

¡Bienvenidos!

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS SOBRE EL PRESUPUESTO COMUNITARIO

Infórmese sobre las necesidades de financiamiento del transporte público, el presupuesto operativo de SFMTA y los cambios propuestos en tarifas, aranceles y multas.

Aproveche al máximo este evento



1. Visite las estaciones informativas atendidas por el personal de la SFMTA que responderá sus preguntas.



2. Vea las recomendaciones presupuestarias y las posibles soluciones para cubrir la brecha de financiamiento.

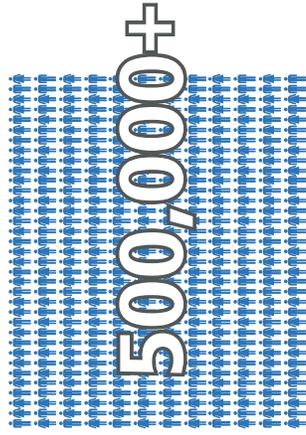


3. Deje sus comentarios sobre los cambios propuestos en tarifas, aranceles y multas

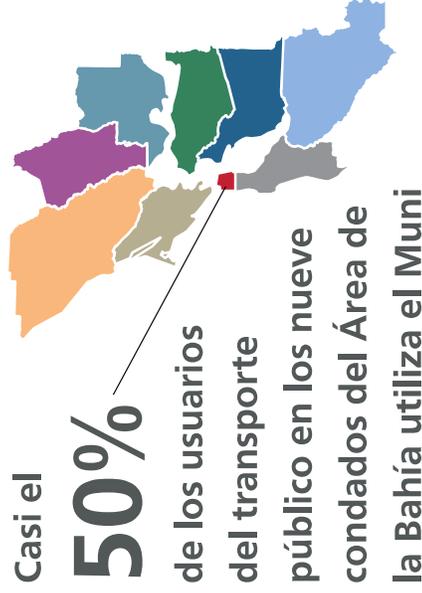


EL MUNI ES VITAL PARA SAN FRANCISCO

El Muni transporta a más de



pasajeros todos los días, que van al trabajo, a citas médicas y al supermercado



Aproximadamente

14,000



estudiantes van y vuelven de la escuela en el Muni

En 2019, la población diurna de San Francisco superó los **1.1 millones** de personas.

Alrededor de **270,000** personas se desplazaban diariamente a la ciudad para trabajar.

Nuestra recuperación económica depende de poder movilizar a grandes cantidades de personas por la ciudad en transporte público.

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN 2025

Hacer el viaje más limpio

61%

califica la limpieza de los vehículos como excelente o buena
(anteriormente, el 58%)

Hemos elevado los estándares de limpieza después de la pandemia.

Confiabilidad con la que se puede contar

63%

califica como excelente o buena
(anteriormente, el 60%)

La confiabilidad es uno de los factores que más influyen en la satisfacción general.

Invertir en la confiabilidad da resultado.

Viajes que mantienen a San Francisco en movimiento

71%

califica el tiempo de viaje como excelente o bueno
(anteriormente 69%)

Se implementaron más de 100 millas de mejoras del programa Muni Forward, y se logró hasta un 35 % de reducción en los tiempos de viaje en ciertos corredores.

El nivel más alto en 25 años

78%

califica el servicio como excelente o bueno

Las inversiones estratégicas en un servicio más rápido, seguro, limpio y confiable están dando resultados.

EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ES UNA RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES LOCALES

En otros países con excelente transporte público, el gobierno nacional paga el servicio de transporte



 Vancouver

En otros estados de EE. UU. con excelente transporte público, el gobierno del estado cubre una gran parte del servicio



 Zurich

En California, el transporte público se financia principalmente con fondos de las jurisdicciones locales



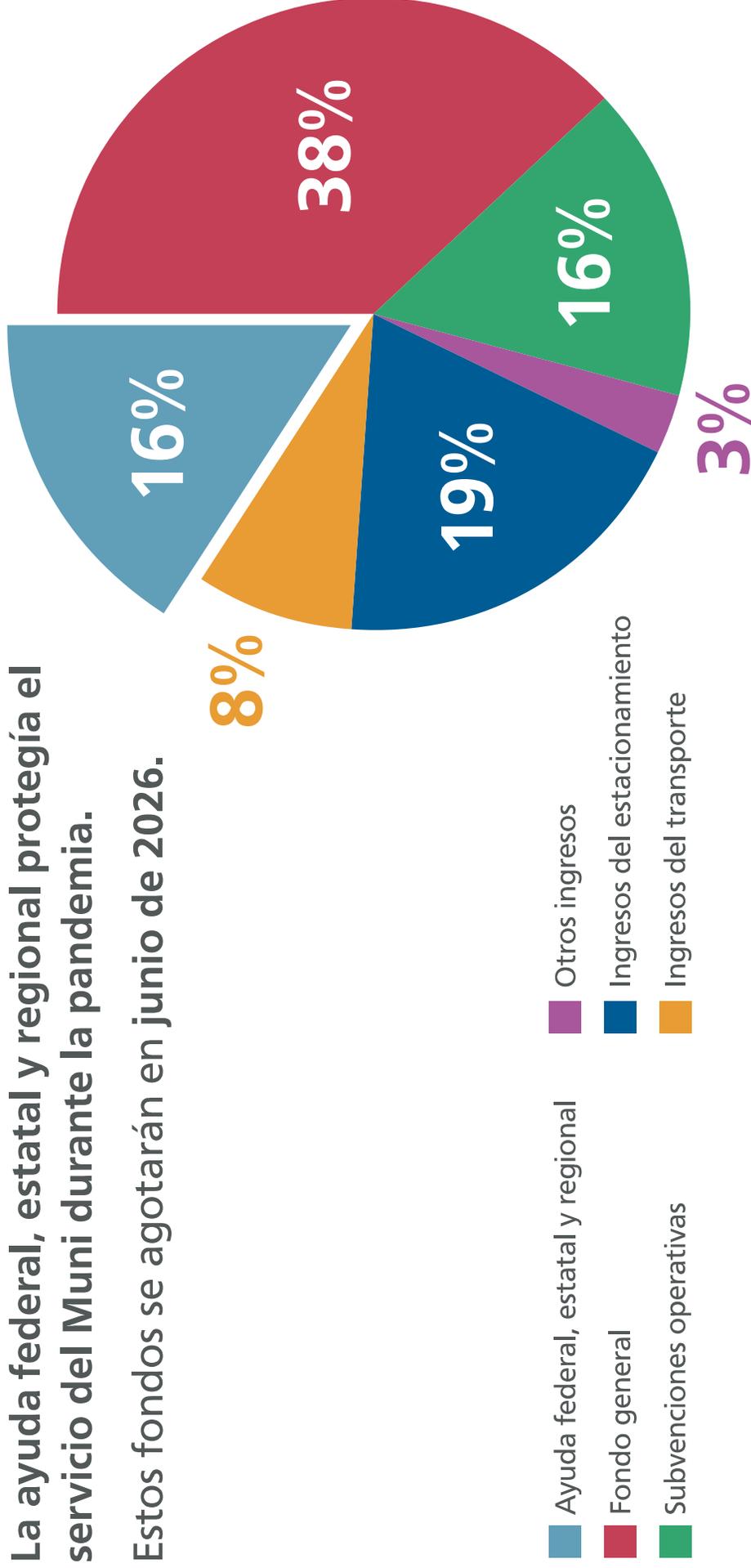
 Hong Kong

En otros estados de EE. UU. con excelente transporte público, el gobierno del estado cubre una gran parte del servicio

LOS FONDOS DE AYUDA DE LA PANDEMIA SE ESTÁN AGOTANDO

La ayuda federal, estatal y regional protegía el servicio del Muni durante la pandemia.

Estos fondos se agotarán en junio de 2026.



Source: FY25-26 Original Budget (Final), August 2025.

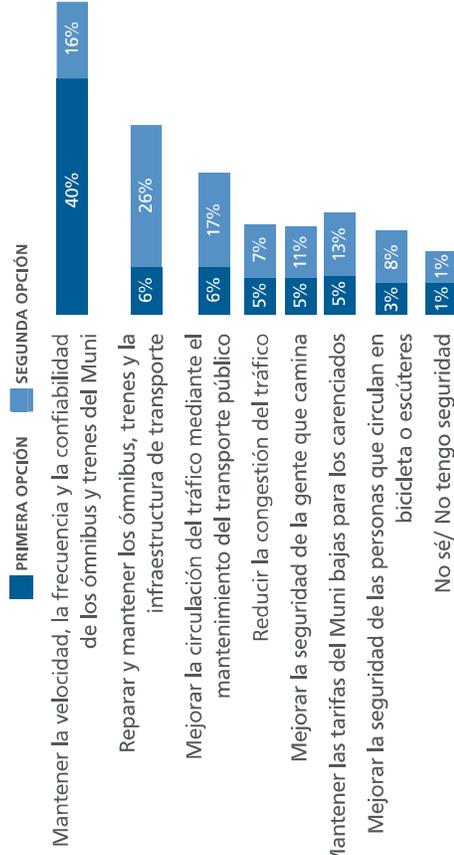
PRONÓSTICO DE DÉFICIT A 5 AÑOS

El plan presupuestario de SFMTA abordará el problema de la terminación de los fondos de ayuda por la pandemia y la creciente brecha entre ingresos y gastos.

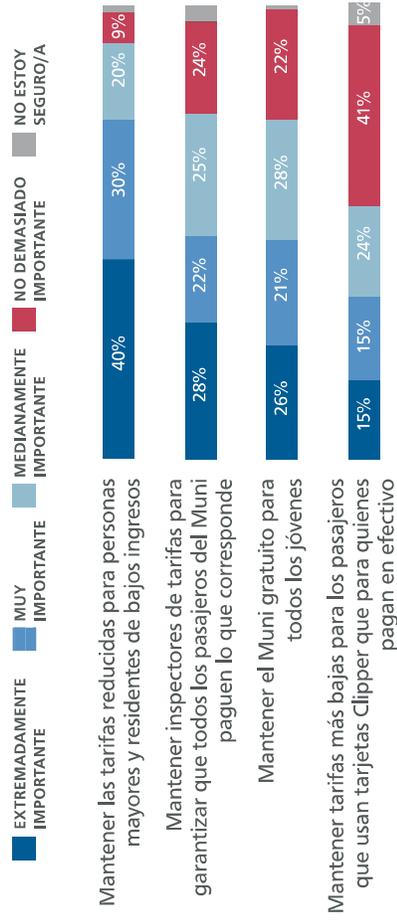


ENCUESTA DE PRIORIDADES COMUNITARIAS

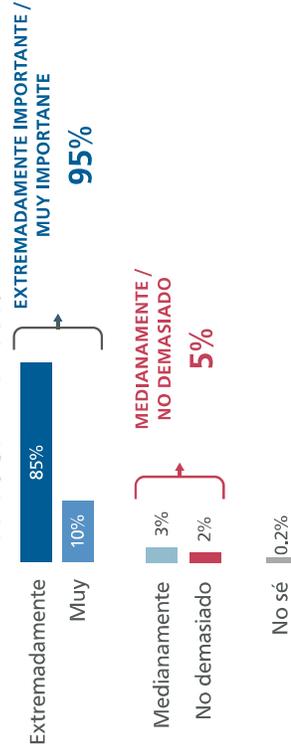
A continuación se mencionan diferentes necesidades relacionadas con el transporte de San Francisco. ¿Cuál debería ser la mayor prioridad?



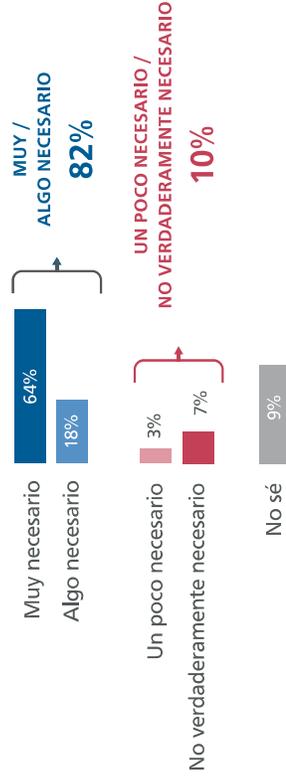
¿Cuán importante es mantener los siguientes aspectos del servicio del Muni?



¿Cuán importante considera que es el sistema de transporte público del Muni para la recuperación económica y la calidad de vida de San Francisco?



¿Cree que se necesitarían más fondos para mantener el transporte público en San Francisco?



POSIBLES SOLUCIONES PARA CUBRIR LA BRECHA PRESUPUESTARIA

Iniciativa de ingresos regional:

La ley Connect Bay Area Act (Ley de Conexión del Área de la Bahía) permitiría a San Francisco implementar un aumento de un centavo en el impuesto sobre las ventas para mantener el Muni. Si los votantes la aprueban, el Muni recibirá aproximadamente 155 millones de dólares por año para equilibrar el déficit estructural.

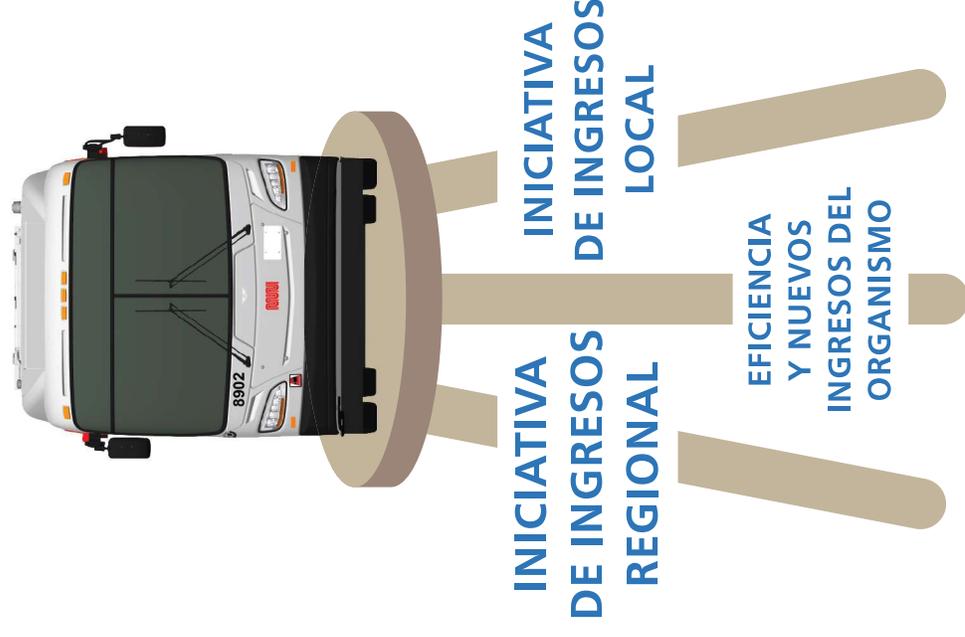
Iniciativa de ingresos local:

Como la iniciativa regional no cubriría completamente el déficit estructural, un impuesto parcelario local reduciría aún más la brecha. Si los votantes la aprueban, la iniciativa Stronger Muni for All generará aproximadamente 150 millones de dólares anuales para reducir el déficit y alrededor de 10 millones para realizar mejoras marginales en la calidad del servicio.

Eficiencia y nuevos ingresos del organismo:

Fomentar una cultura de eficiencia e identificar nuevas fuentes de ingresos empresariales en los próximos años permitiría cerrar el déficit estructural restante.

A corto plazo, se necesitan fuentes de financiamiento de una sola vez para cerrar el déficit presupuestario hasta que se implementen las iniciativas regionales y locales de ingresos.



INICIATIVA DE INGRESOS REGIONAL

Condados participantes

La ley Connect Bay Area Act autoriza un impuesto regional sobre las ventas para la boleta electoral de noviembre de 2026 en los condados de Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo y Santa Clara.

Financiamiento para el transporte público

La iniciativa regional financiaría el BART, el Muni, Caltrain, AC Transit y otros sistemas de transporte público.

Beneficios regionales

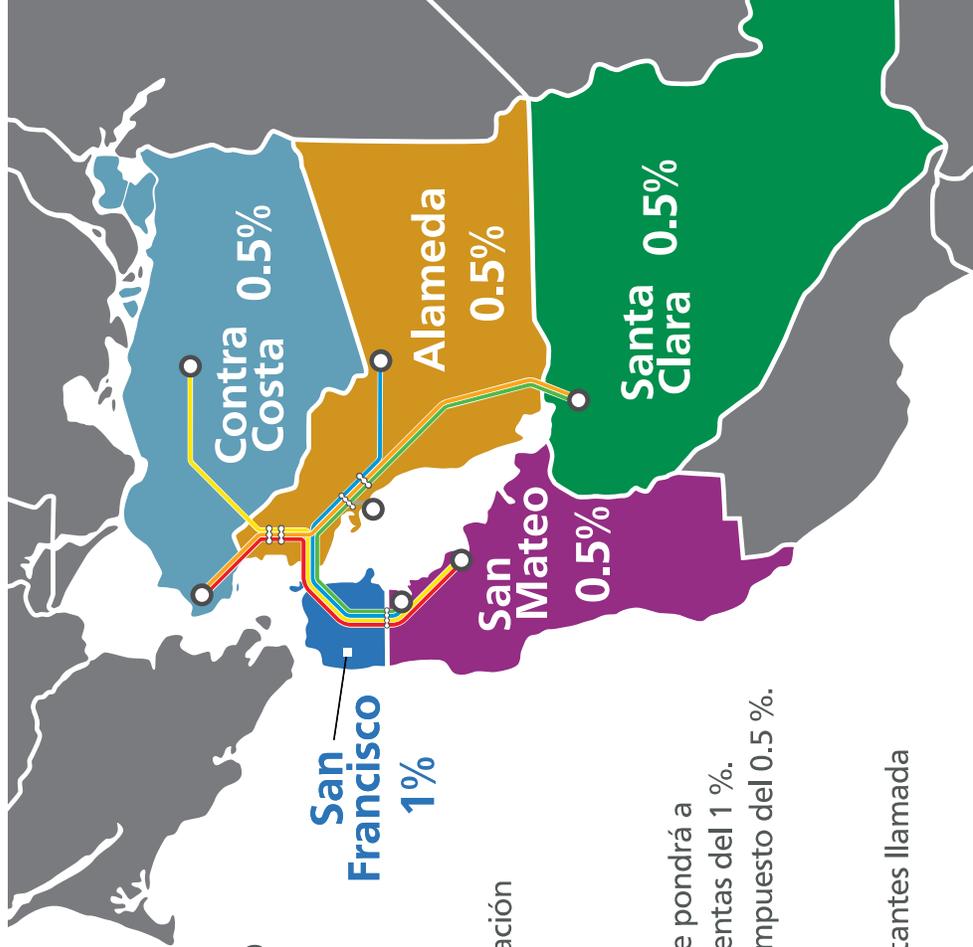
Programas de tarifas, proyectos de accesibilidad, señalización y orientación (wayfinding) y proyectos de prioridad para el transporte público.

Costo

Debido a la alta densidad del servicio de transporte en San Francisco, se pondrá a consideración de los votantes de San Francisco un impuesto sobre las ventas del 1 %. Y se pondrá a consideración de los votantes de los otros condados un impuesto del 0.5 %.

Incorporación en la boleta electoral

La iniciativa es impulsada por una coalición de partes interesadas y votantes llamada Connect Bay Area Transit Committee.



INICIATIVA DE INGRESOS LOCALES

Disposiciones sobre rendición de cuentas y supervisión

- Uso de los fondos destinados al servicio del Muni
- Establecimiento de un comité de supervisión compuesto por ciudadanos
- Exigencia de auditorías independientes
- Informes regulares sobre cómo se utilizan los ingresos

Exenciones, deducciones y protecciones según diferentes necesidades

- Unidades de ocupación de habitación individual (SRO, siglas en inglés)
- Personas mayores que reúnan las condiciones
- Traslado parcial del impuesto a inquilinos: hasta el 50 % del impuesto a las parcelas, con un tope de \$ 65 para contratos con renta controlada cuya renta base inicial se establezca antes del 1 de junio de 2027

El impuesto se aplicaría a todos los tipos de propiedades de la ciudad

- El impuesto a las parcelas se aplicaría a lo siguiente:
 - Edificios residenciales de viviendas unifamiliares
 - Edificios residenciales multifamiliares
 - Edificios no residenciales como comercios, oficinas y hoteles

Componentes clave del impuesto parcelario

El impuesto se basaría en la superficie de la vivienda

- Los propietarios de viviendas unifamiliares de menos de 3,000 pies cuadrados pagarían un impuesto fijo de \$129
- Las propiedades residenciales más grandes, multifamiliares y no residenciales harían una contribución proporcionalmente mayor según su tamaño

INICIATIVA DE INGRESOS LOCALES

La iniciativa Stronger Muni for All sería un impuesto anual sobre las parcelas de bienes raíces de San Francisco. Comenzaría el 1 de julio de 2027 y finalizaría el 30 de junio de 2042. El impuesto se ajustaría anualmente por inflación. Las tasas del impuesto propuesto serían:

Parcel Type	Base Cost	Additional Charges	Maximum Cost
 RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	\$129	<ul style="list-style-type: none"> Parcelas entre 3,001 y 5,000 pies cuadrados de superficie construida: agregar \$0.42 por pie cuadrado sobre los 3,000 Parcelas mayores a 5,000 pies cuadrados 	No corresponde
 RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	\$249	<ul style="list-style-type: none"> Parcelas mayores a 5,000 pies cuadrados de superficie construida: agregar \$0.195 por pie cuadrado sobre los 5,000 	\$50,000
 VIVIENDAS NO RESIDENCIALES	\$799	<ul style="list-style-type: none"> De 5,001 a 50,000 pies cuadrados de superficie construida: agregar \$0.76 por pie cuadrado sobre los 5,000 De 50,001 a 250,000 pies cuadrados de superficie construida: agregar \$0.84 por pie cuadrado sobre los 50,000 Más de 250,000 pies cuadrados de superficie construida: agregar \$0.99 por pie cuadrado sobre los 250,000 	\$400,000

Parcelas de uso mixto (parte residencial y parte no residencial) de hasta 5,000 pies cuadrados de superficie construida la tarifa será de \$799. Parcelas de uso mixto de más de 5,000 pies cuadrados, el impuesto sería una combinación de tarifas residenciales y no residenciales.

CONSTRUCCIÓN DE UNA CULTURA DE EFICIENCIA

- Participar en iniciativas regionales de eficiencia descritas en la ley Connect Bay Area Act
- Trabajar con especialistas externos en eficiencia para revisar mejores prácticas e implementar cambios estructurales.
- Seguir mejorando los controles internos, herramientas de proyección y oportunidades futuras de eficiencia
- Monitorear los indicadores financieros de la Base Nacional de Datos de Transporte (NTD, siglas en inglés) y establecer metas
- Priorizar la contención de los costos en las negociaciones laborales para los años fiscales 2027-28 en adelante

EJEMPLOS DE TRABAJO DE EFICIENCIA REALIZADOS



RENDICIÓN DE CUENTAS Y GESTIÓN FISCAL

Ahorros de
\$120 millones anuales
en personal mediante desaceleración
de contrataciones, consolidación
de funciones y reducción de niveles
gerenciales.



MEJORAS EN LA EFICIENCIA DEL PROGRAMA DE ESTACIONAMIENTO

Generación de
\$18 millones anuales
mediante la actualización de
políticas obsoletas y modernización
de la tecnología.



INVERSIONES QUE SE PAGAN POR SÍ MISMAS

Un ahorro anual
de **\$10 millones**

a partir del año fiscal 2025 gracias a
mejoras en cuanto a la prioridad y la
confiabilidad del transporte.

USTED HABLA, NOSOTROS ESCUCHAMOS

Lo que escuchamos



MANTENER EL SERVICIO DEL MUNI

El **84%** de las personas dijo que **"Mantener la velocidad, frecuencia y confiabilidad de los autobuses y trenes del Muni es su primera o segunda prioridad de transporte."**

"El Muni es vital para todos los habitantes de San Francisco. Mantener el servicio en todas las rutas es clave para que esta ciudad siga en movimiento."

"¡No reduzcan la línea 6! La 21 era mi línea habitual y combinarla con la 6 fue frustrante pero me pude organizar. Si reducen la 6, será un gran perjuicio para el lado oeste de la ciudad."



MANTENER PROGRAMAS DE DESCUENTO EN TARIFAS

El **70%** dijo que es **"Extremadamente"** o **"Muy"** importante mantener tarifas reducidas para personas mayores y residentes de bajos ingresos.

"Como persona mayor de bajos ingresos, el Muni es irremplazable y la ciudad debería hacerlo una de sus principales prioridades".



EL DESCUENTO CLIPPER ES MENOS IMPORTANTE

El **65%** dijo que es **"No importante"** o **"Algo importante"** mantener tarifas más bajas para quienes usan tarjeta Clipper que para quienes pagan en efectivo.



NECESIDAD DE FONDOS ADICIONALES

El **82%** dijo que existe una **"Muy necesario"** o **"Algo necesario"** contar con fondos adicionales para mantener el transporte público en San Francisco.

Propuestas presupuestarias de SFMTA

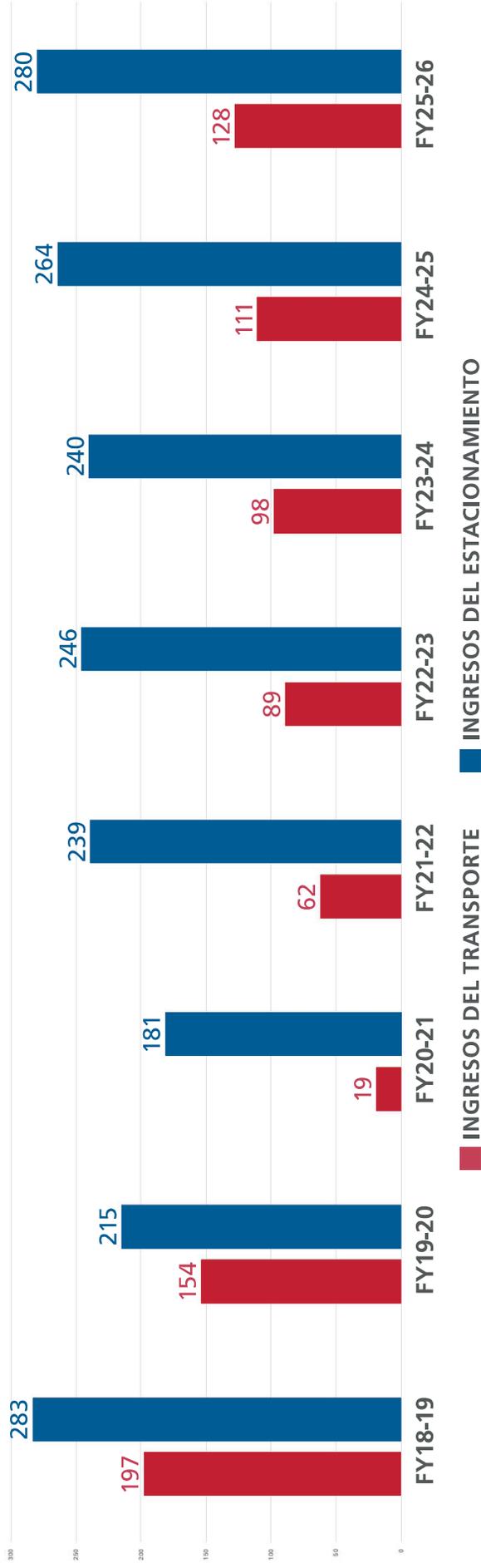
✓ **Recomendar mantener el servicio del Muni sin recortes**

✓ **Recomendar mantener los programas de tarifas gratuitas y reducidas**

✓ **Recomendar eliminar el descuento Clipper**

✓ **Las iniciativas regionales y locales de ingresos son posibles soluciones para la brecha presupuestaria**

CAMBIOS EN LOS INGRESOS DE TRANSPORTE Y ESTACIONAMIENTO



Ingresos del transporte

El aumento de los pasajeros y el mayor cumplimiento del pago del pasaje ha incrementado los ingresos desde el punto más bajo de la pandemia.



Ingresos del estacionamiento

También desde la pandemia han seguido creciendo gracias al mayor uso y los aumentos en las multas y los permisos.

CAMBIOS DE TARIFAS RECOMENDADOS

Eliminar el descuento Clipper y aumentar las tarifas en el segundo año generaría \$12.5 millones en ingresos adicionales.

	Año fiscal 26-27			Año fiscal 27-28		
						
	Viaje individual con Clipper	Viaje individual en efectivo	Pase mensual	Viaje individual con Clipper	Viaje individual en efectivo	Pase mensual
Tarifas actuales	\$2.85	\$3.00	\$86.00	\$2.85	\$3.00	\$86.00
Eliminar descuento Clipper + aumentar tarifa año 2 (recomendado)	\$3.00	\$3.00	\$90.00	\$3.10	\$3.10	\$94.00

RECOMENDACIONES: INGRESOS POR TARIFAS

Recomendación	Descripción	FY 26-27	FY 27-28	Coloque un punto en las propuestas que considere prioritarias
 <p>Dar de baja MuniMobile</p>	La próxima generación de Clipper permitiría medios de pago como Lifeline Pass, por lo que MuniMobile ya no sería necesario.	\$1.5M	\$1.5M	
 <p>Simplificar el boleto del cable car</p>	El boleto llamado Cable Car Plus (\$15) reemplazaría las 4 opciones actuales e incluye viajes ilimitados en el cable car y otros servicios del Muni.	\$2.3M	\$2.8M	
 <p>Eliminar el descuento Clipper/ Aumentar las tarifas del segundo año</p>	Con pago sin contacto ya no sería necesario incentivar el uso de Clipper. El descuento de Clipper no sería necesario. No habría aumento en tarifas en efectivo el primer año.	\$4.5M	\$8.0M	
 <p>Tope Diario de Tarifas* <i>*previsto para el verano de 2027</i></p>	El tope diario debe permitir viajes ilimitados después de pagar los dos primeros viajes, lo que beneficiaría especialmente a los hogares de bajos ingresos. (La pérdida proyectada se compensaría eliminando el descuento Clipper.)	-\$1.3M	-\$1.6M	
Total		\$7.0M	\$10.7M	

RECOMENDACIONES: INGRESOS DEL ESTACIONAMIENTO

Recomendación	Descripción	FY 26-27	FY 27-28	Coloque un punto en las propuestas que considere prioritarias
Aumentar las penalidades por pago tardío de multas un 10 %	Las multas impagas deben estar sujetas a dos penalidades y a una tarifa de cobranza especial. La política estándar es aumentar \$1 o 2 %. Aumentar las tarifas un 10 %.	\$1.5M	\$1.5M	
Aumentar las tarifas de los parquímetros \$0.25 en el año fiscal 27-28	En la primavera de 2025, SFMTA implementó un aumento en la tarifa de \$0.25/hora en toda la ciudad sin impacto en la utilización del servicio. La recomendación propone aplicar el mismo aumento en el año fiscal 2027-28.	\$0	\$4.4M	
Cobrar tarifas de recuperación por construcción y permisos temporales en lugares con estacionamiento prohibido	Estas tarifas se cobrarían para compensar la pérdida de ingresos de los parquímetros. La recomendación propone aumentar las tarifas durante dos años de manera coincidente con las tarifas de los parquímetros.	\$0.6M	\$1.2M	
Trasladar al usuario las tarifas de las tarjetas de crédito para el pago en línea de multas y permisos de estacionamiento	Implementar un cargo del 2.15 % por transacción. Ofrecer a los clientes la opción de pagar con cheque electrónico sin costo.	\$1.7M	\$1.7M	
Reducir ciertas multas por infracciones de estacionamiento	Reducir las multas por infracciones que no afecten la seguridad vial, como no girar las ruedas hacia la acera.	-\$0.5M	-\$0.5M	
Total		\$3.3M	\$8.3M	

PLANIFICACIÓN DEL ESCENARIO CON FINANCIAMIENTO SI AMBAS INICIATIVAS SE APRUEBAN

Ley de Conexión
del Área de la Bahía



Iniciativa de
ingresos locales

Impuesto sobre las ventas del
1 % en San Francisco
~\$155M/año para el Muni

Impuesto a la parcela basado en
la superficie
~\$150M/año para el Muni



Beneficios para el servicio del Muni

- Mantener los niveles de servicio
- Aumentos específicos del servicio para resolver el problema de la congestión y los pasajeros que no logran subir al Muni
- Mejor capacidad para responder al crecimiento de la demanda

Beneficios para el organismo

- Fuerza laboral estable
- Mantener el enfoque en la reducción de los costos internos
- Presupuesto más resiliente ante condiciones imprevistas

OPCIONES DEL SERVICIO DEL MUNI PARA REDUCIR COSTOS SIN EL FINANCIAMIENTO NECESARIO

Estos recortes afectarían a toda la ciudad: Recuperación más lenta del centro, mayor congestión vehicular, menor acceso y menos oportunidades para quienes dependen del transporte público, y más aglomeraciones en todo el sistema.



Recorte de hasta 20 rutas del Muni

Corredores con múltiples rutas y servicios exprés al centro
Conexiones en colinas y vecindarios

\$70-150M



Duplicación de los tiempos de espera

Servicio de trenes Metro, rutas rápidas y frecuentes

\$30-80M



Terminación del servicio regular a las 9 pm

Solo red limitada nocturna (Owl) de 9 pm a 6 am

\$30M



Reducción o eliminación del servicio histórico

3 líneas del cable car (tranvía con cables subterráneos) y los tranvías F Market & Wharves

\$70-140M

RECORTE DE HASTA 20 RUTAS DEL MUNI

\$70-150M savings



Corridors with multiple routes & downtown express

- 2 6 15 27 31
- 1X 30X

Hilltop & neighborhood connections

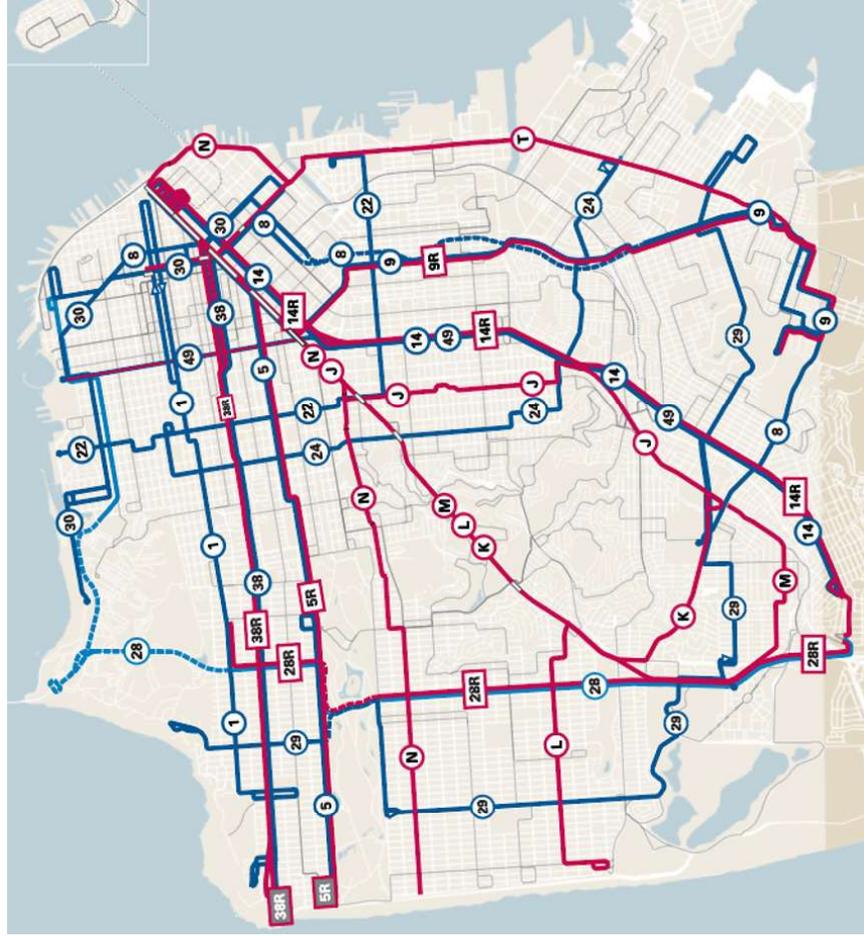
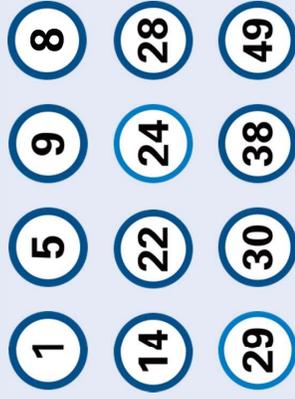
- 18 23 33 35 36
- 37 39 55 56 57
- 58 66 67



DUPLICACIÓN DE LOS TIEMPOS DE ESPERA

\$30-80M savings

Metro train service,
Rapid & Frequent routes



CRONOGRAMA DEL PRESUPUESTO

Otoño

- Desarrollar iniciativa de ingresos local
- Comenzar a recopilar comentarios de la comunidad sobre prioridades presupuestarias

Diciembre

- Presentar las opciones de ingresos presupuestarios propuestas a la Junta de la MTA
- Seguir recopilando comentarios de la comunidad

Enero

- Presentar las iniciativas de eficiencia propuestas ante la Junta de la MTA
- Seguir recopilando comentarios de la comunidad

Febrero/Marzo/ Abril

- Taller de la Junta de la MTA sobre el presupuesto
- Seguir recopilando comentarios de la comunidad
- Audiencias presupuestarias
- Medida presupuestaria por parte de la Junta de la MTA

Mayo

1 DE MAYO
presentar el presupuesto equilibrado al alcalde

Julio

Comienza el año fiscal 2027



COMENTARIOS SOBRE TARIFAS, CARGOS Y MULTAS

Publique sus comentarios sobre los cambios propuestos en **las tarifas**.

Publique sus comentarios sobre los cambios propuestos en **los cargos y las multas**.