

Podemos llegar hacia allá desde aquí:

Manual para defensores que trabajan para tener

transporte público accesible en Massachusetts

Septiembre 2025

Reconocimientos

Este manual ha sido elaborado por el personal del Centro AdLib para la Vida Independiente. Entre los colaboradores se encuentran Sally English, directora ejecutiva de AdLib; Valerie Peace, defensora de AdLib; Sophie Shrum, defensora de AdLib; Emi Bailey, del personal de apoyo de AdLib; y Aliza Levine, coordinadora de SILC. La información contenida en este manual procede de defensores de todo el estado, quienes dedicaron su tiempo durante las reuniones iniciales de la coalición y las reuniones individuales, lo que nos permitió conocer mejor las mejores prácticas en materia de defensa del transporte.

AdLib, un centro para la vida independiente que presta sus servicios en el Condado de Berkshire, desea expresar su agradecimiento a las siguientes organizaciones que han aportado su tiempo, sus conocimientos y su experiencia a la información contenida en este manual:

MA Statewide Independent Living Council

Transportation For Massachusetts (T4MA)

Stavros Center for Independent Living

Center for Living & Working

MetroWest Center for Independent Living

Southeast Center for Independent Living

Cape Organization for the Rights of the Disabled

Northeast Independent Living Program

Boston Center for Independent Living

Y un agradecimiento especial por el generoso financiamiento del Proyecto Grassroots del Human Services Research Institute.

[El Proyecto Grassroots - Human Services Research Institute](#)

Índice

1. Antecedentes
2. Situación actual del transporte público accesible
3. Conozca a las RTA de Massachusetts
 - a. Qué es una RTA
 - b. Gobernanza y supervisión de las RTA
 - c. Consejo Asesor, consejos y comités
4. Defensa del transporte: el ciclo de organización
 - a. Escuchar y compartir inquietudes
 - b. Desarrollo de líderes e investigación
 - c. Acción
 - d. Evaluar y reflexionar
5. Unir todo
 - a. Mejores prácticas
 - b. Casos de éxito
6. Apéndices
 - a. Apéndice A: Lista de referencias y recursos
 - b. Apéndice B: Discurso sobre la necesidad de un transporte accesible y asequible
 - c. Apéndice C: Aspectos de la defensa del transporte
 - d. Apéndice D: Ejemplo de un registro de transporte
 - e. Apéndice E: Diccionario de siglas relacionadas con el transporte

Antecedentes

Durante décadas, el personal y los líderes de los usuarios de los 10 Centros de Vida Independiente (*Centers for Independent Living, ILC*) de Massachusetts, así como los miembros del Consejo Estatal de Vida Independiente (*Statewide Independent Living Council, SILC*), han abogado por un transporte accesible y más asequible en el Estado. Históricamente, los distintos ILC han defendido sus intereses ante las autoridades regionales de transporte (*Regional Transit Authorities, RTA*) locales y se han unido a organizaciones estatales que trabajan en las prioridades generales en materia de transporte. El SILC ha promovido debates sobre la defensa del transporte accesible en su conferencia anual y en otros foros.

Sin embargo, durante el proceso de planificación del Plan Estatal de Vida Independiente para el año fiscal 2025-2027, los líderes de los ILC identificaron la necesidad de una mayor colaboración entre estados dentro de la comunidad de personas con discapacidad en lo que respecta a las metas de defensa del transporte. La colaboración entre estados contribuiría a lograr un cambio sistémico en materia de accesibilidad en el fragmentado sistema de transporte de MA (un sistema en el área de Boston, más 15 RTA). Los líderes del ILC tenían previsto aumentar la capacidad de la red del ILC para maximizar la defensa del transporte mediante la creación de una nueva coalición estatal centrada en promover un transporte accesible y asequible. Dentro de la Coalición, los líderes del ILC compartirían estrategias de defensa y crearían una especie de “línea de producción” a nivel estatal de líderes con experiencia vivida en discapacidad. Esto los preparará para convertirse en defensores de la equidad en el transporte.

Esta meta llevó a la búsqueda de financiamiento para que uno de los ILC pudiera crear una coalición de defensores que trabajaran en favor del transporte público accesible y elaborara un manual para los defensores actuales y futuros. En marzo de 2025, el proyecto recibió financiamiento del Proyecto *Grassroots* del *Human Services Research Institute*. Esto permitió a AdLib, que aceptó ser la organización coordinadora del proyecto, dedicar tiempo de su personal a investigar, redactar y organizar el manual, así como a facilitar las reuniones iniciales de la coalición. Durante el verano de 2025 se celebraron tres reuniones iniciales de la coalición con defensores de los ILC de todo Massachusetts. AdLib también se reunió con *Transportation for Massachusetts (T4MA)*, la organización líder en la defensa del transporte en Massachusetts, para aprovechar su experiencia. La información contenida en este manual procede de fuentes de acceso público (que se indican en la sección “Referencias”), así como directamente de los defensores que compartieron sus conocimientos en las reuniones de la coalición.

Situación actual

El transporte es un componente clave para llevar una vida sana, equilibrada e independiente como miembro activo de la comunidad, pero, tal y como afirmó un activista local, “si tienes una discapacidad, tu vida gira en torno a los horarios de los demás”.

Los defensores en Massachusetts llevan mucho tiempo señalando que los problemas relacionados con el transporte accesible constituyen una barrera clave para el acceso al empleo y la plena participación en la vida comunitaria. Los defensores de ILC de todo el estado de Massachusetts se reunieron e identificaron los desafíos principales a los que se enfrenta el transporte público accesible. Entre ellos se incluyen:

- Un complicado proceso de determinación de elegibilidad para el transporte adaptado: cada RTA aplica su propio proceso de selección, y algunas solicitan información médica detallada que no es necesaria para determinar la necesidad del servicio.
- Servicios irregulares: los servicios de transporte adaptado suelen ofrecer períodos de recogida que pueden durar horas y no llegan a las horas previstas. Cada RTA tiene requisitos diferentes en cuanto a la programación de los servicios; algunas exigen que se reserve el transporte con 2 o más días de antelación y aplican tarifas más elevadas por el servicio en el mismo día.
- Falta de disponibilidad: muchas comunidades de Massachusetts tienen un acceso limitado o nulo al transporte público, o transporte que solo funciona entre 5 y 6 días a la semana.
- Costo: El servicio de transporte adaptado tiene un costo por trayecto más elevado y no ofrece la opción de tarifas diarias o semanales. Las tarifas pueden ser aún más elevadas en caso de solicitudes de viajes tardías o para el mismo día. *Nota: La gratuidad de las tarifas de transporte está ahora establecida por ley en el estado de MA, siempre que se asignen los fondos presupuestarios. En el año fiscal 2026 se asignaron \$35 millones para la gratuidad de las tarifas de transporte, y las RTA obligatorias son gratuitas.*
- Gobernanza de las RTA: cada RTA funciona de forma independiente, bajo la supervisión de un administrador y un consejo asesor. Aunque están sujetas a la Ley de Reuniones Públicas, es posible que las fechas y horas de las reuniones, las listas de miembros de los consejos asesores y las actas de las reuniones no se publiquen en los sitios web de las agencias, lo que dificulta informarse con antelación sobre las reuniones o consultar las actas. Los miembros del consejo solo tienen mandatos de 1 año y forman parte del consejo debido a que ocupan otro cargo de elección popular, lo que significa que carecen de experiencia personal con el sistema.
- Representación de personas con discapacidad y de los usuarios de transporte en las RTA: cada consejo de una RTA debe contar con un puesto para un representante de las personas con discapacidad y de los usuarios de transporte. Aunque se trata de puestos con derecho a voto, los representantes se turnan entre los municipios de la zona de la RTA y no pueden proceder del mismo municipio. Si el municipio no puede designar a un representante, entonces los puestos quedan vacantes. Al momento de redactar este manual, identificamos 7 RTA (el 44 % de las RTA) con puestos de representantes de personas con discapacidad sin cubrir.
- Falta de acceso a nivel estatal: dado que cada RTA opera sus propias rutas fijas según las necesidades de su zona concreta, desplazarse de una zona de la RTA a otra resulta complicado. *Nota: Los presupuestos estatales de los años fiscales 2025 y 2026 han destinado 10 millones de dólares al año a las subvenciones de conectividad para mejorar los desplazamientos entre las zonas de servicio de las RTA.*

Conozca a las Autoridades Regionales de Transporte de Massachusetts

¿Qué es una RTA?

Autoridad Regional de Transporte (o Regional Transit Authority): contribuye a la elaboración y el mantenimiento de políticas y procedimientos para los servicios de transporte en cada región. Las RTA coordinan y supervisan a los operadores de transporte público existentes, elaboran planes de transporte regionales y trabajan para mejorar y ampliar las opciones de transporte público.⁵

Las RTA son las autoridades responsables de la gestión del transporte público en Massachusetts. Son supervisadas por el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT). Hay 15 RTA, además de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (*MA Bay Transit Authority, MBTA*), que opera el transporte público en el área metropolitana de Boston. De los 351 municipios de Massachusetts, 19 no tienen acceso a los servicios de la RTA y solo el 55 % de la población vive en una zona cubierta por los servicios de la RTA¹ ([How Massachusetts Funds Transit \(Not Just the T\) - Streetsblog Massachusetts](https://www.streetsblog.com/massachusetts/2019/05/how-massachusetts-funds-transit-not-just-the-t/)). Debido al aumento de los costos de la vivienda en las áreas metropolitanas, muchas personas se están trasladando a zonas más periféricas, donde el acceso a los servicios de la RTA es más limitado.

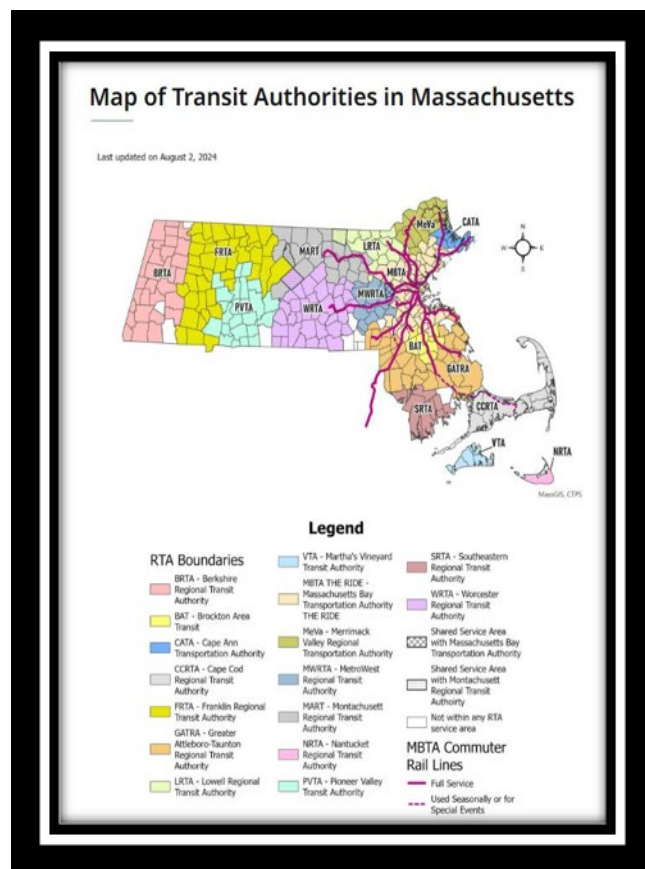


Imagen: Mapa de Massachusetts con los límites municipales, en el que se indican las zonas de la Autoridad Regional de Transporte (RTA) designadas por colores y siglas. El mapa muestra 19 municipios sin color, lo que indica que no tienen conexión con los servicios de la RTA. Imagen tomada de: www.mass.gov/info-details/public-transportation-in-massachusetts

Todas las RTA ofrecen lo siguiente:²

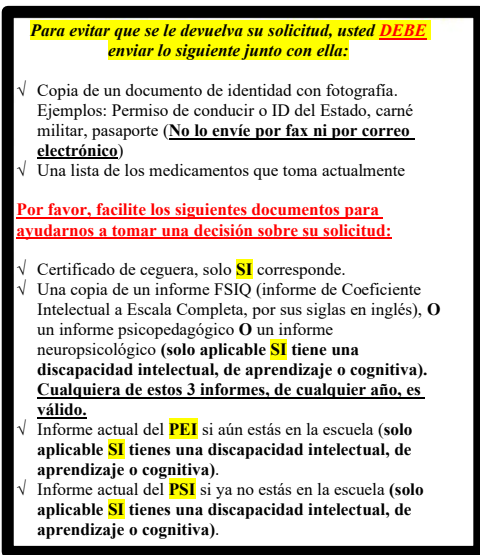
Servicios de ruta fija:

- Servicios de autobús (o metro, con la MBTA) con horarios normales.
- Los servicios son para todo el mundo, aunque pueden conllevar el pago de una tarifa.
- Los servicios se prestan a horas fijas que varían según la región y el número de pasajeros.
- La mayoría de los vehículos son accesibles, pero es posible que no sean adecuados para todos o que se vean afectados por averías o por la falta de conductores disponibles.

Transporte adaptado: El transporte adaptado de la ADA es un servicio sujeto a criterios de elegibilidad destinado a personas cuyas discapacidades les impiden, en ocasiones o siempre, utilizar las rutas fijas. Solo es obligatorio que esté disponible dentro del área de servicio de las rutas fijas, pero algunas autoridades de transporte regional (RTA) reciben subvenciones o utilizan otros fondos para ampliar el área de servicio.

- El transporte adaptado es un servicio de origen a destino, que a veces se denomina en inglés *“dial-a-ride”* (transporte que se solicita llamando).
- La RTA local determina si se cumplen los requisitos mediante un proceso de solicitud que varía según la RTA.
- Los trayectos son compartidos y están sujetos a paradas que pueden alargar la duración del trayecto.
- Las horas de recogida y destino se ajustan a un margen de tiempo respecto a la hora solicitada.
- Los puntos de recogida y destino deben encontrarse a una distancia máxima de ¾ de milla de la ruta fija del servicio.
- El transporte adaptado solo está disponible en los horarios del transporte de ruta fija y puede comenzar más tarde o terminar antes para garantizar que el vehículo finalice su servicio al mismo tiempo que el de ruta fija.

Los requisitos legales para poder acceder al servicio de transporte adaptado son que la persona cuente con una verificación clínica de una discapacidad física, psiquiátrica o del desarrollo que afecte a su capacidad para utilizar el servicio de ruta fija (en otras palabras, un certificado expedido por un médico, terapeuta u otro profesional de la salud). Las RTA deben determinar la elegibilidad en un plazo de 21 días a partir de la recepción de la solicitud.



En la práctica, las RTA varían mucho en cuanto a sus procesos de elegibilidad; algunas exigen documentación adicional a la solicitud (que incluye la firma de un profesional de la salud), como listas de medicamentos, cartas de terapeutas, evaluaciones psicológicas o de inteligencia, Planes de Educación Individualizados (PEI) o Planes de Servicios Individualizados (PSI); o citas presenciales con un documento de identidad con fotografía.

Imagen: Captura de pantalla de la página web de la RTA en la que se indica que hay que adjuntar un documento de identidad con fotografía, una lista de medicamentos, un certificado de ceguera y una copia de las evaluaciones o planes de servicios junto con la solicitud de transporte adaptado para que no sean devueltos.

Otros servicios:

- Las autoridades de transporte pueden ofrecer servicios adicionales, como el microtransporte o los autobuses lanzadera, en función de las necesidades y el financiamiento de su zona.
- Es posible que se ofrezca capacitación en desplazamientos para complementar la instrucción especializada, de modo que la persona pueda utilizar el transporte de ruta fija.
- El microtransporte tiene como objetivo conectar zonas que, de otro modo, requerirían desplazarse a una central, con comunidades que no cuentan con servicio de la RTA, o conectar las zonas atendidas por la RTA. El servicio está dirigido a cualquier persona que resida en la zona en la que opera el microtransporte, aunque puede haber requisitos adicionales. Los servicios de microtransporte deben ser accesibles para sillas de ruedas, pero no es necesario que todos los vehículos lo sean si no hay diferencias de tiempo significativas. El microtransporte tiene tarifas diferentes a las de la RTA y fuentes de financiamiento distintas en función de la zona.
- Transbordo entre RTA: Desplazarse desde una zona atendida por una RTA a otra y hacer transbordo entre ellas resulta especialmente complicado. Hay poco cruce de horarios y, cuando lo hay, se produce en centros de transporte que tal vez alarguen considerablemente los desplazamientos y no permitan el acceso a todos los destinos. El transporte adaptado solo opera en un radio de $\frac{3}{4}$ de milla del servicio de ruta fija y no puede cruzar las zonas atendidas por una RTA. Las personas a las que se les haya reconocido el derecho al servicio de transporte adaptado en una RTA pueden solicitar que su documentación se transfiera a otra RTA con el fin de realizar una visita, pero el procedimiento exacto para ello variará en función de la RTA.

Lamentablemente, los horarios, las rutas, la frecuencia y el tipo de transporte varían considerablemente tanto dentro de cada RTA como entre ellas. Aunque algunas localidades pueden contar con un servicio de ruta fija, es posible que la ruta se limite a una carretera principal con paradas poco frecuentes. La mayoría de las comunidades rurales tienen un servicio limitado o nulo por la noche o durante el fin de semana, aunque, desde la aprobación de la enmienda “Fair Share” en 2022, muchas RTA han ampliado el

servicio nocturno y de fin de semana, especialmente los domingos. Los esfuerzos por ampliar las rutas y los horarios de servicio suelen verse obstaculizados por las restricciones económicas y la falta de pasajeros, lo que se cita como prueba de que no existe tal necesidad. A pesar de ello, sabemos que el transporte es fundamental para garantizar que las personas puedan trabajar, disfrutar de su tiempo libre y ser miembros activos de sus comunidades.

Mapa de poder del transporte público

El diagrama ilustra la estructura de poder del transporte público en Massachusetts, organizada en niveles de autoridad y entidades operativas.

Votantes (Rojo) son la base de la estructura, conectados a:

- Gobernadora** (Naranja)
- Legislatura del Estado** (Verde)
- Municipios** (Naranja)
- Miembros del Congreso** (Verde)
- Presidente de los Estados Unidos** (Naranja)

Las entidades de la **Autoridad competente** (Naranja) incluyen:

- Secretario de Transporte** (Azul)
- MassDOT** (Rosado)
- División de Carreteras** (Azul)
- División de Aeronáutica** (Verde)
- Registro de Vehículos a Motor** (Azul)
- División de Ferrocarriles y Transporte Público** (Verde)
- Autoridades Regionales de Transporte** (Azul)

Las entidades de la **Autoridad supervisora** (Verde) incluyen:

- Consejo de Administración del MassDOT** (Verde)
- Consejo de Administración de la MBTA** (Verde)
- Consejo de Administración de la MBTA (Dirigido por GM)** (Azul)
- Consejo de Administración de Massport** (Verde)
- MassPort (Dirigido por CEO)** (Azul)
- Consejo de Administración de la Autoridad de Transporte Marítimo** (Verde)
- Autoridad de Transporte Marítimo** (Azul)
- Departamento de Servicios Públicos** (Verde)
- Comisión Mixta de Transporte** (Verde)
- Consejo Asesor de la MBTA** (Verde)
- Consejos Asesores de la RTA** (Verde)
- Departamento de Transporte de EE. UU.** (Verde)
- Departamentos de Obras Públicas** (Azul)
- Calles locales** (Azul)

Las entidades de la **Entidad operativa** (Azul) incluyen:

- TNCS, autobuses privados** (Blanco)
- Secretaría de Energía y Medio Ambiente** (Azul)
- Departamento de Conservación y Océo** (Azul)
- MPOs** (Rosado)
- Agencias de Planificación Regional** (Rosado)
- CTPS (Organismo de Planificación Metropolitana de la Región de Boston)** (Rosado)

Las entidades de la **Entidad de planificación** (Rosado) incluyen:

- CTPS (Organismo de Planificación Metropolitana de la Región de Boston)** (Rosado)

Simbología:

- Autoridad competente:** Organismo electo (Naranja), Entidad operativa (Azul).
- Autoridad supervisora:** Entidad supervisora (Verde), Entidad de planificación (Rosado).

Imagen: Mapa de poder del transporte público que muestra los cargos que supervisan el transporte en Massachusetts. Los votantes se sitúan en la parte superior, mientras que la RTA se encuentra en la parte inferior, lo que indica que están supervisados por el MassDOT, la Comisión Mixta de Transporte y el Consejo Asesor de la RTA. Imagen de: The Transportation Power Mapping Project, T4MA, 2024. [Creación de mapas de poder del transporte público](#)

Septiembre 2025

Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT)	
Responsable de:	Planificación del transporte y formulación de políticas del poder ejecutivo de la administración estatal
Dirigido por:	El secretario de Transporte de Massachusetts (nombrado por el gobernador, es miembro del gabinete del gobernador)
Rinde cuentas a:	La gobernadora, el Consejo de Administración del MassDOT y la Legislatura de Massachusetts
Organizaciones relacionadas:	Supervisa el Registro de Vehículos de Motor (RMV), la División de Carreteras, la División de Ferrocarriles y Transporte Público, la División de Aeronáutica y la planificación del transporte a largo plazo
Financiamiento:	Asignación de fondos presupuestarios por parte de la Legislatura, financiamiento federal (fórmulas y subvenciones), peajes
Otra información:	La sede central del MassDOT, conocida como el Edificio Estatal de Transporte, se encuentra en el número 10 de Park Plaza, en Boston. El edificio también alberga la sede central de la MBTA
Datos importantes:	Más del 70 % de los desplazamientos en Massachusetts se realizan en auto
Lo que deben saber los defensores de esta causa:	El MassDOT es una enorme administración que afecta a los pueblos pequeños, las <i>Gateway Cities</i> , los barrios periféricos y las comunidades del centro urbano de todo Massachusetts
Más información:	https://www.mass.gov/orgs/massachusetts-department-of-transportation

3

Imagen: Gráfica que muestra las competencias, responsabilidades y financiamiento del MassDOT. Imagen de: "The Transportation Power Mapping Project". T4MA, 2024. [Creación de mapas de poder del transporte público](#)

Cada RTA está dirigida por un administrador de la RTA (director ejecutivo), que es contratado y remunerado por la propia RTA. El administrador es responsable de todas las operaciones y decisiones de gestión, y rinde cuentas ante el Consejo Asesor de la RTA. La función principal del Consejo Asesor es la supervisión y la orientación en materia de financiamiento y políticas, aunque, en la práctica, su papel consiste en aprobar el plan que elabora el administrador. Cada miembro del Consejo Asesor es un representante de una ciudad o pueblo dentro del área de servicio, a menudo un funcionario electo, como un alcalde, un miembro del consejo o un concejal. Dado que los miembros del Consejo Asesor son elegidos en función de otro cargo que ocupan, es posible que no tengan un buen conocimiento del transporte público ni se sientan especialmente implicados en él, ya que la mayoría no son usuarios habituales. También hay un representante de las personas con discapacidad y un representante de los usuarios, que son elegidos por cada municipio de forma rotatoria. A menudo, los puestos de representante de los usuarios y de las personas con discapacidad quedan vacantes porque el municipio no designa a nadie para ocuparlos.

Para ser representante de las personas con discapacidad, un candidato debe cumplir uno o varios de los siguientes criterios:⁶ [Ley General - Parte I, Título XXII, Capítulo 161B, Sección 5](#)

- Tener una discapacidad de movilidad;
- Tener algún familiar con movilidad reducida;
- Ser cuidador de una persona con movilidad reducida; o

Podemos llegar hacia allá desde aquí: Manual para defensores que trabajan para tener transporte público accesible en Massachusetts

- Trabajar para una organización que preste servicios a personas con discapacidad física.

Aunque el representante de las personas con discapacidad y el representante de los usuarios tienen derecho a voto en el Consejo, su mandato es de solo un año y no pueden ser nombrados por la misma ciudad o municipio. Dado que el municipio que designa a estos representantes se va turnando, los defensores no pueden influir de manera eficaz en las políticas debido a la brevedad de su mandato, además de la falta de participación de los demás miembros del Consejo. Un representante podrá ser reelegido, pero solo después de que los representantes de otras ciudades y pueblos hayan cumplido su mandato de 1 año.

Las reuniones del Consejo Asesor están sujetas a la Ley de Reuniones Públicas. Esto significa que deben publicarse las fechas y horas de las reuniones. Las reuniones suelen incluir un espacio para la intervención del público, aunque este puede limitarse a temas u horarios específicos. Las reuniones suelen celebrarse de forma presencial, y su frecuencia varía considerablemente según la región. Algunos consejos celebran reuniones mensuales periódicas, mientras que otros solo se reúnen cuatro veces al año. Se han prorrogado las políticas de la época de la pandemia que permiten celebrar reuniones a distancia, pero no todas las RTA facilitan las reuniones virtuales de forma que se permita la participación del público.

La próxima reunión del Consejo Asesor de la BRTA está prevista para el 28 de agosto de 2025 a las 4 p. m. en la sala de juntas de la segunda planta de la BRTA.
Esta reunión será presencial. Convocatoria y orden del día de la reunión.

Inicio/ 21 de agosto de 2025: Convocatoria de la reunión del Consejo Asesor

De conformidad con los artículos 23A a 23C y 24 del capítulo 39 de las Leyes Generales (G.L.), la Ley de Reuniones Públicas de Massachusetts, la Autoridad de Transporte Regional de Worcester ha convocado una reunión del Consejo Asesor para el día:

Jueves, 21 de agosto de 2025 a las 8:00 a. m., que se celebrará en la sala de juntas de la 3ra planta de la WRTA, situada en 60 Foster Street, Worcester, MA 01608, y a través de un seminario web de Zoom.

Debido a la prórroga por parte del gobernador de las medidas adoptadas durante la pandemia;
<https://malegislature.gov/Bills/192/S3007>, entre las que se incluye la prolongación de las reuniones públicas a distancia;
<https://malegislature.gov/Laws/SessionLaws/Acts/2025/Chapter2>. Únase a través de Zoom desde una PC, Mac, iPad, iPhone o dispositivo Android:

Agenda

- El presidente da inicio a la reunión
- El secretario pasa lista
- Aprobación del acta de la sesión del 26 de junio de 2025 mediante votación nominal
- Asuntos presentados por el público
 - El Consejo Asesor de la WRTA acepta preguntas y comentarios del público por correo electrónico: admin@therta.com, por teléfono: 508 791 9782, página web en csfeedback@therta.com. Para solicitar participar por Zoom, utilice el icono de "mano levantada" que encontrará en su configuración. El Consejo abordará las consultas durante el apartado "Asuntos presentados por el público" de la reunión. El presidente decidirá a su discreción el tiempo que se asignará a cada intervención.
- Actualización sobre el número de pasajeros del año fiscal 2025 (Burnham)
- Análisis integral de los servicios (Burnham/Winters)
- Informe de los administradores (Rickman)
 - Renovación del vestíbulo
 - Información actualizada sobre la mejora tecnológica de las rutas fijas
 - Foro de Usuarios del Transporte Público del 18 de septiembre
 - Otros asuntos administrativos
- Consejo Asesor
- Se levanta la sesión

FECHA DE LA REUNIÓN: 12 DE JUNIO DE 2025

Agenda

AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL ÁREA DE BROCKTON

AGENDA DE LA REUNIÓN DEL CONSEJO ASESOR

11:00 a. m., jueves, 12 de junio de 2025

Reunión virtual

Esta reunión se retransmitirá en directo en el canal de YouTube de BAT.

<https://www.youtube.com/brocktonareatransit>

Llame al 508 638 5934 para obtener más información o para enviar un comentario público

Imágenes: Cuatro capturas de pantalla de páginas web con anuncios sobre las reuniones del Consejo Asesor de la RTA. La primera imagen anuncia una reunión del consejo directivo por la tarde, que se celebrará de forma presencial; la segunda anuncia una reunión del consejo directivo a las 8 a. m., que se celebrará de forma presencial y a través de Zoom, con una referencia a las políticas durante la pandemia que permiten las reuniones virtuales; la tercera es una agenda con una sección dedicada a las intervenciones del público; la cuarta es un anuncio de una reunión del consejo directivo que se celebra de forma virtual, con un enlace a la retransmisión en directo por YouTube.

Entonces, ¿cómo se puede llegar a ser miembro del consejo asesor?

Los miembros del Consejo Asesor de la RTA son nombrados por el alcalde del municipio u otra autoridad principal del gobierno local. La candidatura para formar parte del Consejo de la RTA puede ser presentada por el representante electo de su municipio (alcalde, consejo municipal, etc.) o por el administrador de la RTA. Establecer contactos y conocer a los miembros que actualmente forman parte del Consejo es la mejor manera de ser nominado para un puesto de representante de personas con discapacidad o de usuarios del transporte público. A continuación, le ofrecemos algunas sugerencias sobre cómo involucrarse:

- Asista a una reunión del Consejo Asesor. El simple hecho de estar presente, aunque no tenga pensado intervenir, demuestra su interés y le ayuda a conocer a los miembros actuales.
- Participe en grupos de defensa del transporte o en el consejo o comité asesor de su RTA. Estos grupos suelen tener un impacto más inmediato, ya que formulan recomendaciones para introducir cambios en las operaciones, mientras que el consejo asesor de la RTA se ocupa de las prácticas financieras y normativas.
- El representante de su localidad en el Consejo de la RTA suele ser el alcalde, el presidente del municipio o un miembro del consejo municipal. Acérquese a estos funcionarios electos y pídales que le atiendan para hablar sobre el transporte de la RTA. Pídales que le pongan en contacto con el administrador de la RTA, el director de operaciones o los consejeros.
- Conozca al administrador de la RTA. Puede que resulte difícil contactar con ellos directamente, así que llame a la RTA y pida hablar con su asistente ejecutivo o administrativo. Esta persona conoce su horario, sabe cómo funcionan las cosas y quizá pueda ayudarle a asistir a una reunión.

Podemos llegar hacia allá desde aquí: Manual para defensores que trabajan para tener transporte público accesible en Massachusetts

- Debe dejar claro que usted utiliza y valora el servicio y que le gustaría que tuviera más usuarios. Un indicador clave del éxito de la RTA es el número de pasajeros y la puntualidad del servicio.
- Algunos defensores han logrado formar parte del Consejo de la RTA durante dos mandatos consecutivos, primero como representantes de las personas con discapacidad y luego como representantes de los usuarios.
- Hable con otras personas que utilicen el transporte público y que se muestren entusiasmadas con la idea de contar con un buen servicio. Puede que haya otros grupos de defensa en los que pueda participar.

Una vez que sea candidato a un puesto en el Consejo de la RTA, habrá un proceso de solicitud y nominación a través de su municipio. El administrador de la RTA o el presidente del Consejo organizará una sesión de orientación para asegurarse de que comprende su función y las normas de las reuniones.

Autoridades Regionales de Transporte (RTA)	
Responsabilidades:	Las RTA prestan servicios de autobús y de transporte adaptado en 15 regiones de Massachusetts.
Dirigidas por:	Cada RTA está dirigida por un director ejecutivo (ED, por sus siglas en inglés). El ED rinde cuentas ante un Consejo Asesor de la RTA, compuesto por el máximo responsable electo de la comunidad a la que presta servicio, o por la persona que este designe. Además, un miembro que representa a la comunidad de personas con discapacidad también forma parte del Consejo Asesor.
Rinden cuentas a:	Los Consejos Asesores de la RTA, la División de Ferrocarriles y Transporte Público del MassDOT y la Legislatura
Organizaciones relacionadas:	La Asociación de Autoridades Regionales de Transporte de Massachusetts (MARTA), que representa los intereses de las RTA ante la Legislatura y el Poder Ejecutivo
Financiamiento:	Las asignaciones anuales de fondos presupuestarios estatales procedentes de la legislatura, los impuestos recaudados por las ciudades y los municipios que reciben el servicio de la RTA, los fondos federales (fórmula y subvenciones) y las tarifas de transporte
Otra información:	La <i>Pioneer Valley Transit Authority</i> es la que registra el mayor número de pasajeros al año, con más de 10 millones de viajes al año (antes del COVID). La RTA del condado de Franklin es la que registra el menor número de pasajeros.
Datos importantes:	Las RTA prestan servicio a un total de 262 localidades, realizan más de 29 millones de viajes al año (antes del COVID) y cuentan con un presupuesto anual conjunto de más de \$150 millones.
Lo que deben saber los defensores de esta causa:	Las RTA son muy independientes, pero también dependen en gran medida del apoyo estatal. Cuentan con el apoyo de las partes interesadas locales (por ejemplo, los alcaldes) y de los legisladores para que les ayuden a defender sus intereses en Beacon Hill.
Más información:	Página web de MARTA: https://matransit.com/

Imagen: Gráfica que muestra las competencias, responsabilidades y el financiamiento de la RTA. Imagen de: “The Transportation Power Mapping Project”. T4MA, 2024. [Creación de mapas de poder del transporte público](#)

Consejos y comités

En algunas zonas se han creado consejos o comités de usuarios con discapacidad. Aunque estos son una forma estupenda de recabar información y debatir posibles mejoras sistémicas, es importante comprender la diferencia de competencias que existe entre juntas, consejos y comités.

- Consejo Asesor de la RTA: sus miembros son nombrados por un funcionario electo y tienen responsabilidades de supervisión que abarcan el ámbito jurídico, financiero y de gestión. Su objetivo es aportar conocimientos, perspectivas y asesoramiento al administrador que tiene la autoridad general sobre el sistema.

Podemos llegar hacia allá desde aquí: Manual para defensores que trabajan para tener transporte público accesible en Massachusetts

- Consejos de usuarios del transporte público: se trata de grupos de personas que utilizan el sistema y que se reúnen para aportar ideas y recomendaciones con el fin de mejorar el sistema. Su función consiste en asesorar, deliberar y formular recomendaciones. Aunque un miembro oficial con derecho a voto del consejo o un representante del personal de la RTA pueden formar parte de un consejo, el consejo en sí mismo no tiene autoridad sobre las finanzas ni la política de la RTA.
- Comités: los comités son grupos más amplios de personas y se centran en temas concretos. Pueden estar formados por miembros del Consejo Asesor, personal de la RTA o un grupo más amplio de interesados. Los comités pueden examinar un tema o un ámbito de interés, debatirlo y formular recomendaciones. Pueden tener una duración limitada y contar con objetivos y áreas de interés específicos.



3

Imagen: La gráfica titulada “Hay muchos tipos de personas y organizaciones que intentan influir en las políticas del transporte” muestra a defensores, grupos de presión, fundaciones, contratistas, grupos de expertos, empresas y asociaciones sectoriales en la periferia del mapa de poder del transporte público. Imagen de: “The Transportation Power Mapping Project”. T4MA, 2024. [Creación de mapas de poder del transporte público](#)

Defensa del transporte: ¿por dónde empiezo?

Defender y generar cambios en un sistema que, a menudo, resulta oculto o complicado por su propia naturaleza puede suponer todo un reto. Entonces, ¿cómo se puede llamar la atención sobre los retos a los que uno se enfrenta?

El ciclo de organización



Imagen: La figura titulada “Ciclo de organización” muestra un círculo con tres secciones de diferentes colores. Las secciones son Acción: Evaluar y reflexionar, Escuchar y compartir inquietudes, Investigar y desarrollar líderes. Imagen de: Voice, 2025. [Instagram](#)

“Una comunidad comprometida y que trabaja unida puede ser una fuerza poderosa”, Idowu Kayenikan

Comprender cómo funciona el transporte público en Massachusetts es un pilar fundamental para el éxito de las iniciativas de cambio, pero para que la defensa de esta causa tenga verdadero éxito, es necesario planificarla bien. En las secciones siguientes, vamos a repasar un marco de organización comunitaria y, a continuación, aplicaremos las mejores prácticas para colaborar con las RTA con el fin de planificar su estrategia de defensa.

Escuchar y compartir inquietudes

El mejor punto de partida para la defensa de esta causa es escuchar: mantenga conversaciones con los usuarios u otros pasajeros del transporte adaptado y practique escuchar activamente para comprender realmente sus preocupaciones. Lo que escuche influirá directamente en su análisis y en los próximos pasos a seguir. Esto puede consistir en conversaciones individuales, o bien se pueden organizar asambleas públicas o encuestas para obtener una mayor cantidad de opiniones. Las personas que reciben los servicios deben ser el centro de todo nuestro trabajo. Escuchar directamente a quienes se ven afectados y compartir su propia experiencia con los demás le ayudará a identificar y comprender los problemas clave. Recuerde: escuche para comprender y analizar; ¿qué similitudes hay en sus historias? ¿Cuál es el impacto del problema?

Haga un seguimiento de la información que reciba: tome notas, pregunte por los detalles clave, pida sus

datos de contacto y averigüe en qué medida estarían dispuestos a compartir su historia.

La información que recopile le ayudará a orientar su análisis de la situación y de los temas clave que desea abordar, centrándose en uno o dos problemas a los que hay que dar prioridad. También es posible que se le ocurran algunas ideas para resolverlos.

Desarrollo de líderes

Mientras escucha, preste atención a las personas que puedan estar dispuestas a involucrarse más. La organización comunitaria implica identificar y desarrollar líderes. Hay muchos tipos de funciones de liderazgo que una persona puede asumir en una iniciativa de organización comunitaria. Estas pueden incluir:

- Portavoz (intervenir en reuniones comunitarias, manifestaciones o actos, y hablar con la prensa)
- Investigador (analizar en profundidad cómo funciona el sistema actual y qué enfoques han resultado eficaces en otros lugares)
- Vínculo (establecer contacto con otros grupos comunitarios, autoridades y personas que puedan estar interesadas en participar)
- Estratega (ayudar a planificar la estrategia de la campaña, analizar qué está funcionando)
- ¡Y muchos más! (Experto en redes sociales, diseño gráfico de folletos, animador de canciones o cánticos en una manifestación, encargado del cronómetro en las reuniones anotador en las reuniones, llevar tentempiés a los eventos...)

A la mayoría de las personas hay que pedirles, de forma individual, que asuman un papel de liderazgo. Pedir a toda una sala llena de gente que se ofrezca como voluntario suele dar como resultado que haya menos voluntarios que cuando se pide de forma individual. Piense en empezar con una petición más sencilla (por ejemplo, encargarse de las presentaciones en la próxima reunión) y luego ir aumentando la dificultad de las peticiones.

Al ir desarrollando a líderes comunitarios sobre la marcha, no solo está creando una campaña más eficaz, ¡sino que también está formando un grupo de personas dispuestas y capaces de liderar la próxima iniciativa!

Investigación

El equipo de líderes que está formando podrá dar los siguientes pasos de forma colaborativa.

Su investigación puede incluir

- Identificar a sus aliados: Una vez que haya identificado los temas clave, debe ponerse en contacto con los líderes comunitarios que puedan ayudarlo. Podría tratarse de un líder de la RTA, un miembro del consejo asesor o un funcionario electo local.
- Analice la información que reciba: cuáles son las tendencias, cuáles son los problemas individuales, cuáles son los problemas sistémicos, etc.

- Investigue sobre el sistema en el que trabaja: Investigar la normativa de gobierno y funcionamiento, las fuentes de financiamiento y los responsables es fundamental para estructurar su trabajo.
- Elabore un mapa de poder: La elaboración de mapas de poder es una técnica que se utiliza para identificar los mejores “objetivos” (personas, reuniones u otros puntos del sistema) con el fin de promover el cambio social en un sistema. Elabore un mapa de poder para su RTA con el fin de identificar a los líderes con autoridad para tomar decisiones y los puntos en los que puede establecer conexiones para influir en los cambios.
- Identifique a las partes interesadas: averigüe quiénes son las demás partes interesadas clave (sindicatos, organizaciones de personas mayores, empresarios y organizaciones de la salud); a todas ellas les preocupa que la gente pueda acceder a un transporte público de calidad y asequible. Averigüe en qué están trabajando otros grupos locales y cómo la colaboración puede fortalecerle. La mayoría de las comisiones regionales de planificación participan en tareas relacionadas con el transporte y mantienen vínculos con los líderes y grupos de la zona. Es probable que estén dispuestas a ayudarle a establecer contactos y que tengan un conocimiento profundo del transporte público en su zona.
- Descubra cuáles son las prioridades actuales del sistema y de sus líderes: los indicadores clave de rendimiento suelen influir en el financiamiento o en la percepción del público, o en lo que realmente les importa a los líderes. Estas medidas clave le darán una idea de cómo usted puede influir en los líderes. La mayoría de las RTA desean aumentar el número de pasajeros y la puntualidad del servicio, ya que estos dos indicadores pueden influir en el financiamiento y la disponibilidad del servicio.

A la hora de pasar a la acción, recuerde que es fundamental que los defensores y líderes les den prioridad a las personas directamente afectadas. Un defensor puede concertar una reunión con un responsable de la toma de decisiones, pero las personas directamente afectadas deben ocupar un lugar central en la reunión.

Acción

Basándose en su análisis de la información y del sistema, elabore una estrategia para abordar estos problemas. Pregúntese:

- ¿Cuál es su petición o exigencia? Recopilada a partir de las opiniones de los usuarios.
- ¿A quién va dirigido? Se ha identificado en su análisis de poder.
- ¿Qué es lo que motivará al público objetivo? Las medidas clave que usted ha identificado en su investigación y análisis.
- ¿Qué tácticas va a utilizar para influir en el público objetivo? ¿Podrían incluirse reuniones públicas con los responsables de la toma de decisiones, cobertura mediática, una campaña de envío de cartas o de llamadas telefónicas, o algo más?
- ¿Cuáles son las pequeñas victorias en su camino hacia el éxito definitivo?

¡Ahora es el momento de unir todas las piezas! Aproveche las relaciones que ha establecido para

conectar con los líderes a los que se dirige. Asegúrese de que sus acciones se centren en las exigencias clave que ha identificado. Ofrezca oportunidades a las personas con experiencia vivida para que compartan sus historias con los responsables de la toma de decisiones. Póngase en contacto con otras organizaciones y grupos a los que les preocupe el mismo tema e invítelos a participar en el debate. Es en este momento cuando demuestra el poder de su comunidad a través de cifras e historias de impacto.

Evaluar y reflexionar

El trabajo de defensa es un proceso continuo: siempre intentamos hacer avanzar los temas, sabiendo que alcanzaremos nuestros objetivos con pequeños pasos que nos permiten seguir avanzando. Es importante evaluar y reflexionar periódicamente sobre su trabajo. Tras cualquier acción, ofrezca la oportunidad de reflexionar junto con los demás líderes de la campaña:

- ¿Se ha atendido su petición o demanda? Si no es así, ¿ha avanzado?
- ¿Qué información adicional ha obtenido sobre el tema?
- ¿Qué salió bien y qué podría haber salido mejor en cada paso?
- ¿Cuántas personas han tomado medidas?

Reflexionar sobre estas preguntas le ayudará a orientar sus próximos pasos. La clave para un cambio sistémico exitoso es la perseverancia: muchos logros en materia de defensa tardan años en conseguir un compromiso firme y en ponerse en práctica, así que siga insistiendo y presionando.

A la hora de reflexionar, conviene tener en cuenta algunas trampas habituales. El dicho “el bebé que no llora, no mama” es muy cierto; y es habitual que el público objetivo de las campañas de defensa resuelva un problema de una persona o un grupo en particular para calmar los ánimos. Está bien que se resuelva su situación, pero siga presionando para que el sistema cambie, de modo que el problema no vuelva a ocurrirle a nadie más. Asegúrese también de que los grupos no sean cooptados ni se desvíen de su meta o misión debido a las normas de funcionamiento, a la falta de implicación o a centrarse en las quejas. Los grupos de defensa son más eficaces cuando han identificado cuestiones y peticiones concretas, así como los pasos necesarios para llevarlas adelante.

Buenas prácticas a la hora de trabajar con las RTA

Los mejores maestros son las personas que han vivido una situación. La información de esta sección se ha elaborado a partir de conversaciones y reuniones con defensores de las personas con discapacidad de Massachusetts que han trabajado en la defensa del transporte público. Aquí se recogen sus aportaciones para ofrecer ideas sobre cómo poner en práctica los pasos del ciclo de organización de la defensa de un transporte público accesible.

Escuchar y compartir inquietudes

- ***Establezca relaciones y siga llamando:*** puede resultar difícil ponerse en contacto con los administradores y el personal de la RTA. Siga llamando. Sea amable pero directo al solicitar que le

devuelvan la llamada o concertar una reunión. Si no obtiene respuesta por teléfono, tal vez quiera enviar una carta y poner en copia a su representante local o a un miembro del Consejo Asesor de la RTA. Si hay un nuevo administrador o miembro del Consejo de la RTA, póngase en contacto con él o ella al inicio de su mandato. Normalmente, es en este momento cuando suelen mostrarse más receptivos a reunirse con los usuarios, ya que apenas están empezando a comprender la situación. Dado que es posible que no pueda ponerse directamente en contacto con el administrador, llame a la RTA y pida hablar con el asistente ejecutivo o administrativo del administrador de la RTA (mencione el nombre del administrador). Esta persona conocerá su horario y sabrá cómo poder recibirlo.

- **Recopile información:** reúname con las personas de forma individual o en pequeños grupos, o realice encuestas o sesiones de escucha. Una vez que haya empezado a recopilar testimonios, recomiende a quienes estén interesados en apoyar la defensa que colaboren recabando información concreta para resaltar los problemas.
 - Lleve un registro de sus desplazamientos, un blog o un videoblog: si su servicio de transporte adaptado suele llegar tarde, se adelanta o le deja tirado, o si utiliza el transporte público de ruta fija, pero se encuentra con obstáculos debido a la falta de accesibilidad, haga un seguimiento de su uso del sistema. Registre las horas exactas en las que se prometieron los trayectos frente a las horas de llegada, los errores en los trayectos o los trayectos cancelados (véase el Apéndice D) y su impacto en su vida. Los videos que muestran los retos a los que se enfrenta pueden resultar especialmente eficaces para los funcionarios electos, y son una buena forma de aprovechar el tiempo cuando tiene que esperar a que llegue su transporte. Aquí tiene un ejemplo de Sophie Korpics, una defensora de NILP: [El trayecto de Sophie al salir del trabajo](#)
 - Obtenga detalles de otros: pregunte a otros usuarios cuántas veces se retrasa un servicio o de otro modo no cumple con las expectativas de servicio, en comparación con el número de veces que se ha utilizado el sistema. Esto le permitirá presentar estadísticas que pongan de relieve su preocupación.
 - Recopile historias que reflejen el impacto: ¿ha faltado a alguna cita importante porque su transporte se ha retrasado? ¿O se ha quedado tirado después de una cita porque cancelaron su trayecto? ¿No ha podido aceptar un trabajo porque no puede llegar hasta allí? Anote la historia con detalles sobre lo que necesitaba y por qué, lo que recibió (o no recibió) y el impacto que tuvo en usted.
 - Añada cifras: las historias aportan el lado humano a lo que estamos diciendo, y las cifras lo ponen en perspectiva. Por ejemplo, si está describiendo lo difícil que resulta hacer sus tareas habituales de los sábados utilizando el transporte adaptado, añada el tiempo que pasó esperando a los vehículos y el costo al final del día tras cada trayecto. Como ejemplo, consulte el discurso de una defensora de AdLib, Valerie Pease, en el Apéndice B.
- **Conozca a los líderes locales:** los miembros del consejo asesor de la RTA suelen ser funcionarios electos. Pida una reunión con el alcalde de su localidad, el presidente del consejo u otro representante local. Explíqueles por qué la RTA es importante para usted y haga que se interesen por la importancia de un transporte público accesible. Los líderes locales que usted mismo ha elegido tienen un interés directo en sus necesidades. Aunque no formen parte del Consejo Asesor de la RTA, sabrán quiénes sí lo son, y podrán ponerle en contacto con ellos o convertirse en

defensores de su causa.

Desarrollo de líderes e investigación

- *Consulte la información disponible públicamente:* las reuniones de la RTA están abiertas al público y las actas deben estar a disposición del público. Consúltelas para conocer los temas en los que está trabajando actualmente el Consejo Asesor de la RTA, así como sus prioridades actuales, el financiamiento, los nombres de los miembros del consejo y quiénes asisten habitualmente a las reuniones.
- *Datos clave:* el número de pasajeros y la puntualidad de los servicios son indicadores clave de rendimiento para las RTA. Descubra qué otros aspectos son importantes para los administradores a la hora de evaluar el rendimiento y cuáles son sus fuentes de financiamiento o sus preocupaciones.
- *Analice el entorno:* ¿quiénes son las demás partes interesadas clave y cómo puede establecer contacto con ellas? Las comisiones de planificación regional, las organizaciones de personas mayores, los sindicatos, las organizaciones sanitarias y las asociaciones empresariales (como las cámaras de comercio locales) desean que las personas puedan desplazarse por toda la región para acceder a sus servicios. Descubra qué medidas han puesto en práctica otras RTA que han marcado la diferencia en la accesibilidad del transporte público.
- *Plazos:* infórmese de los momentos clave del año en los que se revisan los presupuestos y la legislación. Planifique sus acciones de manera que su petición se tenga en cuenta con suficiente antelación. Las prioridades en materia de gasto y legislación suelen fijarse seis meses antes de que se apruebe cualquier cosa definitivamente.
- *Identifique a los principales defensores de los usuarios:* averigüe quiénes son las personas dispuestas a compartir sus experiencias, asistir a reuniones o asumir otras funciones de liderazgo. Estas son las personas que liderarán la iniciativa. Asegúrese de que sean conscientes de la importancia de su papel y muéstreles su reconocimiento de forma habitual y concreta por sus esfuerzos.

Acción

- *Asista:* asista a las reuniones del Consejo Asesor, del pleno o de los comités de la RTA. Incluso si no tiene pensado hablar.
- *Invite a los responsables de la RTA a una reunión:* hágalo en persona con pequeños grupos de defensores para que cuenten sus historias personales y les ayude a comprender el impacto. Las reuniones presenciales suelen tener más impacto que las virtuales. Fomentan la confianza y la relación, y las personas presentes participan de forma más activa.
- *Amplíe su red de contactos:* únase a otros grupos de defensa del transporte, a las comisiones municipales sobre discapacidad, etc., y conozca a sus líderes. Únase a sus iniciativas y descubra cómo puede colaborar.
- *Siga presionando:* es raro que le digan que sí a una petición de inmediato, pero no se rinda. Siga asistiendo a las reuniones, compartiendo experiencias y animando a los usuarios a que comuniquen sus inquietudes.

Evaluar y reflexionar

- *Si consigue una victoria pequeña o parcial:* puede que haya pequeñas victorias en el camino hacia su objetivo, pero siga preguntándose: ¿es un medio para alcanzar un fin o una distracción? Conseguir una victoria no significa dejar de trabajar para alcanzar un objetivo, sino celebrarlo y, a continuación, recordar a todo el mundo cuál es, en última instancia, el objetivo que se pretende alcanzar. Pase lo que pase, tómese un momento para hacer una pausa y celebrarlo con los líderes que han formado parte de la campaña.
- *Valores:* el dinero siempre será el mayor obstáculo, pero a dónde va el financiamiento refleja lo que se valora en realidad, por lo que el papel de los defensores es ayudar a las organizaciones y a los sistemas a replantearse sus prioridades en función de sus valores.
- *Lo que funciona:* ¿hubo alguna historia en concreto que se repitiera o que pareciera calar más entre los líderes de la RTA? A ver si puede reunir a más gente. Pídale a esa persona que haga un seguimiento. ¿Una reunión de grupo ha dado lugar a una invitación para otra reunión o para formar parte de un comité o consejo? Eso significa que lo que está haciendo está llamando la atención y que quieren saber más. Preste atención a estas señales que indican que va por buen camino.
- *Adapte su estrategia:* pida a los responsables que le den su opinión sobre sus peticiones; a veces le dirán si el momento no era el adecuado o si se trata de algo inalcanzable en este momento. Averigüe si le falta alguna información clave y dónde podría conseguirla.
- *Siga presionando:* siga pidiendo reuniones, asista a ellas y plantee sus inquietudes. Las iniciativas de defensa que tienen éxito pueden llevar años.

Casos de éxito

Aunque necesitamos mejorar el transporte público accesible ahora mismo, también debemos comprender que cambiar el sistema no es algo que se consiga de la noche a la mañana. ¡Le compartimos algunos casos de éxito en la defensa del transporte para ayudarle a seguir motivado!

Consejo de Usuarios del Transporte Adaptado de la PVTa: La Autoridad de Transporte del Pioneer Valley (PVTa), que opera en los condados de Hampden y Hampshire, organizó foros públicos para los usuarios del servicio de transporte adaptado tres veces al año con el fin de escuchar sus inquietudes sobre el funcionamiento de dicho servicio. En estos foros se detectaron problemas relacionados con la programación y la falta de puntualidad, que afectaban habitualmente a los pasajeros. Los defensores de este servicio expresaron la necesidad de crear un Consejo de Usuarios del Transporte Adaptado que proporcionara comentarios y aportaciones periódicas al personal de la RTA sobre el servicio y que apoyara la implementación de mejoras. La RTA tomó nota de estas opiniones y, en octubre de 2019, creó el Consejo de Usuarios del Transporte Adaptado de la PVTa con la misión de “ofrecer un foro para que los usuarios del servicio de transporte adaptado pudieran aportar sus opiniones a la PVTa con regularidad y fomentar cambios positivos en dicho servicio, con el objetivo de encontrar soluciones a los problemas de accesibilidad y facilidad de desplazamiento en la comunidad”. El Consejo cuenta con un reglamento interno y se reúne mensualmente; el director de operaciones de transporte público y el director general de

operaciones de transporte adaptado forman parte de él en virtud de sus cargos. Aunque el Consejo no tiene la misma autoridad que el Consejo Asesor (por lo que no supervisa las finanzas ni las políticas), el hecho de que el director de operaciones de transporte público y el director general de operaciones de transporte adaptado escuchen directamente a los usuarios del servicio puede tener un gran impacto en los servicios. Gracias a las aportaciones del Consejo, se han introducido cambios en los servicios de transporte adaptado, como la ampliación del horario de servicio (añadiendo el domingo) para el servicio de furgonetas para personas mayores; garantizar que se realice una llamada al usuario 10 minutos antes de la llegada del vehículo; y reducir el plazo de reserva de los viajes de dos días de antelación a las 4:30 del día anterior.

Enlace a los estatutos del Consejo de Usuarios del Transporte Adaptado: [ARCHIVO DE COMPARACIÓN](#)

Servicio Gratuito de la WRTA: En Worcester, las iniciativas para promover el servicio gratuito de la RTA comenzaron en 2020 con el objetivo de reducir la exposición de conductores y pasajeros durante la pandemia. Después de que los defensores de este servicio lograran la suspensión inicial de las tarifas, tanto ellos como los usuarios pudieron comprobar el impacto que esto tuvo en el número de pasajeros y en la economía local. Los defensores crearon un grupo de trabajo formado por funcionarios electos y líderes empresariales. Analizaron los datos sobre el número de pasajeros y el impacto en la economía local, y encargaron varios estudios para demostrar todos los beneficios de la iniciativa de transporte gratuito. Estaba previsto que los servicios de transporte gratuito finalizaran en 2023, pero los colectivos locales de defensa de los usuarios reunieron a usuarios, miembros del grupo de trabajo, miembros de la Consejo Asesor de la WRTA y otros responsables locales. Gracias a esta campaña de movilización y a la presión constante de la comunidad, la WRTA amplió el servicio gratuito hasta julio de 2025, lo que lo convierte en el sistema de transporte público gratuito más antiguo del país. *Enlace a la noticia sobre la Coalición por el Servicio Gratuito:* [About Zero Fare – Zero Fare Coalition](#)

Taxis accesibles en la zona de Worcester: La necesidad de un transporte accesible bajo demanda es una preocupación generalizada entre la comunidad de personas con discapacidad. En Worcester, una empresa de taxis había ofrecido furgonetas adaptadas, pero el servicio estaba mal gestionado y era ineficaz, por lo que dejó de prestarse. La gente empezó a llamar a la empresa Yellow Cab para solicitar el servicio, pero no disponían de vehículos adaptados. Los defensores locales que formaban parte de los grupos asesores identificaron esta necesidad y animaron a los usuarios a seguir llamando para solicitar el servicio. También se pusieron en contacto con el propietario de Yellow Cab y le preguntaron por los vehículos adaptados, pero él se mostró reticente. Los defensores de los derechos de las personas con discapacidad siguieron llamando para solicitar el servicio y presionando al propietario. Tras casi tres años, el propietario accedió y compró tres furgonetas adaptadas para sillas de ruedas, de las cuales dos están operativas en todo momento. La planificación puede resultar complicada, ya que el número de vehículos es limitado, pero pueden ofrecer transporte para el mismo día a una tarifa más asequible que el servicio de transporte adaptado de la RTA. *Enlace a la noticia sobre Worcester Accessible Cabs:* [Worcester Yellow Cab ofrece ahora furgonetas adaptadas para sillas de ruedas](#)

Programa piloto de la BRTA de servicios de transporte adaptado nocturno: Durante años, los defensores de los derechos de las personas con discapacidad en los Berkshires han expresado su preocupación por la escasa oferta de servicios de transporte adaptado disponibles por las tardes y los fines de semana. Los servicios de transporte adaptado finalizan a las 7 p. m. de lunes a viernes y más temprano los sábados. Esto limitaba considerablemente la capacidad de los usuarios del transporte adaptado para asistir a clases

nocturnas y de fin de semana, así como para acudir al trabajo, a actividades y a reuniones de grupos. Se trataba de un problema que la Comisión de Discapacidad de Pittsfield abordaba con regularidad y que se planteaba en las reuniones del Comité Asesor sobre Discapacidad de la BRTA. La RTA se mostró más abierta a ampliar el horario del servicio, aunque no disponía del financiamiento necesario para ello. Sin embargo, en diciembre de 2024, la BRTA recibió una subvención que le permitió poner en marcha un programa piloto para ofrecer servicios de transporte adaptado desde las 7 p. m. a las 10 p. m., de lunes a sábado. *Enlace al artículo sobre el programa piloto de la BRTA:* [BRTA Announces New Pilot Pittsfield Paratransit Evening Service / iBerkshires.com - The Berkshires online guide to events, news and Berkshire County community information.](https://www.iberkshires.com/news/bkshiresonlineguide/BRTA-Announces-New-Pilot-Pittsfield-Paratransit-Evening-Service/)

Reducción de la tarifa de los viajes en la MBTA: En 2012, la MBTA aumentó las tarifas de sus servicios, pero no de forma uniforme. La mayoría de los servicios de ruta fija subieron un 23 %, pero el servicio de transporte adaptado de la MBTA (The Ride) aumentó un 100 %, pasando de 2 a 4 dólares, lo que provocó una reducción del número de usuarios y dificultades para las personas mayores y las personas con discapacidad. El *Mass Senior Action Council* se unió al *Boston Center for Independent Living*, al *Bay State Council of the Blind* y a la coalición *Public Transit for Good* para colaborar con los legisladores y los responsables del transporte público con el fin de lograr un cambio más equitativo en las tarifas. El *Mass Senior Action Council* se aseguró de que un pequeño grupo de sus miembros, vestidos con las camisetas azules del grupo, estuviera presente en todas las reuniones del Consejo Asesor de la MBTA durante un año, aunque no intervinieran, simplemente para que no se les olvidara. Tras dos años de esfuerzos coordinados de defensa, lograron convencer a la MBTA para que aceptara una reducción de la tarifa de 1 dólar, hasta situarla en 3 dólares por trayecto. El Consejo también acordó poner en marcha una prueba piloto de una estructura tarifaria escalonada en función de los ingresos. *Enlace a la página web del Consejo de Acción para Personas Mayores de Massachusetts sobre la defensa del transporte:* [Transportation — Mass Senior Action Council](https://www.massactioncouncil.org/transportation)

Transporte médico de larga distancia de la CCRTA: En 2001, CORD empezó a recibir comentarios de los usuarios sobre la necesidad de desplazarse a Boston para acudir a citas médicas. Boston se encontraba fuera del ámbito de la Autoridad Regional de Transporte de Cape Cod (CCRTA), pero seguía siendo una zona clave para la atención médica de los residentes de Cape Cod. CORD organizó sesiones de escucha y compartió las experiencias de los usuarios para que ellos pudieran expresar con sinceridad el impacto que supone no poder acceder a la atención médica necesaria. En vista de que un servicio de transporte adaptado bajo demanda a Boston resultaría extremadamente costoso, colaboraron con la RTA para poner en marcha un servicio de lanzadera semanal al hospital de Boston. En lugar de ir de puerta en puerta, realiza siete paradas por todo el *Cape* y luego deja a los pasajeros, regresando temprano en la tarde. El servicio de transporte sigue funcionando, ahora con un viaje diario cuatro días a la semana. *Enlace a la página sobre el servicio de transporte:* [Long-distance Medical Transportation - CCAM-TAC](https://www.ccrtatransit.org/long-distance-medical-transportation)

Otros ejemplos de iniciativas de defensa que se están llevando a cabo son:

- *Localizadores GPS en furgonetas de transporte adaptado:* En 2027, la Autoridad Regional de Transporte de Worcester (WRTA) equipará sus furgonetas de transporte adaptado con localizadores GPS, lo que permitirá a los usuarios seguir la ubicación de su furgoneta a través de dispositivos móviles, de forma muy similar al transporte de ruta fija.

- *Solicitud de Transporte Adaptado Universal:* Existe una solicitud de Transporte Adaptado Universal para las RTA, pero muchas siguen utilizando su propia solicitud o solicitan información adicional que resulta invasiva. Los defensores están presionando a sus RTA locales para que agilicen el proceso de solicitud mediante el uso de la solicitud universal de transporte adaptado, sin necesidad de documentación médica adicional.
- *Ampliación del Servicio Gratuito:* Los servicios gratuitos de las RTA están dando resultados positivos gracias al aumento del número de usuarios, y los defensores de esta iniciativa están presionando para que continúe.
- *Proyecto de ley S.2401, Ley relativa a las autoridades regionales de transporte y a los consejos asesores:* Este proyecto de ley ampliaría la duración del mandato de los miembros del Consejo Asesor a dos años e incorporaría a un representante de los usuarios de las ciudades *Gateway*. En el momento de redactar este artículo, el proyecto de ley se ha remitido a la comisión de transporte para su debate. [Proyecto de ley S.2401](#)
- *Microtransporte:* Se sigue estudiando la posibilidad de implantar el microtransporte en las comunidades que no cuentan con un servicio adecuado de las RTA. El proyecto de ley S.2366, “Ley por la que se crea una Comisión Especial sobre Microtransporte”, se encuentra en la comisión de transporte. Su objetivo es elaborar una definición oficial de “microtransporte” en Massachusetts, así como crear una comisión para estudiar los servicios de microtransporte existentes y emergentes, y su financiamiento. Algunos ejemplos de microtransporte que han tenido éxito son: [About | Quaboag Connector Home](#)
- *Conexión entre las RTA:* Es extremadamente difícil desplazarse de un extremo al otro del estado, especialmente desde las zonas periféricas. Las RTA están empezando a colaborar para crear puntos de conexión que faciliten a los usuarios desplazarse de una región a otra. Un ejemplo en la parte occidental del estado es [Coming Soon, Link 413 Service - Berkshire Regional Transit Authority](#)

Apéndice A

Referencias

¹ “How Massachusetts Funds Transit (Not Just the T): Una guía sobre cómo el Gobierno del estado de Massachusetts financia los servicios de transporte público en todo el Estado. M. Volcy. Enero de 2025. [How Massachusetts Funds Transit \(Not Just the T\) - Streetsblog Massachusetts](#)

² “Public transportation in Massachusetts”. Mass.gov, 2025. [Public transportation in Massachusetts | Mass.gov](#)

³ “The Transportation Power Mapping Project”. Transportation for MA, 2024. [Creación de mapas de poder del transporte público](#)

⁴ “Cycle of Organizing”. LA Voice, 2025. [Instagram LA Voice | Who We Are - LA Voice](#)

⁵ “Regional Transit In Massachusetts: Where we are and where we need to go”. The Heath Foundation, The Center for State Policy Analysis y Quaboag Connector, 2024. [RTA Report QC HFCA 5-7-24.pdf](#)

⁶ “Massachusetts General Law Chapter 161B: Transportation Facilities, Highway Systems, and Urban Development Plans”. The 194th General Court of the Commonwealth of Massachusetts, 2025. [Chapter 161B](#)

Recursos

Transportation for Massachusetts (T4MA): T4MA es una coalición estatal dedicada a mejorar los sistemas de transporte de Massachusetts. T4MA se compromete a abordar las décadas de políticas de transporte injustas que afectan negativamente a las personas con bajos ingresos, a la clase trabajadora, a la comunidad negra, a los indígenas y a las comunidades de color. Su página web es una fuente inagotable de recursos y estudios sobre el transporte en Massachusetts [Home – Transportation for Massachusetts](#)

La Base de Datos Nacional de Transporte Público ofrece información sobre las empresas de transporte público y otros datos. [NTD Transit Agency Profiles | FTA](#)

Información sobre las subvenciones para la conectividad del transporte público de Massachusetts, destinadas a conectar las RTA. [Transit Connectivity Grant | Mass.gov](#)

Red de Defensa del Transporte del Oeste de Massachusetts (WMTAN): Un colectivo de defensores, entusiastas y usuarios del transporte que se imaginan un futuro más conectado para el oeste de Massachusetts. La página web cuenta con un mapa SIG interactivo y blogs [WMTAN – A collective of transportation advocates, enthusiasts, and users imagining a more connected future for Western Massachusetts](#).

Podemos llegar hacia allá desde aquí: Manual para defensores que trabajan para tener transporte público accesible en Massachusetts

Información sobre las páginas web de las RTA: hoja de cálculo elaborada por el personal de AdLib con información de todas las páginas web de las RTA de Massachusetts, incluyendo la junta directiva de las RTA, los representantes de los usuarios con discapacidad, los consejos y otra información.

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1L6EdhQRjvFlhuTexubvmA0siLYPvJEXs/edit?usp=sharing&ouid=108711238501795025853&rtpof=true&sd=true>

Coalición Estatal de Massachusetts para el Transporte Accesible: grupo de defensores estatales de los ILC que trabajan en el transporte público. Las actas de las reuniones y los recursos se pueden encontrar en Google Drive

https://drive.google.com/drive/folders/19bpwoYtIlWguHm4gGhWEhdfBVXUFizU1?usp=drive_link

Apéndice B

Discurso pronunciado en el desayuno legislativo del condado de Berkshire, marzo de 2024.

Por Valerie Pease, AdLib

Buenos días a todos, gracias por esta oportunidad de hablarles sobre algunas de mis experiencias con el transporte asequible y accesible. Para empezar, quiero decir que soy una madre soltera divorciada con 4 hijos varones adultos y, actualmente, abuela de 2 nietos. Lo digo únicamente porque el transporte sí que afecta a mi capacidad para estar presente en sus vidas. Además, soy la apoderada permanente y la representante para la atención sanitaria de mi madre.

No tengo palabras para destacar la importancia de contar con un transporte de buena calidad, asequible y accesible en cualquiera de estos roles. Nuestro sistema de transporte local exige actualmente que se reserven los viajes con 3 días de antelación. Además, debe haber un intervalo de al menos 30 minutos entre la hora de recogida y la hora de llegada al destino. La hospitalización de mi madre por la gripe no se podía prever con 3 días de antelación. Al parecer, tampoco fue posible su alta ni su posterior traslado a otro centro. Durante este periodo tan complicado, tuve que pagar por un servicio de transporte para el mismo día al menos una vez. (\$15.00). Aunque habría sido gratis si hubiera podido reservarlo con 3 días de antelación.

Estoy muy agradecida de que, en estos momentos, la mayor parte de mis desplazamientos sean gratuitos. Los sábados suelo tener que ir al banco, al supermercado y a visitar a mi madre. Esto supone 6 viajes que costarían \$15. La mayoría de los días voy al trabajo, visito a mi madre y luego me voy a casa. Esto supondría \$7.50 al día. La semana pasada, la BRTA canceló mis viajes para ir a ver a mi madre un día, debido a problemas de personal. Por suerte, pude utilizar el servicio de furgoneta de AdLib.

Necesitamos un transporte asequible y accesible fuera del horario laboral. También necesitamos transporte los domingos para todos. Ha habido ocasiones en las que he tenido que esperar en algunos sitios una hora o más, porque el sistema exige que se espere al menos 30 minutos entre la hora de llegada al destino y la de recogida. También me ha pasado que he tenido que salir antes de una reunión porque mi transporte llegaba antes de que esta hubiera terminado. De momento, no hay forma de cambiarlo a última hora.

El transporte es un servicio y mecanismo que salva y sustenta la vida de muchas personas con discapacidad. Es lo que marca la diferencia entre simplemente sobrevivir y prosperar. Permite a las personas acceder a una atención médica de calidad, a una alimentación saludable, a capacitación y a la colocación laboral. Además, contribuye a garantizar la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Sin un transporte asequible y accesible, muchos de nosotros estaríamos en casa sin hacer nada.

Estas son solo algunas de las muchas razones por las que les pido que, por favor, apoyen un transporte asequible y accesible en el mismo día, el transporte bajo demanda, los programas piloto de microtransporte y la continuidad del transporte gratuito.

Apéndice C

Aspectos clave de la defensa del transporte con las RTA
De Bill Henning, BCIL

A continuación expongo los puntos de defensa compartidos con los defensores de los centros de vida independiente durante una reunión celebrada en agosto de 2025.

1. Colabore con las personas que utilizan el sistema; deje que sean ellas quienes expliquen los retos y las ventajas del sistema con sus propias palabras. Es bueno ser positivo cuando hay razones para ello. ¡La defensa de una causa es narrativa humana, son historias humanas! Además, infórmese lo mejor que pueda sobre los datos.
2. Asista a las reuniones del consejo directivo de las RTA.
3. Invite a los responsables de la RTA a una reunión para tratar las preocupaciones, idealmente en persona: ¡las reuniones por Zoom pueden restarnos fuerza como grupo! Invite a los responsables a utilizar (o no utilizar) su servicio con usted para mostrarles las dificultades. Es importante desarrollar y cultivar las relaciones.
4. Mantenga la concentración y sea coherente en sus peticiones.
5. El seguimiento es fundamental: las RTA reciben numerosas solicitudes, así que no dé por sentado que su consulta será atendida. Su fuerza radica en que tiene la razón en este asunto, pero no puede dar por sentado que se van a arrodillar ante usted. Asista a las reuniones una y otra vez. Hágase notar. Sea insistente. Tal vez quiera protestar si es necesario.
6. Busque aliados, esto puede ser una gran ventaja. Pueden ser asociaciones de personas mayores, defensores del transporte público o programas para personas con bajos ingresos o con discapacidad.
7. Asegúrese de que haya una persona que coordine de forma constante su labor de defensa: es necesario que haya alguien que recuerde a la gente las reuniones, que ayude con los argumentos clave, que se ponga en contacto con los funcionarios públicos y que mantenga a la gente involucrada. La defensa de los intereses en materia de transporte, al igual que en cualquier otro ámbito, debe estar bien enfocada. Es un trabajo continuo; las acciones aisladas rara vez dan resultado.

Apéndice D

Ejemplo de registro de seguimiento de servicios de transporte

Fecha	Tiempo previsto	Tiempo de llegada	Llamada recibida	Impacto	Notas
31 ago. 2025	10 a. m.	10:45	Y, dijo que eran 10 minutos, pero tardó 15	Llegué tarde a la cita	El médico hizo una excepción a la norma de los 15 minutos y me atendió

Apéndice E

Diccionario del transporte

- Autoridad Regional de Tránsito de Berkshire (BRTA)
- Transporte del Área de Brockton (BAT)
- Autoridad de Transporte de Cape Ann (CATA)
- Autoridad Regional de Transporte de Cape Cod (CCRTA)
- Autoridad Regional de Transporte de Franklin (FRTA)
- Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Attleboro-Taunton (GATRA)
- Autoridad Regional de Transporte de Lowell (LRTA)
- Autoridad de Transporte de Martha's Vineyard (VTA)
- Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts "THE RIDE" (MBTA)
- Autoridad de Transporte Público del Valle de Merrimack (MeVa)
- Autoridad Regional de Transporte de MetroWest (MWRTA)
- Autoridad Regional de Tránsito de Montachusett (MART)
- Autoridad Regional de Transporte de Nantucket (NRTA)
- Autoridad de Transporte Público de Pioneer Valley (PVTA)
- Autoridad Regional de Transporte del Sureste (SRTA)
- Autoridad de Transporte Regional de Worcester (WRTA)
- Autoridad de Transporte Marítimo de Nantucket (SSA)
- AAA: Agencias Locales para la Tercera Edad
- ACL: Administración para la Vida Comunitaria
- ADRC: Consorcio de Recursos para la Tercera Edad y la Discapacidad
- AFC: Sistema Automatizado de Cobro de Tarifas
- ANSI: Instituto Nacional Estadounidense de Normalización
- APTA: Asociación Americana de Transporte Público
- ASAP: Puntos de Acceso a Servicios para Personas Mayores
- CAP: Planes de Medidas Correctivas
- CCAM: Consejo Coordinador de Accesibilidad y Movilidad
- CCAM-TAC: Consejo Coordinador del Centro de Asistencia Técnica para la Accesibilidad y la Movilidad
- CDC: Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades
- CECF: Plan de Energía Limpia y Clima
- CHNA: Áreas de la Red de Salud Comunitaria
- CHST(P): Transporte Público Coordinado, Planes de servicios de transporte para servicios sociales
- CIP: Programa de Mejoras de Infraestructuras
- CLW: Centro para Vivir y Trabajar
- CMS: Centros de Medicaid y Medicare
- COA: Consejo de la Tercera Edad
- CRTP: Planes Regionales Integrales de Transporte
- CTPS: Equipo Central de Planificación del Transporte
- EOE: Oficina Ejecutiva de Asuntos de la Tercera Edad
- EOHHS: Oficina Ejecutiva de Salud y Servicios Sociales
- FLSA: Ley de Normas Laborales Justas
- FTA: Administración Federal de Transporte Público
- GTFS: Especificaciones Generales de Datos del Transporte Público
- HRSN: Necesidades Sociales Relacionadas con la Salud
- HST: Oficina de Transporte para Servicios Sociales
- ICAM: Acceso y Movilidad Coordinados e Innovadores
- ILC: Centro de Vida Independiente
- LRTP: Planes de Transporte a Largo Plazo
- MAPC: Consejo de Planificación del Área Metropolitana
- MCO: Organización de Atención Médica Gestionada
- MCOA: Consejo de Massachusetts para la Tercera Edad
- MEPA: Ley de Política Medioambiental de Massachusetts
- MPO: Organización de Planificación Metropolitana
- NCMM: Centro Nacional de Gestión de la Movilidad
- NEMT: Transporte Médico No Urgente
- NEMTAC: Comisión de Acreditación del Transporte Médico No Urgente
- NET: Comité Asesor de Transporte No Urgente
- OTP: Puntualidad
- P3: Asociación Público-Privada
- PIP: Planes de Mejora del Rendimiento
- QVQDC: Corporación para el Desarrollo Comunitario del Valle de Quaboag
- RCC: Consejo de Coordinación Regional
- REDO: Organizaciones de Desarrollo Económico Regional
- RMM: Gestión de la Movilidad Regional
- RPA/C: Agencia o Comisión de Planificación Regional
- RTAP: Programa de Ayuda al Transporte Rural
- RTP: Planes de Transporte Regionales
- TDM: Gestión de la Demanda de transporte
- TIP: Programas de Mejora del Transporte
- TNC: Empresas de Redes de Transporte
- TOD: Desarrollo Orientado al Transporte Público
- RideMatch: página web pública con información sobre las RTA y los desplazamientos (Departamento de Transporte de Massachusetts)
- Keolis: empresa privada de la MBTA que depende del director general
- Proveedores regionales independientes de transporte público: más pequeños que las RTA; un ejemplo es Quaboag Connector
- Bikeshare: una iniciativa para que más personas utilicen la bicicleta por la ciudad a un costo reducido o sin costo alguno.

Notas sobre su Plan de defensa del transporte