



Preguntas más frecuentes

Sobre la propuesta de BATA de aumentar las cuotas de peaje y cambiar la política sobre vehículos de alta ocupación (HOV) 7 de noviembre de 2024

Aumento de cuotas de peaje en puentes de BATA 2026

1. ¿Qué es BATA?

La Autoridad de Cuotas de Peaje del Área de la Bahía fue creada en 1997 por la Legislatura de California para administrar los ingresos base por cuotas de peaje generados por los siete puentes de cuota de propiedad estatal del Área de la Bahía. BATA tiene el mismo consejo de administración que la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC), la agencia de planificación, financiación y coordinación del transporte para los nueve condados de la región. Hoy en día, BATA administra todos los ingresos por cuotas de los puentes de propiedad estatal, así como el programa FasTrak® de cobro electrónico de cuotas de peaje del Área de la Bahía.

BATA cobra los fondos de las cuotas de peaje y utiliza ese dinero para financiar proyectos importantes que apoyan puentes, autopistas y la red de transporte público del Área de la Bahía. BATA también financia proyectos aprobados por los votantes ([Medida Regional 1](#), [Medida Regional 2](#) y [Medida Regional 3](#)), incluyendo proyectos de mejoras en las autopistas y el transporte público, reducción de la congestión, y más.

2. ¿Cuál es el papel de Caltrans en las operaciones de los puentes de cuota?

BATA trabaja en asociación con Caltrans, que opera y es propietario del sistema de carreteras estatales de California, incluyendo los siete puentes de cuota de propiedad estatal del Área de la Bahía, pero BATA es responsable del cobro de las cuotas de peaje.

3. ¿Por qué se están subiendo las cuotas en los puentes propiedad del Estado? (Puentes de San Francisco-Oakland Bay, Antioch, Benicia-Martinez, Carquinez, Dumbarton, Richmond-San Rafael y San Mateo-Hayward)?

Conforme a la ley estatal, BATA está obligada a financiar proyectos para conservar y proteger las estructuras de los puentes. Cada año, los ingresos que recauda BATA por cuotas de peaje quedan cortos en más de \$200 millones comparados con lo que se esperaba antes del COVID. Esta disminución de los ingresos afecta directamente a los fondos disponibles para mantener los puentes en buen estado.

- Las cuotas elegibles en los puentes no han aumentado desde 2010. Debido a la

inflación, el poder adquisitivo de estos ingresos se ha reducido en aproximadamente una tercera parte.

- Los costos de la construcción han aumentado entre un 30% y un 40% desde 2020.
- Es probable que los costos de la construcción sigan aumentando a un ritmo más rápido que la inflación, por lo que cada año será más difícil «ponerse al corriente».

4. ¿Cómo se gastan los \$7 de la cuota que pago actualmente?

La cuota actual de \$7 se gasta en proyectos de puentes, autopistas y transporte público alrededor del Área de la Bahía: Después de cubrir los costos de administración y cobranza de las cuotas, cada dólar se gasta de la siguiente manera:

- Primer dólar: operaciones y mantenimiento de puentes, proyectos de la Medida Regional 1, inversiones de capital en transporte público y operaciones de transporte público
- Segundo dólar: obras de adaptación sísmica de los puentes de cuota
- Tercer dólar: Inversiones de la Medida Regional 2
- Cuarto dólar: obras de adaptación sísmica de los puentes de cuota
- Quinto dólar: obras de adaptación sísmica de los puentes de cuota
- Sexto dólar: Inversiones de la Medida Regional 3
- Séptimo dólar: Inversiones de la Medida Regional 3

5. ¿Cuánto de la cuota se destina al mantenimiento del puente?

Desde 2010, \$4 de los \$7 de la cuota están disponibles para trabajos en el puente, lo que equivale a \$2.80 en la actualidad.

6. ¿Qué sucederá si no se aumentan las cuotas?

En estos momentos BATA está recurriendo a préstamos para financiar la conservación de los puentes (\$360 millones en 2021; \$200 millones en 2024) para asegurarse que los puentes permanezcan en buenas condiciones, pero pedir prestado para financiar la conservación de los puentes es caro y los costos de los intereses terminarán reflejándose en cuotas más altas. Por ejemplo, si BATA tomara préstamos \$600 millones para proyectos en los próximos cinco años, esto generaría aproximadamente \$690 millones en costos de intereses en el futuro, lo que subiría el costo a más del doble.

7. ¿En qué consiste la propuesta de aumento de las cuotas?

El aumento de cuotas propuesto se implementaría gradualmente durante cinco años (de forma similar a como el puente de Golden Gate ha manejado los aumentos de cuotas) para evitar un aumento mayor en un solo año. Los cambios específicos en la tarifa de cuotas incluyen

- Las cuotas para todos los autos y camiones regulares de dos ejes aumentarían 50

centavos al año durante cinco años, con el primer aumento entrando en vigor el 1 de enero de 2026. Posteriormente seguirían aumentos de 50 centavos cada año hasta enero de 2030.

- Para los camiones comerciales más grandes y otros vehículos de tres o más ejes, las cuotas aumentarían 50 centavos por eje cada año, a partir del 1 de enero de 2026 y siguiendo hasta el 1 de enero de 2030.
- Para fomentar el pago electrónico de cuotas con dispositivos FasTrak y ayudar a recuperar el aumento de los costos de cobrar cuotas a través de cuentas de placas y facturas, subirían las cuotas el 1 de enero de 2027 en otros 25 centavos para los clientes que pagan con una cuenta de placas pre-registrada y en \$1 en el caso de cuotas pagadas con factura.

8. ¿Por qué se están proponiendo cuotas diferentes para los clientes de FasTrak, las cuentas de placas prerregistradas y los clientes que pagan con factura?

La estructura de tarifas escalonadas ayuda a recuperar el mayor costo de la cobranza de peajes mediante cuentas de placas o facturación, en comparación con la cobranza a través del transpondedor FasTrak. Las tarifas escalonadas establecerían un recargo para el uso de una cuenta de placas prerregistrada o para el cobro de peajes mediante facturación. Para dar a los clientes suficiente tiempo para inscribirse en FasTrak, este recargo no comenzaría hasta 2027.

9. ¿Cómo puedo obtener FasTrak?

Los clientes pueden inscribirse y pedir **un dispositivo FasTrak** en línea en bayareafastrak.org; por teléfono (sin costo) al 877-229-8655; imprimiendo [la solicitud de FasTrak](#) y enviándola por correo al Centro de Servicio al Cliente de FasTrak, P.O. Box 26926, San Francisco, CA 94126; o en persona en el Centro de Servicio al Cliente de FasTrak en 375 Beale Street, San Francisco. Los clientes también pueden obtener un dispositivo FasTrak en una tienda Costco del Norte de California y en ciertas tiendas Walgreens.

10. ¿Por qué terminó el cobro de cuotas en efectivo?

Los cobradores de cuotas en efectivo fueron retirados al comienzo de la pandemia para proteger la salud y seguridad de los cobradores. En 2021, el sistema de cobro se actualizó al cobro totalmente electrónico.

FasTrak representa actualmente el 74% de las transacciones de pago de cuotas.

Política sobre vehículos de alta ocupación (HOV)

1. ¿Qué cambios se proponen para los carriles de vehículos de alta ocupación (carriles para autos compartidos) en las plazas de cobro de los puentes de BATA?

El programa de cuotas existente de BATA permite a los vehículos con tres o más ocupantes (HOV 3+) una cuota con descuento (mitad de precio), con un requisito de ocupación de dos personas (HOV 2+) para cuotas a mitad de precio en los puentes de Dumbarton y San Mateo-Hayward. Para establecer la uniformidad regional y para apoyar la implementación futura de cobro de cuotas en carretera abierta en los puentes de propiedad estatal, la propuesta establecería un requisito uniforme de ocupación de tres personas para la cuota con descuento durante los períodos de mayor afluencia entre semana en los siete puentes. La cuota con descuento está disponible los días laborables de 5 a 10 a.m. y de 3 a 7 p.m.

Los cambios de política propuestos también permitirían a los vehículos con dos ocupantes utilizar los carriles para autos compartidos en los accesos a los puentes de Antioch, Benicia-Martínez, Carquinez, Dumbarton, Richmond-San Rafael y San Mateo-Hayward. Estos vehículos de dos ocupantes no recibirían la cuota con descuento, pero sí podrían utilizar los carriles para autos compartidos para ahorrar tiempo al pasar por las plazas de cobro. En el puente de San Francisco-Oakland Bay, donde el volumen de vehículos con tres o más ocupantes es mucho mayor que en otros puentes, no se propone ningún cambio. El uso de los carriles para autos compartidos en los accesos al puente San Francisco-Oakland Bay seguiría requiriendo un mínimo de tres ocupantes.

Además de establecer una uniformidad a nivel regional de la cuota con descuento para autos compartidos, los cambios de política propuestos están diseñados para:

- Mejorar la seguridad en los accesos a los puentes de cuota minimizando el zigzagado entre carriles.
- Optimizar la configuración de los carriles a medida que se vayan eliminando las ya obsoletas casetas de cobro como parte de la transición al cobro de cuotas en carretera abierta.
- Aumentar el tránsito de personas dando prioridad al acceso para autobuses y autos compartidos.

2. ¿Tienen la capacidad los puentes para permitir vehículos con dos ocupantes en los carriles para autos compartidos?

Los recuentos de tráfico existentes en las plazas de cobro muestran que todos los puentes, excepto el puente de la Bahía de San Francisco-Oakland, tienen capacidad en los carriles para autos compartidos para recibir vehículos con dos o más ocupantes, incluso durante las horas de mayor afluencia.

3. ¿Por qué no se propone la política de vehículos HOV en el puente de la Bahía de San Francisco-Oakland?

Los carriles para autos compartidos en los accesos al puente de la Bahía están bien utilizados e incluso congestionados durante las horas de mayor afluencia. Permitir que los vehículos con dos ocupantes accedan a los carriles para autos compartidos degradaría el rendimiento de los carriles, aumentando tanto la congestión como los tiempos de viaje. Los carriles para vehículos compartidos en los accesos a otros puentes pueden recibir vehículos adicionales.

4. ¿Por qué se elimina el descuento para los vehículos con dos ocupantes en los puentes de Dumbarton y San Mateo-Hayward?

Hacer que las políticas de auto compartido sean más uniformes en toda el Área de la Bahía ayudará a los conductores a recordar las reglas de HOV y ayudará a la policía de caminos CHP a aplicarlas. De conformidad con la propuesta, los vehículos de dos ocupantes podrán seguir utilizando los carriles para autos compartidos y beneficiarse del ahorro de tiempo de viaje.

5. ¿Por qué se permite a los vehículos de dos ocupantes utilizar el carril para autos compartidos si no reciben un descuento?

Esta política está diseñada para fomentar el uso de autos compartidos recompensando a los vehículos de dos ocupantes con el ahorro de tiempo de viaje disponible en los carriles para autos compartidos. También, en el acceso hacia el puente Richmond-San Rafael en dirección oeste, no permitir el paso de vehículos con dos ocupantes reduciría la eficiencia operativa de un nuevo carril para autos compartidos que se establecerá como parte del próximo proyecto [Richmond-San Rafael Forward](#) y tendría un impacto negativo en los carriles de uso general.