

RESUMEN EJECUTIVO

ACERCA DEL PLAN COORDINADO

El objetivo principal del Plan Coordinado de Transporte Público-Servicios Humanos (Plan Coordinado) es mejorar la coordinación entre los proveedores de transporte para satisfacer mejor las necesidades de transporte de las personas mayores y las personas con discapacidad. Orienta a los solicitantes de la región de Boston en el desarrollo de sus propuestas para la Sección 5310 de la Administración Federal de Tránsito (AFT), *Programa de Mejora de la Movilidad de Personas Mayores y Personas con Discapacidad*. En Massachusetts este programa se conoce como *Programa de Subvenciones de Tránsito Comunitario* (CTGP, por sus siglas en inglés). El CTGP proporciona financiación para proyectos que satisfagan las necesidades de transporte de las personas mayores y las personas con discapacidad cuando los servicios de transporte existentes no están disponibles, son insuficientes o inadecuados para satisfacer estas necesidades.

Como organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la asociación de planificación regional del área de Boston, la MPO de la región de Boston desarrolla el Plan Coordinado para los 97 municipios de su región. La figura ES-1 muestra los municipios de la región de la MPO.

FIGURA ES-1 MUNICIPIOS DE LA OPM DE LA REGIÓN DE BOSTON SÓLO PARA COLOCACIÓN



BOSTON REGION METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION MUNICIPALITIES

SOLICITUD DEL PROGRAMA DE SUBVENCIONES DE TRÁNSITO COMUNITARIO

En Massachusetts, el Departamento de Transporte gestiona el proceso de solicitud del CTGP, que es un programa de subvenciones competitivo con un proceso de solicitud anual. Las organizaciones elegibles para solicitar fondos CTGP incluyen estados, gobiernos locales, organizaciones privadas sin fines de lucro y operadores de transporte público. Esta actualización de 2023 al Plan Coordinado reemplaza el Plan Coordinado de 2019 de la MPO y se debe hacer referencia en las solicitudes CTGP a partir del ciclo de solicitud del año fiscal estatal 2025.

Para ser considerado para la financiación CTGP, los proyectos ubicados dentro de la región MPO debe abordar una necesidad de transporte, estrategia o acción identificada en el capítulo cuatro de este Plan Coordinado. La Tabla ES-2 (Tabla 4-2 en el capítulo 4 del documento principal) enumera las necesidades de tránsito de servicios humanos (HST) para la región, así como las estrategias y acciones para satisfacer esas necesidades; un proyecto propuesto que aborde las necesidades, estrategias o acciones se consideraría “incluido” en el Plan Coordinado. Dada la naturaleza amplia y diversa de la región de Boston, las necesidades, estrategias y acciones en materia de transporte descritas en este Plan Coordinado son amplias con el fin de suscitar una serie de propuestas de proyectos que puedan abordar las necesidades no satisfechas del TAV.

Los *proyectos subvencionables* por el CTGP incluyen tanto proyectos de capital tradicionales como proyectos no tradicionales. Los proyectos de capital tradicionales incluyen la compra o el arrendamiento de vehículos para los servicios de TAV que se llevan a cabo para satisfacer las necesidades especiales de transporte de las personas mayores y las personas con discapacidad cuando el transporte público es insuficiente, inadecuado o no está disponible, así como instalaciones de apoyo como bancos y refugios. Los proyectos no tradicionales pueden incluir programas de conductores voluntarios, orientación y formación sobre viajes, entre otros.

SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTES

Existe una amplia variedad de servicios de transporte público en la región de Boston, que pueden explorarse con más detalle en este *mapa web* interactivo. Entre ellos se incluyen

- Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts;
- Autoridades regionales de tránsito;
- Autoridad Portuaria de Massachusetts;
- Asociaciones de gestión del transporte;
- Servicios privados sin ánimo de lucro, como los gestionados por hospitales y universidades;
- Proveedores de transporte de larga distancia, como Amtrak y Peter Pan;
- Servicios municipales; y
- Programas de conductores voluntarios.

El transporte público, tanto el de alta velocidad como el que presta servicio a la población en general, en la región de Boston, puede estar a menudo desconectado, especialmente fuera del área inmediata de Boston. Los servicios están a cargo de muchos proveedores de tránsito diferentes, con sus propias tarifas, requisitos de elegibilidad y áreas de servicio. Estos servicios pueden o no estar coordinados con otros proveedores que ofrecen servicios adyacentes, lo que a veces provoca largos tiempos de espera, tarifas elevadas o simplemente la imposibilidad de llegar a una parte concreta de la región en transporte público. Estos problemas se agravan en las ciudades más alejadas de Boston, ya que la red de transporte público es más limitada en estas zonas, a pesar de la gran cantidad de personas mayores y discapacitadas que viven en ellas. La mejora de la coordinación de los servicios y la eliminación de las deficiencias en los servicios existentes, a través de fondos como el CTGP, son fundamentales para hacer frente a las necesidades no satisfechas de transporte público de alta velocidad en la región de Boston.

DEMOGRAFÍA DE LA REGIÓN DE BOSTON

Comprender la demografía actual y futura de las personas mayores y las personas con discapacidad ayuda a identificar las lagunas en los servicios y las comunidades donde las necesidades de transporte pueden ser mayores. En la región de Boston, el 16% de la población tiene 65 años o más, mientras que el 10% sufre alguna discapacidad. Existe un solapamiento significativo entre estas poblaciones: casi el 50% de las personas mayores tienen una discapacidad. Se espera que estas poblaciones aumenten en las próximas décadas: las proyecciones

demográficas sugieren que en 2050 alrededor del 20% de la población tendrá 65 años o más. Esto supone un aumento del 37% con respecto a la población de 2020, en comparación con el aumento del 10% de la población total de la región de la MPO. Aunque no se dispone de proyecciones demográficas para las personas con discapacidad, es razonable suponer que esta población aumentará a medida que lo haga la población de la tercera edad.

IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE NO SATISFECHAS, ESTRATEGIAS PARA ABORDARLAS Y PRIORIDADES DE APLICACIÓN

Para ayudar a identificar las necesidades insatisfechas de transporte de alta velocidad, el personal de la MPO llevó a cabo una amplia participación pública para obtener información de las personas mayores y las personas con discapacidad, las personas que trabajan con estas poblaciones, y los proveedores de transporte de alta velocidad. El personal utilizó esta información para desarrollar estrategias y acciones que los proveedores de transporte de la región podrían emprender para abordar estas necesidades e identificó aquellas que podrían ser prioritarias para la región de Boston.

El compromiso público se llevó a cabo al mismo tiempo que el compromiso para el desarrollo del Plan de Transporte a Largo Plazo 2023 de la MPO (LRTP), Destino 2050, durante el cual el personal recogió información sobre las necesidades y prioridades de transporte en la región. La mayoría de las actividades de participación durante el desarrollo del LRTP y el Plan Coordinado entre 2019 y 2023 se llevaron a cabo virtualmente debido a la pandemia COVID-19.

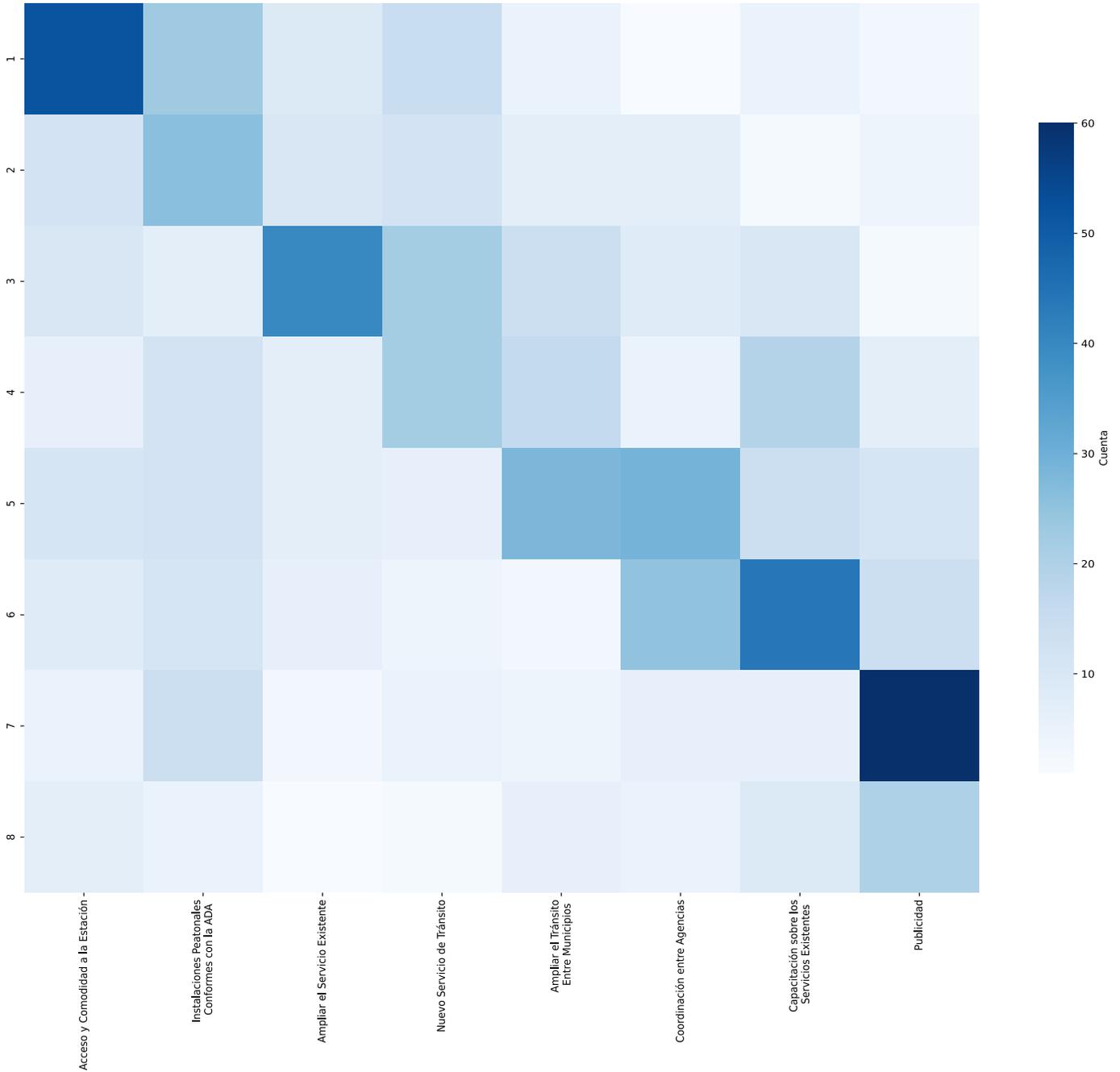
El personal también llevó a cabo varias actividades de participación centradas directamente en el Plan Coordinado para recopilar información. Estas incluyeron reuniones con los Consejos de Coordinación Regional; discusiones centradas en las necesidades de HST con el Grupo de Trabajo de Tránsito y el Consejo Asesor de la MPO; un taller de coordinación de HST con los consejos sobre el envejecimiento, las comisiones de discapacidad y los proveedores de tránsito; y una encuesta sobre las necesidades de HST.

La encuesta, que se distribuyó a organizaciones que trabajan con personas mayores y personas con discapacidades, proveedores de HST y el público en general, con un enfoque en obtener información de estas poblaciones, se llevó a cabo en la primavera de 2023. Se pidió a los encuestados que identificaran sus principales necesidades en materia de HST y seleccionaran las principales estrategias que ayudarían a satisfacerlas. Se preguntó en cuatro categorías: infraestructuras, transporte público, coordinación y mejoras educativas. Las cuatro estrategias más seleccionadas fueron

- Ofrecer oportunidades de formación para que los adultos mayores y las personas con discapacidad aprendan acerca de los servicios de transporte disponibles y cómo utilizarlos (32,7 por ciento).
- Mejorar la accesibilidad y la comodidad en las estaciones y paradas de tránsito (con características tales como plataformas de alto nivel, ascensores, escaleras mecánicas, bancos y paradas de autobús) (31,5 por ciento)
- Garantizar que las aceras y los cruces de calles adyacentes a las estaciones y paradas de transporte público sean seguros y conformes a la ADA (30,0 por ciento)
- Desarrollar colaboraciones y asociaciones entre los proveedores de servicios de tránsito, incluidas las empresas de viajes compartidos, para satisfacer de manera más eficiente las necesidades comunes (29,0 por ciento).

Se pidió a los encuestados que clasificaran las estrategias seleccionadas de mayor a menor prioridad. Las dos estrategias seleccionadas con más frecuencia de cada categoría se muestran en la Figura ES-2 - el azul más oscuro indica cuando una estrategia fue clasificada con más frecuencia en esa categoría.

FIGURA ES-2
CLASIFICACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE DE SERVICIOS HUMANOS SÓLO PARA COLOCACIÓN



ADA = Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990.

RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA: NECESIDADES Y ESTRATEGIAS

Las necesidades y estrategias de transporte y las acciones para abordarlas que se identificaron a través de la participación pública se agruparon en las siguientes áreas temáticas:

- **Mejoras en el servicio de transporte:** ampliación, mantenimiento y mejoras generales de los servicios de transporte público (incluidas nuevas rutas, aumento de la frecuencia y ampliación del horario de funcionamiento).
- **Mejoras en las infraestructuras:** mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes o construcción de otras nuevas.
- **Mejoras en los vehículos:** mejora de la accesibilidad de los vehículos.
- **Participación y educación del público:** participación y educación de los miembros del público en los servicios de transporte
- **Coordinación entre organismos:** coordinación entre los proveedores de transporte.
- **Vivienda:** consideración de la coordinación de la vivienda con las mejoras de transporte para proporcionar un mayor acceso a HST
- **Retos operativos:** mejoras en el funcionamiento de HST, incluyendo el servicio al cliente, la financiación y la programación.
- **Elegibilidad:** requisitos de elegibilidad para el HST.
- **Asequibilidad:** costes de desembolso del HST.

La Tabla ES-1 muestra las necesidades, estrategias, acciones y recursos para apoyarlas por área temática.

TABLA ES-1
NECESIDADES INSATISFECHAS DE TRANSPORTE DE SERVICIOS
HUMANOS Y ESTRATEGIAS DE MEJORA

Área temática	Necesidades insatisfechas	Estrategias y acciones
Mejora del servicio de transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de conductores • Horario de servicio por la noche y los fines de semana • Fiabilidad y funcionalidad del paratransito • Mayor acceso al transporte público • Ampliación del servicio a la demanda • Servicios limitados por la geografía y los destinos • Conexiones de primera y última milla con centros de transporte más grandes • Disponibilidad de servicios para viajes sociales y/o no médicos • Viajes de ida y vuelta para citas médicas • Servicio de tránsito para conectar municipios sin viajar Boston • Viajes con poca antelación • Mayor frecuencia de los servicios de ruta fija • Falta de flexibilidad y fiabilidad • Disparidades regionales en el servicio • Aseos e instalaciones para el cuidado personal en las estaciones de transporte público • Servicios adaptados al envejecimiento de la población 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar la capacidad del sistema de paratransito • Apoyar proyectos de primera y última milla • Mejorar la accesibilidad del transporte público para reducir la demanda de The RIDE y servicios similares • Fusionar los servicios existentes para personas mayores y discapacitadas • Dar prioridad a las inversiones en mejoras del transporte público frente a los servicios privados • Ampliar los servicios de lanzadera del COA • Proporcionar servicios específicos de transporte no médico para personas mayores y discapacitadas • Priorizar las mejoras al servicio de las personas mayores y discapacitadas • Creación de asociaciones entre organizaciones homólogas • Construir paradas de transporte cerca de las viviendas para personas mayores • Fusión de servicios existentes redundantes • Servicio de transporte comunitario desde los lugares de residencia a los centros comunitarios • Añadir más paradas de transporte público cerca de centros de mayores, residencias de mayores y centros médicos • Establecer asociaciones entre el sector público y el privado para proporcionar transporte de guardia para las necesidades de transporte en el mismo día. • Elaborar un mapa de la red regional de transporte de servicios humanos existente para identificar carencias • Ofrecer sesiones educativas o materiales para explicar los recursos a los usuarios del transporte de servicios humanos • Instalar señales electrónicas de próximo autobús para actualizar el servicio en tiempo real • Aumentar el material rodante para los servicios de transporte de servicios humanos • Utilizar las furgonetas del COA para los servicios de transporte con mayor elegibilidad • Impartir formación periódica y realizar comprobaciones con las redes de voluntarios

Área temática	Necesidades insatisfechas	Estrategias y acciones
Mejora de las infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> • Red de aceras conectadas, bien mantenidas y accesibles para la ADA • Mantenimiento de aceras y cruces de calles durante las inclemencias meteorológicas • Servicios en paradas de autobús y estaciones de tránsito, como iluminación, bancos o refugios, así como infraestructuras de accesibilidad, como rampas¹. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir las carencias de la red de aceras en las proximidades de las paradas y estaciones de transporte público • Garantizar que las estaciones y paradas cumplen los requisitos de la ADA • Retirar los escombros de las aceras y paradas de transporte público durante las inclemencias meteorológicas • Diseñar nuevas estaciones y realizar renovaciones que incluyan andenes elevados
Mejora de vehículos	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio en los vehículos para permitir la presencia de un asistente personal, un animal de servicio u otro acompañante. • Material rodante insuficiente • Servicios en los vehículos de transporte público para acomodar dispositivos de movilidad y asientos accesibles • Señalización y sistema de información sencillos en el interior y el exterior de los vehículos 	<ul style="list-style-type: none"> • Compartir vehículos más allá de los límites municipales • Mejorar la suspensión de los vehículos de paratransito para reducir las lesiones de los pasajeros • Adquirir más vehículos de paratransito • Contratar ambulancias para ayudar en el transporte • Asignar más espacio en los vehículos de transporte público específicamente para personas mayores y discapacitadas.
Participación pública y educación	<ul style="list-style-type: none"> • Educación y formación sobre los servicios existentes, incluidos los servicios de ruta fija y a la demanda • Acceso a los servicios sin tecnología de teléfonos inteligentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Informar a las personas mayores y discapacitadas sobre las opciones de transporte disponibles. • Campañas publicitarias • Mantener comunicaciones que no dependan de la tecnología de los teléfonos inteligentes • Incluir a los usuarios del transporte de servicios humanos en el proceso de planificación y diseño del transporte • Elaborar un presupuesto que incluya la participación de la comunidad en los costes de aplicación y funcionamiento • Proporcionar formación para ayudar a los conductores adultos en la transición del uso del coche al transporte público
Coordinación entre agencias	<ul style="list-style-type: none"> • Comunidades, especialmente fuera del núcleo interior, con poco o ningún servicio de RTA • Largos periodos de transferencia entre municipios y RTA. • La rotación en los organismos de ejecución hace necesaria la planificación de la sucesión y la retención de los conocimientos institucionales. • Dificultad para coordinar los viajes largos 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar los servicios más allá de los límites municipales • Ampliar las opciones de transporte público • Crear asociaciones con RTA, COA y otros socios comunitarios • Desarrollar la coordinación regional entre proveedores de paratransito • Compartir las mejores prácticas y las lecciones aprendidas con agencias homólogas. • Fusionar los programas de transporte de servicios humanos y reembolsar los gastos en función del uso. • Contratar furgonetas y otros recursos con las RTA. • Coordinarse con las empresas de autobuses escolares para compartir conductores. • Desarrollar puntos de transbordo eficientes entre las RTA • Crear un centro de despacho unificado para aumentar las opciones disponibles para los pasajeros • Integración de horarios y tarifas

Área temática	Necesidades insatisfechas	Estrategias y acciones
Viviendas	<ul style="list-style-type: none"> • Viviendas para mayores dependientes del coche 	<ul style="list-style-type: none"> • Invertir en comunidades transitables y habitables • Construir viviendas para personas mayores cerca de las estaciones de transporte • Conectar el transporte público a las urbanizaciones existentes
Retos operativos	<ul style="list-style-type: none"> • Escasez de conductores • Políticas para proteger la mayor vulnerabilidad a las enfermedades víricas y/o de transmisión aérea de los pasajeros del transporte de servicios humanos • Servicio de expedición bien formado • Transporte puerta a puerta • Comunicación con pasajeros con conocimientos limitados de inglés • Comunicación de retrasos • Largo proceso de inscripción • Financiación insuficiente para satisfacer todas las necesidades • Elevado coste inicial de los servicios 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la contratación, formación y retención de conductores • Racionalizar los servicios de TNC en el mismo día y a la carta • Utilizar opciones de financiación innovadoras (por ejemplo, asociarse con empresas privadas, como compañías de seguros, para pagar los viajes por motivos médicos). • Defender la disponibilidad de fondos adicionales ante el poder legislativo y otros responsables de la toma de decisiones. • Aumentar las asociaciones municipales con The RIDE y otros servicios de paratransito • Incluir a los operadores de vehículos en el proceso de planificación del transporte • Incluir a los operadores de vehículos en los foros de usuarios de transporte de servicios humanos, como el Grupo de Acceso al Transporte de Usuarios. Traducir la señalización a varios idiomas y/o utilizar métodos de comunicación visual para dar cabida a las personas con LEP. • Ampliar los programas de conductores voluntarios • Coordinarse con otros municipios u organismos para solicitar financiación conjuntamente.
Elegibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vacíos de servicio de los programas de transporte de servicios humanos limitados a determinados grupos de personas • Ampliar la cualificación del transporte de servicios humanos para personas con discapacidades ocultas o discapacidades de corta duración • Transporte médico no urgente 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar los servicios de transporte de servicios humanos y eliminar las barreras de elegibilidad • Ampliar los requisitos de acceso a los servicios existentes
Asequibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Alto coste de los servicios de transporte a la demanda • Elevado coste de los servicios de transporte rápido de ruta fija y trenes de cercanías 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar los canales de apoyo municipales existentes para facilitar la distribución de tarifas reducidas y la educación • Programas gratuitos, de tarifa reducida o de vales • Subvencionar viajes de servicios privados a la demanda para personas mayores y discapacitadas

ADA = Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades. COA = consejos de la tercera edad. HST = tránsito de servicios humanos. LEP = conocimientos limitados de inglés. RTA = agencia de transporte regional. TNC = empresa de red de transporte.

RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA: PRIORIDADES DE APLICACIÓN

Aunque este Plan Coordinado no pretende dictar qué estrategias y acciones deben recibir financiación, sí describe las prioridades para la región de Boston basándose en la frecuencia con la que se identificaron las necesidades durante el proceso de participación pública para apoyar el desarrollo de solicitudes para el CTGP. Más de la mitad de los comentarios recibidos se referían a la mejora de los servicios de transporte, siendo las siguientes áreas temáticas más frecuentes la mejora de las infraestructuras y la coordinación entre organismos. Algunas de las principales conclusiones de estas aportaciones son las siguientes

- **Coordinación de los servicios de transporte público.** Los usuarios del TAV señalan el problema que suponen los largos e incómodos tiempos de transbordo, especialmente fuera de Boston y las comunidades limítrofes. Además, los servicios actuales tienen una variedad de requisitos de elegibilidad y áreas de servicio, lo que resulta en la creación de lagunas de servicio.
- **Mejorar y mantener la accesibilidad del transporte.** Muchos encuestados señalaron la existencia de aceras inaccesibles cerca de las estaciones de transporte, el bloqueo de las instalaciones peatonales durante las inclemencias del tiempo y la limitación del espacio accesible en los vehículos. La mejora de la accesibilidad del transporte público general puede contribuir a aliviar la demanda de paratransito y otras ofertas específicas de HST.
- **Ampliación del servicio.** Los encuestados manifestaron su deseo de que los servicios de HST funcionaran durante toda la noche y los fines de semana. Además, los encuestados hablaron de la dificultad de acceder a servicios médicos en municipios distintos de aquel en el que residen.
- **Mejorar la experiencia del cliente.** Un tema recurrente es la necesidad de mejorar la formación de los conductores y las estrategias de retención, incluir a los usuarios del TAV en los procesos de planificación y crear una lista centralizada de servicios disponibles. Los encuestados hablaron de la vulnerabilidad de los usuarios de HST y abogaron por ampliar la formación de los conductores para apoyar mejor a las personas mayores y a las personas con discapacidad.

Este Plan Coordinado actualiza y reemplaza el Plan Coordinado 2019 de la MPO de la Región de Boston a partir del ciclo de subvenciones CTGP del año fiscal estatal 2025. Este documento se actualizará de nuevo en cuatro años en concierto con la próxima actualización prevista del LRTP de la MPO de Boston, según la orientación federal.