

# RESUMEN EJECUTIVO

## RE.1 Introducción

El objetivo principal del Plan Coordinado de Transporte Público y Servicios Humanos de Transporte (Plan Coordinado) es mejorar la coordinación entre las agencias de transporte público, y otros proveedores de transporte, para cubrir mejor las necesidades de transporte de los adultos mayores y personas con discapacidades. El Plan Coordinado logra esto mediante la identificación de las necesidades de estas poblaciones y la definición de las prioridades regionales para las inversiones en transporte y las iniciativas de servicios humanos y coordinación de transporte público. Además, el Plan Coordinado orienta a las organizaciones de la región en la formulación de sus solicitudes para el programa de la Sección 5310 de la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés), el Programa de Movilidad Mejorada para Adultos Mayores e Individuos con Discapacidades.

En la región de Boston, este plan define lo siguiente:

- Proveedores de transporte existentes
- Necesidades de transporte insatisfechas para los adultos mayores (65 años o más) y personas con discapacidades
- Estrategias y acciones para cubrir las necesidades insatisfechas
- Prioridades para la implementación

Por recomendación de la FTA, el Plan Coordinado de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la Región de Boston se actualiza cada cuatro años conjuntamente con el Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, por sus siglas en inglés). Esta actualización del 2019 del Plan Coordinado de la región de Boston reemplaza el Plan Coordinado del 2015 de la MPO y debe hacerse referencia al mismo en las solicitudes del Programa de Subvención de Transporte Comunitario, comenzando con el ciclo de solicitudes del año fiscal estatal 2021.

## RE.2 Servicios de transporte público existentes

El capítulo 2 documenta los servicios de transporte existentes en la región de Boston. Numerosos proveedores públicos, sin fines de lucro y privados operan servicios de transporte en la región.

Los proveedores de transporte de la región que ofrecen servicio a las ciudades de la MPO de la región de Boston son, entre otros:

- Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts
- Autoridad de Tránsito Regional (RTA, por sus siglas en inglés) MetroWest
- Autoridad de Tránsito Cape Ann

- Autoridad de Tránsito del área de Brockton
- RTA de Greater Attleboro Taunton
- RTA de Montachusett
- RTA de Lowell
- RTA de Merrimack Valley

Además de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA, por sus siglas en inglés) y las RTA, en la región operan diversas Asociaciones de Gestión de Transporte (TMA, por sus siglas en inglés). Una TMA es una coalición integrada por miembros de las empresas, las universidades y otras instituciones y los municipios, que colaboran para proporcionar soluciones para el traslado de usuarios del sistema de transporte. Existen 10 TMA en la región de Boston. Las TMA proporcionan transporte a los empleados de los miembros de la TMA y en ocasiones al público.

Localmente, muchos municipios ofrecen servicios de transporte para adultos mayores y/o personas con discapacidades. Los Concejos Municipales para Adultos Mayores (COA, por sus siglas en inglés) proporcionan servicios de apoyo que pueden incluir transporte para los adultos mayores, sus familias y cuidadores. Algunos municipios también ofrecen transporte local para todos los residentes, tal como el autobús Lexpress de Lexington.

Algunas organizaciones sin fines de lucro e instituciones privadas operan servicios de transporte en la región para empleados, pacientes y estudiantes, entre sus diversos campus y los vecindarios cercanos. Hay servicios menores que también proporcionan transporte local para los adultos mayores y las personas con discapacidades. Las compañías privadas con fines de lucro de atención al adulto mayor, y las compañías de taxi de la región, también pueden brindar servicio de transporte.

Además, en la región operan diversos proveedores de transporte de larga distancia. Las compañías con fines de lucro pueden ofrecer servicio de autobús o ferry para recorridos de larga distancia y turismo. Paralelamente, Amtrak, una corporación semipública, proporciona servicio ferroviario en la región de Boston.

Finalmente, en la región de Boston operan diversos programas de conductor voluntario que brindan servicios de transporte a los adultos mayores y las personas con discapacidades. Estos operan en municipios específicos, están limitados a adultos mayores y personas con discapacidades y solo pueden realizar ciertos tipos de viajes.

### **RE.3 Análisis demográfico**

El capítulo 3 proporciona información demográfica sobre los adultos mayores y las personas con discapacidades de la región, así como también las proyecciones demográficas de la población de adultos mayores para el 2040. El desarrollo de la

comprensión de los datos demográficos actuales y cambiantes sobre estas poblaciones aportó importante información de respaldo para que el personal facilitara la participación del público para identificar las necesidades insatisfechas de toda la región.

En la región de Boston, 13,4 por ciento de la población se ubica en la definición de adulto mayor (individuos de 65 años o más) de la FTA. Para el 2010, Boxborough tenía la menor cantidad de adultos mayores, 421 individuos, mientras que Boston tenía la mayor, 62.237 individuos.

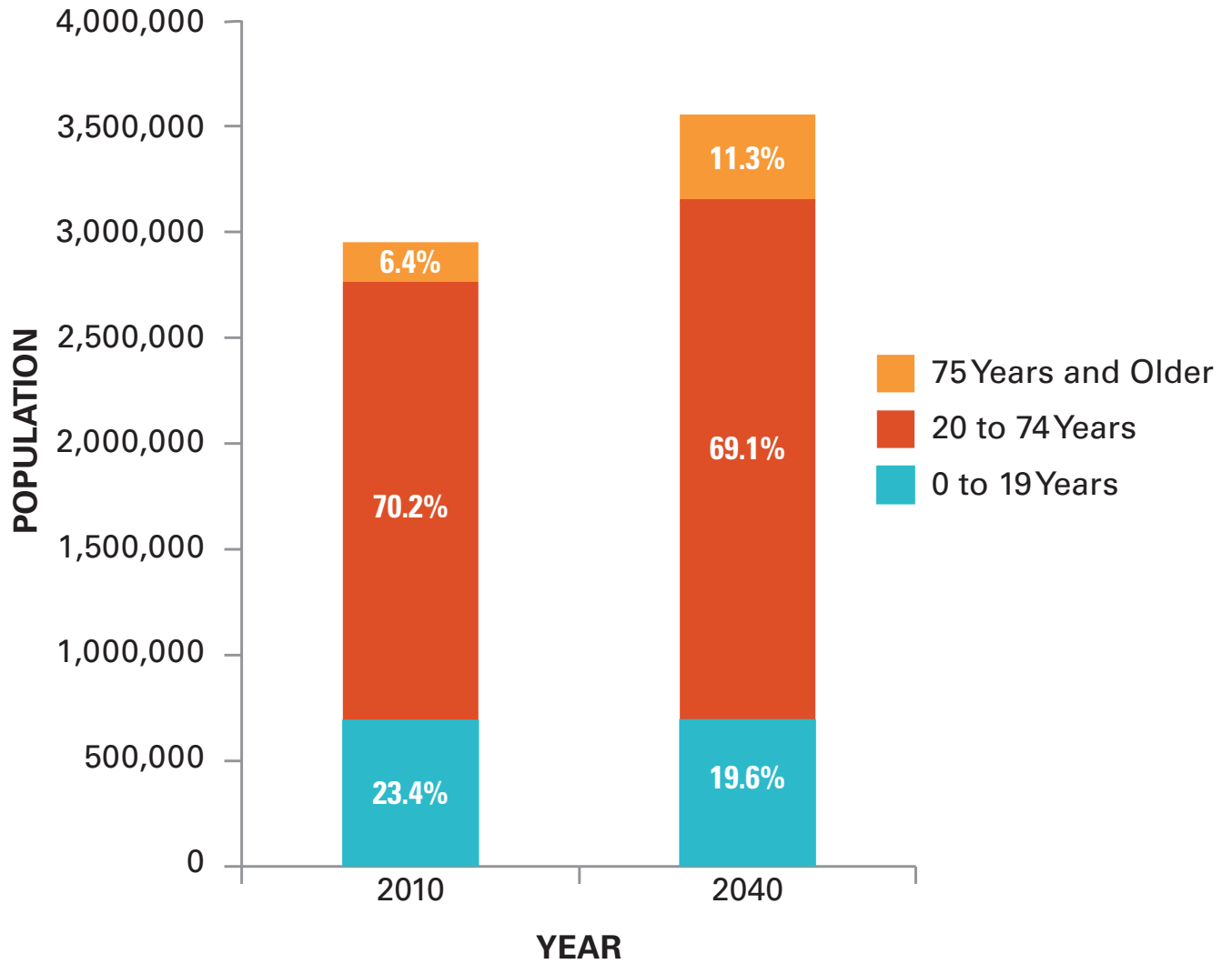
En la región de Boston, 459.866 personas, o el 10,4 por ciento de la población, informó que tenía una discapacidad en la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) 2013-17.1 Boxborough tiene la fracción más pequeña de personas con discapacidades en la región de Boston, un 5 por ciento, mientras que Holbrook tiene la fracción más grande, un 16,7 por ciento.

Los adultos mayores de la región de Boston tienen mayor probabilidad de tener una discapacidad que el resto de la población. Aproximadamente un tercio de los adultos mayores tienen una discapacidad, en comparación con un 7,6 por ciento de las personas entre 18 y 64 años de edad, y un 3,9 por ciento de las personas menores de 18 años, aun cuando existen más personas con discapacidad en la cohorte de 18 a 64 años.

Las proyecciones demográficas demuestran que se proyecta un incremento de la fracción de la población con 75 años o más, entre 2010 y 2040.<sup>2</sup> La Figura ES-1 muestra un desglose de las cohorte etarias, actuales y proyectadas, del 2010 y 2040, de la población que vive en hogares.<sup>3</sup>

- 
- 1 Las personas con discapacidades son aquellas que reconocen que tienen una o más de las siguientes discapacidades físicas y/o mentales: dificultad auditiva, dificultad visual, dificultad cognitiva, dificultad de desplazamiento, dificultad para cuidar de sí mismos, o dificultad para vivir de forma independiente.
  - 2 Las proyecciones demográficas desarrolladas para el LRTP identifica a los adultos mayores como la población de 75 años o más.
  - 3 La población que vive en un hogar es ligeramente menor que la población total. El conteo total de la población incluye a las personas que viven en los alojamientos colectivos, mientras que el de las personas que viven en un hogar no lo hace.

**Figura RE.-1**  
**Proyecciones de población por cohorte etaria, 2010 y 2040.**



Fuente: Datos del Instituto Donahue de la Universidad de Massachusetts y del Consejo de Planificación del Área Metropolitana.

No se han desarrollado proyecciones demográficas para las personas con discapacidades. Sin embargo, aproximadamente un tercio de los adultos mayores tienen una discapacidad. Dado el incremento proyectado de la fracción de población en esta cohorte etaria, la fracción de población con discapacidades también se puede incrementar. Estos datos sugieren que la MPO, otras agencias de planificación de transporte y los proveedores tendrán que planificar cada vez más en función de las necesidades de transporte de los adultos mayores y de las personas con discapacidades, pues estos conforman una fracción creciente de la población regional.

## **RE.4 Identificación de las necesidades de transporte no cubiertas, las estrategias para atenderlas y las prioridades de implementación**

El Capítulo 4 describe la difusión pública efectuada y los resultados claves que conllevaron a la definición de las necesidades insatisfechas, las estrategias y las prioridades para el mejoramiento de la movilidad para los adultos mayores y las personas con discapacidades en la región de Boston.

### **RE.4.1 Requisitos de elegibilidad del proyecto y el beneficiario**

La FTA clasifica los tipos de proyectos elegibles en proyectos de capital tradicional y proyectos no tradicionales, mientras que los beneficiarios elegibles se clasifican en beneficiarios directos y sub-beneficiarios.

La FTA define los proyectos de capital tradicional como aquellos planificados, diseñados y ejecutados para cubrir necesidades de transporte especiales de los adultos mayores y las personas con discapacidades cuando el transporte público es insuficiente, inapropiado o inexistente. Los proyectos no tradicionales se definen como aquellos que exceden los servicios de transportes exigidos por la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), mejoran el acceso al servicio de ruta fija y disminuyen la dependencia de las personas con discapacidades de los servicios de paratransito complementarios a la ADA, o proporcionan alternativas al transporte público que atiende a los adultos mayores y personas con discapacidades. Las regulaciones de la FTA también especifican cómo debe repartirse el financiamiento entre estos dos tipos de proyectos. Al menos el 55 por ciento de los fondos del programa deben usarse en los proyectos tradicionales y el 45 por ciento restante puede usarse en los proyectos no tradicionales.

Los beneficiarios directos del programa de financiamiento de la Sección 5310 deben ser las autoridades de los gobiernos estatales o locales; mientras que las organizaciones sin fines de lucro y otras entidades que operan servicios de transporte público pueden ser sub-beneficiarios.

### **RE.4.2 Identificación de las necesidades: Resultados de la participación del público**

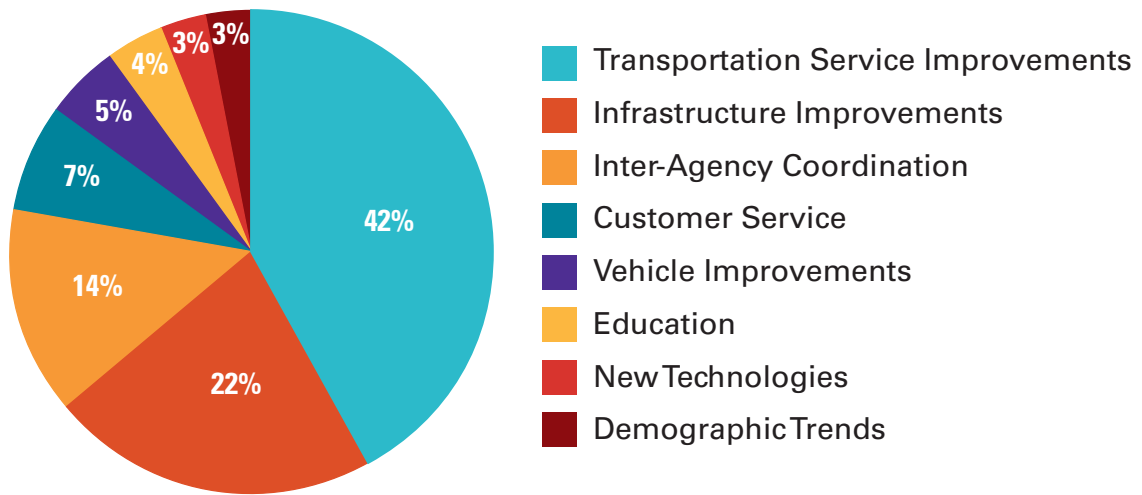
El personal de la MPO efectuó la difusión a través de eventos presenciales y encuestas en línea con los funcionarios municipales, proveedores de transporte, agencias de servicios humanos y miembros del público para obtener opiniones respecto a las necesidades insatisfechas de los adultos mayores y las personas con discapacidades.

En base a 914 comentarios recibidos, el personal de la MPO clasificó los aportes en las siguientes áreas temáticas:

- Nueva tecnología
- Servicio al cliente
- Tendencias demográficas
- Educación
- Mejoramiento de infraestructura
- Coordinación entre agencias
- Mejoramiento del servicio de transporte
- Mejoramiento vehicular

La Figura ES-2, a continuación, muestra los comentarios (relacionados bien a las necesidades o a las estrategias y medidas) desglosados por área temática.

**Figura RE-2**  
**Segmento de comentarios por área temática**



Fuente: MPO de la región de Boston.

La Tabla RE-1 resume las necesidades de transporte insatisfechas y las estrategias y medidas potenciales para cubrir esas necesidades, según lo identificado mediante la participación del público.

**Tabla RE-1**

**Resumen de las necesidades de transporte insatisfechas para los adultos mayores y personas con discapacidades y de las estrategias y acciones potenciales para atender dichas necesidades**

ÁREA TEMÁTICA	DESCRIPCIÓN DEL ÁREA TEMÁTICA	NECESIDADES DE TRASPORTE INSATISFECHAS	ESTRATEGIAS Y ACCIONES POTENCIALES
Nuevas tecnologías	Información que se relacionan con las tecnologías que están modificando, o que pueden cambiar, el modo en que las personas acceden y usan el transporte (tales como aplicaciones de celulares, vehículos automatizados y Compañías de Transporte en Red (Transportation Network Company (TNC, por sus siglas en inglés))	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asistencia con las aplicaciones de navegación del transporte</li> <li>• Sin acceso a un teléfono inteligente y por tanto imposibilidad de acceder a aplicaciones que utilizan las TNC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buscar colaboraciones entre el sector público y privado para proporcionar servicios más confiables y asequibles, tales como aquellos de las TNC.</li> <li>• Usar la tecnología para proporcionar a los clientes un mejor acceso a información en tiempo real, por ejemplo a través de aplicaciones o en las paradas de transporte</li> <li>• Proporcionar servicios de transporte por solicitud que no requieran de teléfonos inteligentes</li> </ul>
Servicio al cliente	Información que se relacionan con el servicio al cliente proporcionado por los operadores de transporte, que incluye el comportamiento y la comunicación del conductor con los pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor sensibilidad de los conductores hacia las necesidades de los adultos mayores y las personas con discapacidades</li> <li>• Información sobre las opciones de transporte disponibles</li> <li>• Anuncios de los servicios de transporte en las estaciones y los vehículos en idiomas distintos al inglés</li> <li>• Mejor atención al cliente de parte de los operadores de las TNC</li> <li>• Señalización más fácil de leer para personas con discapacidades visuales y anuncios en audio más fáciles de escuchar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporcionar capacitación a los conductores de vehículos de transporte para ayudarlos a estar más conscientes sobre cómo auxiliar a los adultos mayores y las personas con discapacidades a usar el transporte público</li> <li>• Proporcionar un número de contacto centralizado al cual llamar para obtener información sobre los servicios de transporte disponibles.</li> <li>• Desarrollar servicios voluntarios para ayudar a los pacientes a trasladarse a las citas médicas</li> </ul>
Tendencias demográficas	Información que se relaciona con las tendencias demográficas que pueden afectar el servicio de transporte en el futuro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Población de edad avanzada</li> <li>• Número creciente de trabajadores de r edad avanzada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una población numerosa de edad avanzada implica la necesidad de más opciones de transporte público para dar servicio a las necesidades de dicha población</li> <li>• Las personas trabajan por más años; el transporte debe adecuarse a esa tendencia</li> </ul>
Educación	Información que se relaciona con las oportunidades educativas y de capacitación referentes al uso del transporte público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oportunidades de capacitación para ayudar a los adultos mayores y a las personas con discapacidades a aprender a usar transporte de ruta fija</li> <li>• Ayuda para el uso de las aplicaciones de los teléfonos inteligentes y otras herramientas web</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporcionar capacitación a conductores adultos que ya no usan más sus autos para ayudarlos a hacer la transición al uso del transporte público</li> <li>• Proporcionar capacitación a los adultos mayores y las personas con discapacidades sobre los distintos destinos para enseñarles cuáles servicios de transporte están disponibles y cómo usarlos, incluyendo el entrenamiento en el uso de las aplicaciones de los teléfonos inteligentes para tener acceso a estos servicios.</li> <li>• Aumentar la visibilidad de los servicios de transporte disponibles para los adultos mayores y personas con discapacidades mediante publicidad innovadora</li> </ul>



(Tabla ES-1 cont.)

ÁREA TEMÁTICA	DESCRIPCIÓN DEL ÁREA TEMÁTICA	NECESIDADES DE TRASPORTE INSATISFECHAS	ESTRATEGIAS Y ACCIONES POTENCIALES
Mejoramiento de infraestructura	Información que se relaciona con el mantenimiento de la infraestructura existente de transporte y la construcción de infraestructura nueva.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Infraestructura accesible en la vía, especialmente en aceras y cruces</li><li>• Instalaciones en las paradas y estaciones de transporte, como iluminación, bancas y techos, así como también infraestructura de accesibilidad, como rampas</li><li>• Espacios en la acera y en la red de sendas para bicicletas, especialmente hacia y desde las paradas de transporte</li><li>• Mantenimiento de la infraestructura peatonal existente, incluida aquella que pueda ser un riesgo de tropezones en las aceras y rampas de acceso acordes a lo estipulado en la ADA, aceras con nieve acumulada en invierno (especialmente cerca de las paradas de autobús), y cruces peatonales despintados</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mejorar la accesibilidad y las instalaciones en las estaciones de transporte, con equipamiento tal como plataformas elevadas, elevadores, escaleras mecánicas, bancas, y casetas de autobús. Garantizar que las aceras y los cruces de las calles que conducen a las paradas de autobús sean seguras y cumplan completamente lo estipulado en la ADA</li><li>• Eliminar la nieve de las aceras y las paradas de autobús.</li><li>• Proporcionar señales y carteles más claros</li><li>• Construir rutas, fuera de las vías, que conecten a las paradas y estaciones de transporte</li><li>• Conectar las redes de aceras incompletas y arreglar las aceras que necesitan reparación para cumplir con la ADA</li><li>• Construir carriles exclusivos para autobuses</li></ul>
Coordinación entre agencias	Información que se relaciona con la coordinación entre proveedores de transporte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coordinación de los servicios de transporte entre municipios, donde las fronteras de los municipios restringen la posibilidad de que algunas personas puedan acceder a su destino desde otras ciudades, especialmente fuera de Boston</li><li>• Coordinación de los servicios de transporte y programación entre los proveedores de transporte, especialmente entre las Autoridades de Transito Regional (RTA, por sus siglas en inglés) y de aquellas comunidades afectadas por distintas RTA</li><li>• Transferencias más breves</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mejorar la coordinación de la programación entre las RTA y otros proveedores de transporte para reducir los tiempos de transferencia y mejorar la conectividad general entre las áreas de servicio</li><li>• Para mejorar la rentabilidad, los proveedores de transporte podrían compartir bienes muebles tales como las camionetas o los sistemas de envío</li><li>• Trabajar conjuntamente entre las municipalidades para organizar transbordadores para adultos mayores y/o paratransito que cumplan con necesidades comunes</li><li>• Trabajar conjuntamente entre las TNC y los Concejos Municipales para Adultos Mayores (<i>Council on Aging</i> (COA, por sus siglas en inglés))</li><li>• Los proveedores de transporte podrían coordinar con las instituciones médicas para que las citas médicas de los pacientes se acoplen con el transporte público disponible</li><li>• Desarrollar coordinación regional entre los COA para usar la capacidad vehicular no utilizada e incrementar la eficiencia</li><li>• Establecer más puntos de transferencia eficientes entre las RTA</li><li>• Mejorar la coordinación regional entre los proveedores de paratransito para que los usuarios puedan transferirse fácilmente</li><li>• Integrar la programación de los proveedores de tránsito y paratransito de forma que los pasajeros tengan más fácil acceso a opciones de transporte multimodal, tarifas integrales y un cronograma ágil</li></ul>



ÁREA TEMÁTICA	DESCRIPCIÓN DEL ÁREA TEMÁTICA	NECESIDADES DE TRASPORTE INSATISFECHAS	ESTRATEGIAS Y ACCIONES POTENCIALES
Mejoramiento del servicio de transporte	Información que se relaciona con la ampliación de los servicios públicos (incluyendo nuevas rutas de transporte, frecuencia y horas operativas)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Otro tipo de transporte con fines no sanitarios tal como para compras, trabajos y eventos sociales</li><li>• Servicio de transporte público más allá del centro urbano de Boston</li><li>• Paradas o estaciones cercanas a establecimientos tales como los centros o residencias para adultos mayores</li><li>• Servicios en los municipios que carecen de transporte público para los adultos mayores y las personas con discapacidades</li><li>• Conexiones entre los principales nodos de transporte, especialmente los fines de semana</li><li>• Conexiones desde la primera hasta la última milla entre las estaciones y el destino u hogar del pasajero</li><li>• Servicio de transporte que conecte los municipios suburbanos ( a diferencia de los servicios que parten de y llegan a Boston)</li><li>• Transporte confiable hacia el trabajo para personas con discapacidades.</li><li>• Más horas de operatividad del transporte para adultos mayores en la noche</li><li>• Transporte por solicitud para traslados sanitarios que deben efectuarse con poca antelación</li><li>• Acceso a instituciones médicas en las comunidades cercanas. Dado el limitado servicio de transporte a través de las fronteras municipales, el acceso a las instituciones médicas en otras ciudades es difícil</li><li>• Mayor confiabilidad de los servicios de tránsito y paratransito</li><li>• Mejor acoplamiento de los horarios entre proveedores los proveedores de transporte</li><li>• Mayor frecuencia de los servicios de transporte de ruta fija, incluyendo el transporte para adultos mayores, tren de cercanías y servicios de autobús, particularmente fuera de las horas pico</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Proporcionar servicios específicos de transporte que lleven a los adultos mayores y personas con discapacidades hacia y desde destinos no relacionados a las instituciones médicas, tales como centros laborales y comercio</li><li>• Proporcionar servicio de transporte directo entre centros para adultos mayores y centros médicos</li><li>• Proporcionar más horas de operatividad del transporte hacia y desde los COA y los centros para adultos mayores, especialmente a partir del atardecer los días hábiles y los fines de semana</li><li>• Proporcionar servicio de autobús hacia y desde el tren de cercanías y estaciones del subterráneo, fuera de las horas pico de la mañana y la tarde</li><li>• Proporcionar servicio de transporte para traslados sanitarios que puedan solicitarse en el mismo día que se solicite la cita médica</li><li>• Proporcionar servicio de transporte desde la primera y hasta la última milla entre las principales estaciones de tránsito y los destinos finales</li><li>• Acoplar los horarios de los autobuses, subterráneos y del tren de cercanías para reducir los tiempos de transferencia</li><li>• Proporcionar transporte público que conecte los centros y las residencias para adultos mayores con las estaciones de tren</li><li>• Agregar más casetas de autobús en los lugares próximos a las residencias y centros para adultos mayores</li><li>• Proporcionar servicio de transporte en sentido este-oeste y entre municipios</li><li>• Proporcionar más servicio de transporte tanto a los hospitales del área de Boston como a los hospitales de los suburbios</li><li>• Promover la asociación del sector público y privado para proporcionar transporte por solicitud (tal como con las TNC) para cubrir las necesidades de transporte en mismo día de su solicitud.</li><li>• Proporcionar un servicio de autobús más frecuente en las comunidades suburbanas</li></ul>

(Tabla ES-1 cont.)

ÁREA TEMÁTICA	DESCRIPCIÓN DEL ÁREA TEMÁTICA	NECESIDADES DE TRASPORTE INSATISFECHAS	ESTRATEGIAS Y ACCIONES POTENCIALES
Mejoramiento vehicular	Información que se relaciona con la accesibilidad de los vehículos	<ul style="list-style-type: none"><li>Más vehículos, tales como taxis, trenes, autobuses, paratransito y TNC, que sean accesibles a las personas que usan todo tipo dispositivos para la movilidad asistida</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Asignar más espacio en los vehículos de transporte público para los adultos mayores y personas con discapacidades</li><li>Diseñar vehículos de transporte público en los que sea más fácil subir y bajar para los adultos mayores y las personas con discapacidades</li><li>Tener más vehículos a los que puedan acceder sillas de ruedas en las flotas de taxi y de las TCN</li></ul>

ADA= Ley de Estadounidenses con Discapacidad (Americans with Disabilities Act); COA = Concejos Municipales para Adultos Mayores (Council on Aging); RTA = Autoridad de Tránsito Regional (Regional transit authority) TNC = Compañía de Red de Transporte (Transportation network company)

### **RE.4.3 Prioridades para la implementación**

Las prioridades enumeradas a continuación pueden ayudar a mejorar la coordinación entre los servicios de transporte para adultos mayores y personas con discapacidades de una forma eficiente, mientras que amplían las opciones de transporte para los adultos mayores y las personas con discapacidades.

- Coordinar los servicios de transporte público
- Aumentar las horas operativas
- Agregar nuevas rutas de transporte donde no existan
- Mejorar la accesibilidad de la infraestructura

Dado el tamaño de la región de Boston y la cantidad y tamaño de las distintas agencias que ofrecen subsidios y asistencia técnica, sería difícil priorizar las estrategias y acciones en base a los recursos disponibles. En su lugar, la Tabla RE-2 proporciona una lista de algunos de los fondos estatales y federales disponibles en el Departamento de Transporte de Massachusetts, la MPO y el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC, por sus siglas en inglés) (las agencias de planificación regional de esta región) que podrían posiblemente apoyar la implementación de estrategias y acciones enumeradas en el Capítulo 4, además del programa de la Sección 5310.

**Tabla RE-2**  
**Recursos estatales de financiamiento**

AGENCIA	RECURSO DE FINANCIAMIENTO	DESCRIPCIÓN	TIPO DE RECURSO
Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT, por sus siglas en inglés)	Programa de subvención del tránsito comunitario (Community Transit Grant Program)	Proporciona financiamiento para gastos de capital y operativos, y de gestión de la movilidad, para mejorar el traslado de los adultos mayores y las personas con discapacidades. Incluye el programa de financiamiento de la Sección 5310 de la FTA.	Implementación del proyecto
MPO de la región de Boston	Programa de Mejoramiento de Transporte (Transportation Improvement Program)	Proporciona financiamiento para los proyectos de infraestructura de transporte. Cada año se reserva una parte del total de fondos disponibles para el programa de inversión de Conexiones Comunitarias, que comenzará a recibir solicitudes para el año de financiamiento piloto, en otoño de 2019. Los proyectos elegibles incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Costos operativos de arranque inicial desde la primera milla hasta la última milla de conexión (que pueden ser conexiones en los distintos modos de transporte, bicicleta o peatonal)</li> <li>• Gestión de estacionamiento</li> <li>• Señalización</li> <li>• Educación</li> </ul>	Implementación del proyecto
MPO y MAPC de la región de Boston	Programa de Asistencia Técnica al Transporte Comunitario (Community Transportation Technical Assistance Program)	Proporciona orientación técnica a los funcionarios municipales sobre los problemas de transporte, incluyendo la seguridad, acceso a bicicletas y peatones, estacionamiento y diseño de vías.	Asistencia técnica

(Tabla ES-2 cont.)

AGENCIA	RECURSO DE FINANCIAMIENTO	DESCRIPCIÓN	TIPO DE RECURSO
MPO de la región de Boston	Apoyo Técnico al Servicio de Planificación del Transporte Regional (Regional Transit Service Planning Technical Support)	Proporciona asistencia a las RTA, TMA y municipalidades para atender los problemas de transporte relacionados con la planificación de rutas, pasajeros, rentabilidad y otras características del servicio.	Asistencia técnica
MAPC	Estudios de planificación del corredor/de la subárea	Proporciona asistencia técnica para atender la gestión del estacionamiento local y de planificación multimodal y operaciones del servicio transporte de todo el corredor.	Asistencia técnica
MAPC	Planificación y coordinación de modo alternativo	Proporciona apoyo en la planificación para avanzar en el uso de distintos modos de transporte que no sean vehículos de uso individual (Single occupancy vehicle (SOV, por sus siglas en inglés)), incluyendo asistencia en áreas desatendidas por los RTA y donde haya vacíos en la red de transporte.	Asistencia técnica

FTA = Administración Federal de Transporte. MAPC = Consejo de Planificación del Área Metropolitana. MassDOT = Departamento de Transporte de Massachusetts. MPO = Organización de Planificación Metropolitana TMA = Asociaciones de gestión de transporte RTA = Autoridad de tránsito regional SOV = Vehículo de ocupación individual.

## RE.5 Conclusiones

El Plan Coordinado se desarrolló con aportes de proveedores del servicio de transporte, los servicios humanos y otras organizaciones que ofrecen servicio a los adultos mayores y las personas con discapacidades, municipios y miembros de la población. El Plan documenta los servicios de transporte existentes en la región de Boston; describe los patrones demográficos actuales y proyectados de las regiones, e identifica las necesidades de transporte insatisfechas de la región y las prioridades para la implementación.

En general, la mayoría de los comentarios de la participación del público se relacionan con el mejoramiento de los servicios de transporte, seguido por el mejoramiento de la infraestructura de transporte. Aun cuando existen muchas opciones de transporte en la región de Boston, la falta de coordinación entre las agencias sigue siendo un obstáculo en referencia a al mejoramiento del acceso a los destinos deseados. El informe incluye algunas estrategias potenciales para atender estas necesidades y las posibles prioridades de implementación. Se espera que el Plan Coordinado de la región de Boston sea nuevamente actualizado dentro de cuatro años, en concordancia con la próxima actualización planificada para el Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, por sus siglas en inglés), según la recomendación federal.