

Encuesta a Residentes de Hyattsville: Impactos Ambientales, Oportunidades y Desafíos

Un informe del Saul I. Stern Civic Engagement Lab

Por [Shanna Pearson-Merkowitz](#) y [Damian Maffioletti-Arratia](#)¹

Marzo 2026



¹Los estudiantes de PLCY 306 del semestre de otoño 2025 colaboraron en la recolección de estos datos. Como parte de sus proyectos de investigación, también analizaron los datos y formularon recomendaciones basadas en las respuestas. Varios de sus hallazgos fueron incorporados en este informe. Queremos destacar especialmente la investigación de Jack Henick, Yeva Yeghyan y Gary Gibbs.

Encuesta a Residentes de Hyattsville: Impactos Ambientales, Oportunidades y Desafíos | Un informe del Saul I. Stern Civic Engagement Lab

Por [Shanna Pearson-Merkowitz](#) y [Damian Maffioletti-Arratia](#)²

Marzo 2026

Metodología en breve: Esta encuesta fue financiada por la Maryland-National Capital Park and Planning Commission Prince George's County Planning Department (M-NCPPC), en colaboración con el City of Hyattsville y el Saul I. Stern Civic Engagement Lab de la University of Maryland College Park. La encuesta fue diseñada e implementada por la profesora Shanna Pearson-Merkowitz, junto con los estudiantes de posgrado Damian Maffioletti y Sonia Vargas, basándose en las orientaciones del ayuntamiento y de consultores de Stantec Architecture, Inc. La recolección de datos fue realizada por Pearson-Merkowitz, Maffioletti, Vargas, Oliver Slade, Breana Stevens y aproximadamente 60 estudiantes matriculados en PLCY306 ("Análisis de Políticas en la Práctica", el curso de métodos de investigación de pregrado de la Escuela de Políticas Públicas) durante el semestre de otoño 2025. Los datos fueron recolectados del viernes 17 de octubre al martes 12 de noviembre de 2025.

El objetivo de la encuesta fue apoyar el desarrollo del Plan de Acción Climática de Hyattsville a través de la participación ciudadana y la recolección de datos. La encuesta se desarrolló trabajando en estrecha colaboración con el municipio y los socios del proyecto, identificando la información clave que mejor orientaría las decisiones de política pública, incluyendo el conocimiento de los residentes sobre el cambio climático, sus actitudes hacia las estrategias de mitigación y adaptación, y su apoyo a acciones locales específicas. Con base en estas prioridades, el equipo diseñó y aplicó una encuesta integral que capturó las perspectivas de los residentes para guiar las iniciativas climáticas del municipio. La encuesta se ofreció en inglés y español para fomentar una participación más amplia y obtener datos más precisos y representativos de la población de la ciudad.

Hallazgos y Recomendaciones principales

1. Los residentes identifican la falta de información y de apoyo financiero como las principales barreras para realizar mejoras en el hogar que mejoren la resistencia al clima.

En muchas de las preguntas, los encuestados expresaron la necesidad y el deseo de contar con más información que les ayude a tomar decisiones sobre sus inversiones personales relacionadas con el clima. También manifestaron querer más información sobre programas y recursos disponibles a través del municipio u otras instancias de gobierno. Entre el 40 y el 45 por ciento de los encuestados señaló que le gustaría recibir más información sobre mejoras de vivienda

²The students of PLCY 306 in fall 2025 helped collect this data. For their research projects, they also analyzed the data and made recommendations based on the responses. Several of their findings were used for this report. We would particularly like to note the research of Jack Henick, Yeva Yeghyan, and Gary Gibbs.

energéticamente eficientes y resistentes a condiciones climáticas (especialmente al granizo), siendo la información y orientación especialmente solicitada en el caso de jardines de lluvia y manejo de aguas pluviales. Además, el 72 por ciento de los encuestados no sabía o no estaba seguro de saber dónde se encuentra el centro de resiliencia del condado en Hyattsville, y muchos no tenían claridad sobre su satisfacción con las políticas del municipio, lo que indica una brecha significativa en el conocimiento de los recursos municipales. Estos hallazgos son consistentes con los resultados de encuestas realizadas por el equipo de investigación en jurisdicciones cercanas, donde se documentaron niveles igualmente bajos de conocimiento sobre los programas de apoyo gubernamental para inversiones relacionadas con el clima. El equipo concluyó que los residentes se beneficiarían de una campaña informativa sobre las ventajas de las mejoras en el hogar y los apoyos financieros públicos o privados disponibles para costearlas.

Entre el 37 y el 52 por ciento de los encuestados indicó que la asistencia financiera sería el apoyo más útil para realizar mejoras energéticamente eficientes y resistentes al clima, especialmente en lo que respecta a aislamiento térmico, sellado contra el clima, y electrodomésticos, ventanas y puertas energéticamente eficientes.

Aunque los encuestados señalaron que el calor extremo es el problema que más los afecta y que las mejoras de resistencia climática ayudarían a reducir su impacto en los hogares, mostraron mayor interés en las mejoras de eficiencia energética que en las de resistencia climática. Aproximadamente entre el 16 y el 19 por ciento de los encuestados reportó haber instalado ya aislamiento térmico, sellado contra el clima, electrodomésticos eficientes, ventanas, puertas o sistemas de calefacción y refrigeración. Alrededor del 12 por ciento indicó haber instalado paneles solares, jardines de lluvia o sistemas de manejo de aguas pluviales, y solo el 6 por ciento dijo haber instalado exteriores y techos resistentes al granizo. Excluyendo estas últimas mejoras, los resultados muestran un alto interés en mejorar los hogares, con solo entre el 7 y el 19 por ciento de los residentes sin interés en hacerlo. Según el tipo de mejora, entre el 21 y el 32 por ciento de los encuestados indicó que le gustaría contar con un proceso de permisos más simplificado.

2. El calor extremo es la preocupación climática más urgente y afecta la salud mental y física de todos los subgrupos encuestados. El calor extremo fue el evento climático más frecuentemente señalado como el que más afecta a las personas en todos los subgrupos. En general, uno de cada cuatro encuestados eligió este evento. Por ejemplo, casi el 30 por ciento de los residentes que se identifican como hispanos indicó que el calor los afecta más, aunque las lluvias extremas y las inundaciones también fueron señaladas como problemas climáticos importantes. La salud mental y física fueron los principales impactos mencionados cuando ocurren eventos climáticos. Aproximadamente el 30 por ciento de todos los encuestados, el 35 por ciento de los residentes blancos, el 30 por ciento de los propietarios y el 30 por ciento de los jóvenes señalaron que su salud mental se ve afectada cuando ocurren eventos climáticos. Los impactos en la salud física fueron mencionados especialmente por inquilinos y personas mayores

de 65 años. Los encuestados hispanos también mostraron una mayor probabilidad de indicar que los eventos climáticos los hacen sentir inseguros en su situación de vivienda y que sus vínculos sociales se ven afectados, con un 25 por ciento eligiendo estos impactos. Además, quienes identificaron el calor extremo como el evento que más los afecta tendieron a reportar tanto impactos en la salud mental como en la física. Aunque relativamente pocos encuestados seleccionaron "no puedo pagar necesidades básicas" como un impacto directo de los eventos climáticos, las respuestas abiertas revelan que la presión económica es una preocupación importante. Por ejemplo, un encuestado mencionó "mayores costos de mantenimiento y tiempo dedicado a limpieza y reparaciones", y otro señaló que los problemas climáticos lo dejaban "con dificultades económicas, aunque aún puedo costear lo básico". Muchos encuestados también describieron impactos relacionados con la reparación de daños causados por el clima, el mantenimiento de la vegetación y los espacios exteriores, y el mantenimiento de condiciones confortables durante temperaturas extremas. Estas respuestas cualitativas sugieren que, aunque los impactos económicos de los eventos climáticos generalmente no llegan a amenazar las necesidades básicas, sí representan una carga significativa para muchos residentes.

3. Los residentes señalan que construir más carriles para bicicletas y mejorar la seguridad de los senderos existentes los motivaría a conducir con menos frecuencia. Los dos factores más citados que animarían a los encuestados a manejar menos fueron contar con carriles para bicicletas y senderos peatonales más seguros (36 por ciento) y con redes de ciclovías y senderos más conectadas (39 por ciento). Los inquilinos mostraron la mayor receptividad a estos incentivos, con entre el 43 y el 47 por ciento indicando que estas mejoras influirían en su comportamiento de movilidad. La seguridad de los carriles para bicicletas y senderos peatonales fue mencionada por el 47 por ciento de los encuestados blancos, el 40 por ciento de los no hispanos, el 47 por ciento de los inquilinos y el 45 por ciento de los menores de 65 años. Una quinta parte de los encuestados indicó que, si tuviera una bicicleta eléctrica o scooter propio, conduciría con menos frecuencia.

Muchas otras ciudades de tamaño comparable al de Hyattsville han puesto en marcha programas de compra colectiva u otros similares para reducir el costo de las bicicletas eléctricas y facilitar su adquisición por parte de residentes de bajos ingresos. Por ejemplo, Charlottesville, Virginia, opera un programa de lotería trimestral que ofrece vales de \$1,000 y también cuenta con una biblioteca de préstamo de bicicletas eléctricas para que los residentes las prueben antes de comprarlas. Hopkins, Minnesota ha lanzado recientemente su propio programa local de vales, y programas similares existen en jurisdicciones de Nueva Inglaterra, Texas y California. Muchos de estos programas utilizan criterios de elegibilidad basados en ingresos y estructuras de reembolso escalonadas para beneficiar a quienes más lo necesitan. Por ejemplo, Bentonville, Arkansas limita la elegibilidad a hogares con ingresos por debajo del 400 por ciento del nivel federal de pobreza, mientras que Alameda, California y el estado de Colorado ofrecen reembolsos significativamente mayores para bicicletas de carga y bicicletas adaptadas, reconociendo su mayor costo y utilidad para familias y personas con necesidades de movilidad.

Otros programas incorporan objetivos de equidad y accesibilidad: Denver, Colorado ofrece reembolsos adicionales de hasta \$1,400 para bicicletas adaptadas para personas con discapacidades, y San Antonio, Texas dirige los subsidios de movilidad a personas sin acceso a un automóvil. Muchos de estos programas se financian a través de alianzas con empresas de servicios públicos, condados o fondos externos, lo que sugiere que una iniciativa similar podría ser una opción de política pública viable y beneficiosa para Hyattsville³.

La inversión en más carriles para bicicletas conectados a centros de transporte público y zonas comerciales beneficiaría a Hyattsville. Sin embargo, es importante distinguir entre la infraestructura para bicicletas y los senderos peatonales. La investigación indica que el uso de dispositivos de micromovilidad, en particular bicicletas eléctricas y patinetes eléctricos, genera preocupaciones significativas de seguridad para los peatones. Esto fue reforzado por los resultados de la encuesta. Como señaló un encuestado: "Necesitamos senderos exclusivos para peatones. El aumento de patinetes, bicicletas eléctricas, patinetes eléctricos y bicicletas de carga hace que caminar por la acera o el sendero sea casi tan peligroso como caminar en la calle." Implementar infraestructura dedicada y separada para ciclistas y peatones responde directamente a estas preocupaciones de seguridad. Además, una iluminación adecuada en estos senderos durante la noche aumentaría la percepción de seguridad y su uso. Algunos encuestados mencionaron la iluminación como una necesidad de seguridad en las respuestas abiertas. Por último, varios encuestados señalaron problemas con los cruces peatonales hacia y desde la estación de Metro de West Hyattsville. Como indicó uno de ellos: "¡Hay que hacer más seguros los senderos peatonales hacia el Metro! Los cruces desde el Metro de West Hyattsville hacia la comunidad de Queens Chapel son peligrosos porque no hay semáforos. ¡Mejorar los cruces peatonales animará a más personas a usar el transporte público!"

Maryland anunció este año \$8.2 millones en financiamiento para ampliar la infraestructura segura para peatones y ciclistas. Esta es una oportunidad para que Hyattsville aproveche recursos estatales.

4. Aunque los encuestados se sienten relativamente seguros usando la mayoría de los medios de transporte activo, persisten algunas preocupaciones. En general, los encuestados indicaron sentirse bastante seguros al caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público, ir al parque y visitar el Bosque Comestible de Emerson Street (4515 Emerson Street, Hyattsville, MD, 20781); solo el 15 por ciento dijo no sentirse nada seguro. El uso de scooters fue, con diferencia, el peor evaluado en términos de seguridad, con pocas personas sintiéndose seguras; sin embargo, no queda claro si esto se debe a los patinetes en sí o a la infraestructura de Hyattsville. Otras dos actividades presentan oportunidades para que el municipio profundice en

³<https://connect.charlottesville.gov/charlottesville-e-bike-voucher-program>
<https://hopkinsmn.com/1152/HCSF-EligibilityRebate-Amounts>
<https://311.sanantonio.gov/kb/docs/articles/transportation/e-bike-vouchers>
<https://www.bentonvillear.com/1808/E-Bike-Rebate-Program>
<https://avaenergy.org/go-electric/e-bikes/bike-electric/>

el conocimiento de las preocupaciones de seguridad. Por ejemplo, el 14 por ciento de los encuestados indicó no sentirse nada seguro al andar en bicicleta en Hyattsville, y solo el 23 por ciento dijo sentirse muy seguro.

5. Los encuestados recurren a distintas fuentes de información durante emergencias climáticas, con variaciones demográficas notables. En general, el sitio web del gobierno local es la fuente de información más citada, seguida de las redes sociales y los vecinos. Sin embargo, las fuentes a las que las personas acudirían en una emergencia climática varían según el grupo demográfico. Por ejemplo, los mayores de 65 años fueron los más propensos a consultar el sitio web del gobierno local (44 por ciento) y a recurrir a sus vecinos (25 por ciento). Las redes sociales fueron muy poco utilizadas por este grupo (9.9 por ciento). En cambio, el 47 por ciento de los encuestados hispanos indicó que acudiría a las redes sociales, mientras que el 41 por ciento de los no hispanos dijo que consultaría el sitio web del gobierno local. Esta distribución es similar al comparar residentes blancos con no blancos, o propietarios con inquilinos.

6. Los encuestados priorizan el financiamiento para mejoras de resiliencia climática e infraestructura peatonal y ciclista. Se pidió a los encuestados que distribuyeran \$100 entre seis programas. En promedio, destinaron el 30 por ciento del dinero —la mayor proporción de cualquier categoría— a apoyar a propietarios y arrendadores en la mejora de sus viviendas para hacerlas más resistentes a inundaciones y otros problemas climáticos; esta categoría recibió mayor apoyo de los residentes mayores, quienes destinaron en promedio \$37. La segunda categoría con mayor asignación fue el aumento de carriles para bicicletas y senderos peatonales, a la que los residentes dedicaron el 25 por ciento del gasto. El servicio que recibió menos apoyo fue la instalación de estaciones públicas de carga para vehículos eléctricos, con apenas el 9 por ciento de los fondos. Los servicios de información a residentes, la ampliación de programas de compostaje y reciclaje, y la adquisición de nuevos vehículos eléctricos municipales recibieron en promedio alrededor del 12 por ciento del presupuesto cada uno.

7. Los encuestados apoyan el desarrollo mixto, pero buscan equilibrio entre protección ambiental y asequibilidad. De cara al futuro, los encuestados apoyaron ampliamente un desarrollo que combine viviendas unifamiliares y multifamiliares. Esto varió en cierta medida según el grupo: la mayoría de los encuestados hispanos priorizó las viviendas unifamiliares, y pocos priorizaron exclusivamente los edificios de apartamentos multifamiliares. En cuanto a las políticas que regulan la construcción y renovación de viviendas y negocios, los encuestados enfatizaron que desean que el municipio equilibre las preocupaciones ambientales con los costos. Más del 60 por ciento de los encuestados en casi todas las categorías indicó que le gustaría lograr este equilibrio, y el 25 por ciento en promedio seleccionó minimizar los costos para propietarios e inquilinos. Solo alrededor del 15 por ciento de los encuestados indicó que le gustaría que el municipio priorizara al máximo la protección del medio ambiente.

8. La satisfacción con los servicios municipales varía considerablemente, con una fortaleza clara y varias áreas que parecen tener bajo rendimiento o escaso conocimiento público. El reciclaje en la acera y el manejo de desechos se destacan como un gran éxito, con una diferencia muy amplia entre encuestados satisfechos e insatisfechos, lo que indica un sólido desempeño y una amplia aprobación ciudadana. La preservación de árboles y la protección de áreas verdes también muestran una valoración neta claramente positiva, aunque mucho más modesta. En contraste, la mayoría de los demás servicios relacionados con el clima y la sostenibilidad, especialmente los programas de eficiencia energética y estándares de construcción, la planificación de acción climática y la participación ciudadana, presentan niveles de satisfacción neta muy bajos combinados con altos niveles de incertidumbre. Este patrón sugiere que, más allá de posibles problemas de desempeño, muchos de estos programas tienen poca visibilidad y escaso conocimiento por parte del público. En términos generales, los resultados indican que, si bien la prestación de servicios básicos funciona muy bien, la mayoría de las iniciativas de sostenibilidad se beneficiarían de una comunicación más clara, una mayor difusión y, en algunos casos, mejoras sustanciales. Finalmente, los carriles para bicicletas, senderos y aceras representan una excepción, mostrando una satisfacción neta baja combinada con niveles de incertidumbre relativamente bajos, lo que sugiere que la insatisfacción en esta área se debe más a deficiencias en las políticas o en su implementación que a falta de conocimiento.

Otros hallazgos:

1. Las barreras para participar en los programas de reciclaje del municipio no se distribuyen de manera uniforme entre los grupos. Los encuestados blancos reportan consistentemente muchas menos barreras para el reciclaje que los encuestados no blancos, y los propietarios reportan menos barreras que los inquilinos en los cuatro servicios municipales evaluados. La falta de información surge como la principal barrera para el reciclaje de productos electrónicos, y es la segunda barrera más citada entre propietarios y personas mayores. En todos los servicios excepto el reciclaje de electrónicos, la mayoría de los encuestados indica no tener barreras para participar, lo que sugiere que, si bien el acceso es generalmente alto, los obstáculos restantes se concentran en grupos y actividades específicas.

2. Existen diferencias notables por raza y etnia en cuanto a los incentivos que más motivan a las personas, y estas diferencias apuntan a enfoques de política pública complementarios. Los encuestados no blancos e hispanos tienen mayor probabilidad que los blancos y no hispanos de indicar que los pasajes de transporte público más económicos y una mayor disponibilidad de opciones de carpooling o transporte compartido los motivarían a manejar menos. Esto coincide con tendencias más amplias en algunas ciudades de Estados Unidos que están experimentando con servicios de autobús público gratuito o de tarifa reducida como estrategia para reducir las desigualdades en transporte y la dependencia del automóvil. Si bien Hyattsville no controla los precios del transporte regional, estos hallazgos sugieren una oportunidad para que el municipio se asocie con el County de Prince George's o con el estado en programas piloto, o para abogar por la ampliación de opciones de transporte de bajo costo.

3. El conocimiento sobre el centro de resiliencia es extremadamente bajo, especialmente entre las poblaciones más vulnerables. Aunque el County de Prince George's ha puesto en marcha recientemente un centro de resiliencia dentro de la ciudad de Hyattsville, el conocimiento sobre su ubicación sigue siendo escaso. La mayoría de los encuestados —especialmente inquilinos, menores de 65 años y residentes no blancos— indicó no saber dónde se encuentra el centro, y un 15 por ciento adicional expresó incertidumbre al respecto. En total, aproximadamente entre el 70 y el 75 por ciento de los encuestados no tenía un conocimiento claro de la ubicación del centro. En consecuencia, muy pocos encuestados indicaron que acudirían al centro de resiliencia en busca de información o refugio durante una emergencia climática.

4. La mayoría de los ciudadanos sienten que tienen poca influencia sobre las decisiones ambientales que se toman en Hyattsville. Más de una cuarta parte de los encuestados en todas las categorías, y más del 30 % de los encuestados no blancos e hispanos, dijeron que tienen “ninguna influencia” en la planificación ambiental de Hyattsville; además, más del 60 % afirma que tiene poca o ninguna influencia en las decisiones de planificación de la ciudad. Las investigaciones sugieren que quienes sienten que tienen influencia también son más propensos a adoptar comportamientos favorables al clima.⁴ Por lo tanto, sería útil aumentar la participación comunitaria en la planificación climática. Muchas ciudades han estado experimentando y obteniendo resultados positivos con modelos como el presupuesto participativo para el gasto ambiental. Por ejemplo, la comunidad de West Humboldt Park en Chicago utilizó el presupuesto participativo para asignar 2 millones de dólares a proyectos seleccionados por la comunidad, incluida la instalación de techos verdes que absorben el agua pluvial, reducen el calor y disminuyen los costos de energía en cuatro propiedades del vecindario.⁵ Otras ciudades, como Cambridge (Massachusetts) y Durham y Greensboro (Carolina del Norte), así como muchas otras ciudades del país, han recurrido al presupuesto participativo para determinar sus inversiones en infraestructura y programas climáticos.⁶ El presupuesto participativo intencional, especialmente cuando se diseña con criterios de inclusión y equidad, puede ayudar a incorporar las voces y el poder de decisión de comunidades históricamente marginadas y fortalecer su sentido de eficacia política.⁷ Si bien el presupuesto participativo es la forma más conocida de toma de decisiones comunitarias, existen también otros modelos que promueven la participación deliberativa, como la presupuestación basada en la equidad o la presupuestación con enfoque de equidad racial.⁸ Estos enfoques pueden aplicarse no solo a las decisiones presupuestarias, sino también a los procesos de política y planificación más amplios.

⁴<https://climatecommunication.yale.edu/publications/collective-political-efficacy/>

<https://www.ovid.com/journals/envab/fulltext/10.1177/00139165221131002~relationships-among-environmental-attitudes-environmental>

⁵https://www.pbcan.org/issues/climate-resilience/?utm_so

⁶<https://pbstanford.org/durham2023-vote-pb> <https://www.cambridgema.gov/participatorybudgeting/> <https://www.greensboro-nc.gov/departments/budget-evaluation/participatory-budgeting/about>

⁷https://www.researchgate.net/publication/355646224_Impacts_of_Participatory_Budgeting_on_Education_Learning_Research_Brief

<https://budgetequity.racepowerpolicy.org/case-studies-policy-briefs/participatory-budgeting>

⁸Si esto es de interés, hay dos expertos en presupuestación con enfoque de equidad en la Escuela de Políticas Públicas de la Universidad de Maryland. (Juan Pablo Martínez Guzmán and Phil Joyce)

https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/02750740251332944?casa_token=DMpZBtpv4EAAAAA%3AovO10dX4DGKxt4ZOedG0TmzXhz_IfJZGxEPECpgfYjHs96VgoGWLf4IUbribLdi60BOA8WuPQPc

Innovaciones de política en otras jurisdicciones a considerar

Como parte de este proyecto, los estudiantes de la clase identificaron varios programas utilizados por ciudades y estados de todo Estados Unidos que podrían servir como inspiración o modelo para Hyattsville. A continuación, se presenta una lista de programas que se basan en las respuestas de los residentes:

- Los préstamos Smart-E de Connecticut son un programa de financiamiento ofrecido por el Connecticut Green Bank, una corporación cuasi pública creada en 2011 por la legislatura de Connecticut, que proporciona préstamos de bajo interés (6.99 por ciento–7.99 por ciento APR) sin pago inicial para ayudar a los propietarios de viviendas en Connecticut a realizar mejoras en eficiencia energética y resiliencia en el hogar. Están disponibles para viviendas ocupadas por sus propietarios con 1 a 4 unidades, y pueden financiar hasta 50,000 dólares para más de 90 mejoras elegibles, incluidas aislamiento, ventanas, bombas de calor, paneles solares y sistemas de calentamiento de agua, permitiendo usar hasta el 25 por ciento para medidas no energéticas como electrodomésticos o reparaciones de techos. El proceso de solicitud implica seleccionar un contratista participante, solicitar la preaprobación con un prestamista Smart-E, obtener la aprobación técnica del Green Bank y completar el proyecto con pagos desembolsados por etapas, lo que hace que las mejoras de eficiencia energética sean accesibles mediante condiciones flexibles con plazos de entre 5 y 15 años.⁹
- El Portland, Oregon Clean Energy Community Benefits Fund (PCEF) es un programa gestionado por el gobierno y operado por la Bureau of Planning and Sustainability de Portland que invierte en proyectos comunitarios para reducir las emisiones de carbono, crear oportunidades económicas y fortalecer la resiliencia climática en la ciudad. El fondo otorga subvenciones a través de varios programas, incluidos Community Grants para organizaciones sin fines de lucro y Mini Grants trimestrales para organizaciones más pequeñas, todos guiados por un Plan de Inversión Climática a cinco años que establece prioridades y programas estratégicos de financiamiento. El PCEF está supervisado por el PCEF Committee e incluye consejos asesores como el High Road Advisory Council, que contribuyen a definir el desarrollo de la fuerza laboral y de contratistas para garantizar que las inversiones climáticas generen oportunidades económicas equitativas, con todos los programas centrados en apoyar iniciativas de justicia climática impulsadas por la comunidad en todo Portland. De manera importante, los arrendadores que reciben fondos del PCEF para mejoras de eficiencia energética están obligados a limitar los aumentos de alquiler, lo que garantiza que las mejoras financiadas por el PCEF no puedan utilizarse como base para incrementar la renta y que los beneficios de la reducción de las facturas de servicios públicos lleguen a los inquilinos, protegiendo especialmente a los residentes de bajos ingresos y con alta carga de alquiler frente al desplazamiento.¹⁰
- Como se mencionó anteriormente, un número creciente de ciudades y condados en Estados Unidos ha implementado programas de incentivos para bicicletas eléctricas. La mayoría de estos programas combina criterios de elegibilidad basados en los ingresos con estructuras escalonadas de reembolsos, con el fin de focalizar a los hogares con mayores necesidades y reflejar los costos

⁹<https://www.ctgreenbank.com/home-solutions/smart-e-loans/>

¹⁰<https://www.portland.gov/bps/cleanenergy>

más altos y la mayor utilidad de ciertos tipos de bicicletas eléctricas. Por ejemplo, Bentonville, Arkansas, limita la elegibilidad según umbrales de ingresos, mientras que los programas del condado de Alameda, California, y del estado de Colorado ofrecen reembolsos sustancialmente más altos para bicicletas eléctricas de carga y adaptativas que para los modelos estándar, reconociendo su importancia para las familias y para las personas con necesidades de movilidad. Otras jurisdicciones han complementado los reembolsos con componentes adicionales: Charlottesville, Virginia, opera una biblioteca de préstamo de bicicletas eléctricas que permite a los residentes probarlas antes de comprarlas, y Denver, Colorado, ofrece reembolsos mejorados para bicicletas eléctricas adaptativas para personas con discapacidad. Es importante destacar que muchos de estos programas se financian mediante asociaciones con condados, empresas de servicios públicos o subvenciones externas, en lugar de recurrir a los ingresos municipales generales, lo que sugiere que una iniciativa similar podría ser fiscalmente viable para Hyattsville. En conjunto, estas experiencias indican que un programa de incentivos para bicicletas eléctricas podría ser una herramienta flexible y escalable para reducir la dependencia del automóvil, al mismo tiempo que impulsa tanto los objetivos climáticos como los de equidad.