los recursos para la planificación, tecnología y capacitación del transporte público.

Durante el año fiscal 2021-2023, el ODOT contratará a un asesor para ampliar los servicios de asesores tecnológicos para los proveedores de transporte público adicionales y para desarrollar un acuerdo de precios de tecnología, con la finalidad de ayudar a dichos proveedores a ahorrar dinero. El acuerdo de precios cubrirá varias tecnologías, tales como contadores automáticos de pasajeros (Automated Passenger Counters, APC), sistemas de ubicación automática de vehículos (Automatic Vehicle Location, AVL) y sistemas de distribución de mensajes como respuesta según la demanda.



“Me encanta el planeta Tierra, la comunidad y el autobús. No todas las personas pueden costear automóviles o tomar un taxi. Nuestra comunidad es mucho más fuerte cuando puede ser inclusiva”.

- **Summer Reyes**, usuario frecuente de Cherriots, que amplió sus servicios sabatinos y nocturnos para la mayoría de las rutas locales.



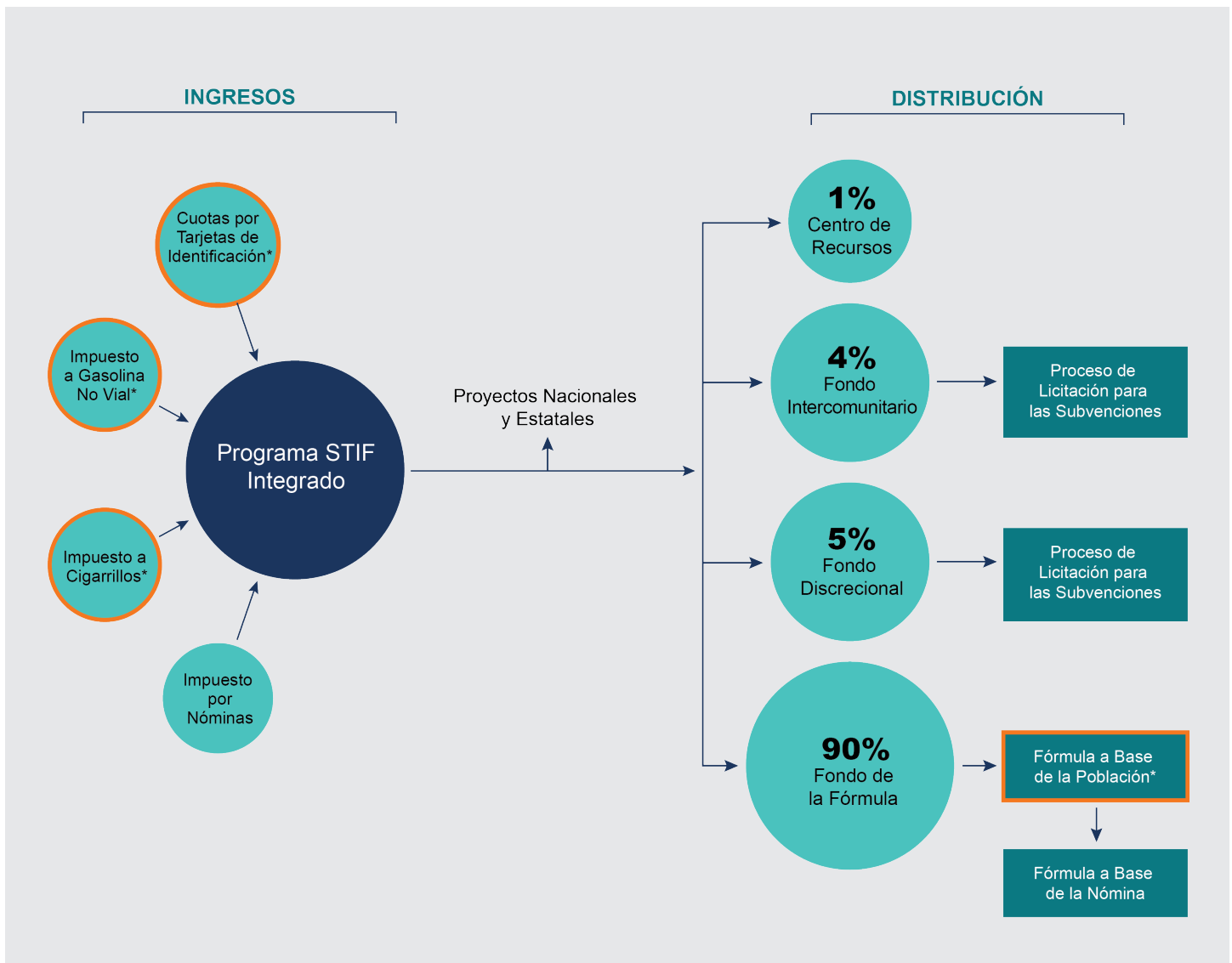
El condado de Harney pudo mantener el servicio de desvío de ruta en el año fiscal 2019 con un sistema libre de tarifas. Este servicio estuvo en funcionamiento seis días a la semana y prestó servicio en las cercanías de la reserva de la tribu Burns Paiute, en coordinación con su Programa de Transporte Público Tribal. En el año fiscal 2020, los fondos del STIF permitieron al condado de Harney generar la correspondencia local necesaria para completar el proyecto de ampliación del garaje de autobuses.

Modernización del financiamiento estatal: consolidación de los programas STF y STIF

El proyecto de ley del Senado n.º 1601 presentó mejoras adicionales al programa mediante la consolidación de los programas Fondo para Transportes Especiales (Special Transportation Fund, STF) y STIF. El STF se creó en 1985 para dar acceso a los adultos mayores y a las personas con discapacidades a las oportunidades médicas, educativas, laborales, sociales y recreativas. Un programa consolidado ofrece una fuente de financiamiento más segura para estos servicios, a la vez que disminuye los gastos administrativos.

El [Comité Asesor Reglamentario \(Rules Advisory Committee, RAC\) del STIF consolidado](#), lanzado en junio de 2021, aconsejó al ODOT realizar revisiones reglamentarias administrativas que eran necesarias para garantizar una transición sin problemas al programa único de transporte público con financiación estatal. Los miembros del RAC representaron a grandes y pequeños proveedores de transporte público urbanos, rurales, tribales y no gubernamentales; condados y ciudades; grupos de defensa; usuarios del transporte público; y grupos de servicios sociales y humanos. Los cambios en la normativa del RAC aumentarán la representación de las comunidades de personas negras, indígenas y de color (Black, Indigenous and People of Color, BIPOC) y otros grupos en desventaja en cuanto al transporte en los comités asesores del STIF, y respaldarán el uso flexible de los fondos del programa. El ODOT espera que la Comisión de Transporte de Oregón (Oregon Transportation Commission, OTC) adopte las normativas enmendadas en enero de 2022.

La imagen a continuación indica el desglose de los ingresos y las asignaciones de los fondos para el programa consolidado; los bloques resaltados en amarillo representan los fondos históricos del STF.





Mirando hacia el futuro: el programa STIF en el próximo bienio

Los retos que ha enfrentado el transporte público en los últimos dos años no son eventos aislados. Se esperan emergencias de salud pública y desastres naturales en el futuro. Además de prepararse para estos eventos, el ODOT busca establecer un sistema de transporte multimodal que cuente con un financiamiento confiable y aporte mejoras a todas las comunidades. En julio de 2021, la Comisión de Transporte de Oregon y el ODOT divulgaron el [Plan de Acción Estratégico](#) (Strategic Action Plan, SAP), el cual detalla las prioridades de la comisión y la agencia, así como las acciones necesarias para lograr la visión de un sistema de transporte equitativo y sustentable. Con la dirección del SAP, el ODOT evolucionará para responder a las necesidades de las comunidades a lo largo del estado y adaptarse a un entorno que está en constante cambio.

La resiliencia de la red de transporte y de la economía de Oregon continuará dependiendo de las inversiones que son posibles gracias al programa STIF. Dado que los efectos del cambio climático empeoran, el transporte público seguirá liderando la sustentabilidad mediante la reducción de emisiones y del tráfico. Aún sigue siendo necesario un transporte más seguro y accesible. Aunque el programa STIF no abordará todas las necesidades, sigue siendo parte de la construcción de un sistema de transporte moderno para los usuarios que usan el transporte público, caminan, andan en bicicleta o patines.



El condado de Clackamas lanzó dos nuevos programas de servicio de traslado. Los servicios completan las brechas desde las paradas de TriMet hasta las partes sin servicio de la ciudad de Oregon y el área industrial de Clackamas, lo que ofrece conexiones importantes de última milla. Ambos programas de servicios de traslados son gratuitos para los pasajeros.



Zack y su abuela viven en Cascade Locks. Les gustan los portabicicletas fáciles de usar que les permiten tomar el expreso Columbia Gorge en un sábado de aventuras con su nueva bicicleta, cortesía de la Señora Claus y de Anson's Bike Buddies.