

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) y los Requisitos del Título VI

VTA es un distrito independiente y especial que es responsable de proporcionar los servicios de autobús, tranvía y paratransporte a lo largo del Condado de Santa Clara, California. VTA también tiene la distinción de ser la Agencia para la Gestión de la Congestión (CMA, por sus siglas en inglés) del Condado y es responsable de proporcionar supervisión en proyectos específicos de carreteras y la planificación del transporte en todo el condado.

El Título VI (codificado en 42 U.S.C. §2000d y ss.) se promulgó como parte de la Ley histórica de Derechos Civiles de 1964, firmado por el Presidente Lyndon B. Johnson. El Título VI prohíbe la discriminación por raza, color y origen nacional en los programas y actividades que reciben asistencia financiera federal. Como receptor de fondos del gobierno federal, VTA debe permanecer en estricto cumplimiento de los requisitos del Título VI.

En 2012, la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) publicó la Circular 4702.1B para proporcionar orientación específica para los receptores de fondos en cuanto a mantener el cumplimiento de los requisitos del Título VI. De acuerdo con la Circular del Título VI, VTA está obligado a presentar un Programa de Título VI cada tres años a FTA. Este Programa de Título VI es una recopilación de documentos, planos, mapas, las políticas y normas que demuestran el cumplimiento continuo de VTA con los requisitos obligatorios del Título VI. La orientación proporcionada por la Circular 4702.1B requiere que el Programa de Título VI de VTA sea presentado para su aprobación por su Junta Directiva antes de ser enviada a FTA.

Una vez que el programa haya sido recibido por FTA, será revisado y FTA emitirá ya sea una carta de aprobación del programa o un aviso de las deficiencias con una fecha para el cumplimiento. Habrá una revisión posterior por FTA para determinar si estas deficiencias han sido remediadas. Si se determina que el receptor no cumple con los requisitos obligatorios del Título VI, FTA puede tomar medidas correctivas incluyendo, pero no limitado a una negación de asistencia financiera federal.

Programa de Título VI de VTA

En la Circular 4702.1B, FTA ha indicado varios documentos obligatorios que deben estar incluidos como parte del Programa de Título VI del receptor. En la elaboración preliminar del Programa de Título VI, el VTA compila varios documentos de acuerdo con estos requisitos. Estos documentos son los siguientes:

Requisitos Generales

- Aviso al Público del Título VI
- Procedimiento y Formularios de Quejas de Título VI
- Lista de Quejas, Demandas e Investigaciones de Título VI
- Plan de Participación Pública
- Plan de Dominio Limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés)
- Información Demográfica de Comités y Consejos No Electos
- Programa y Supervisión del Título VI del sub-receptor
- Aprobación de la Junta del Programa de Título V

Requisitos de los Proveedores de Transporte

- Normas y Políticas de Servicio
- Mapas Demográficos y de Servicio
- Patrones Demográficos de Pasajeros y de Viajes
- Reporte de Supervisión de las Normas y Políticas de Servicio
- Proceso de Participación Pública de las Políticas de Título VI del Receptor
- Resultados de los Análisis de Equidad en el Servicio y/o en las Tarifas

Estos documentos contienen información detallada con respecto a las normas, políticas y procedimientos de VTA que están en estricto cumplimiento con las regulaciones del Título VI. VTA siempre ha mantenido un fuerte compromiso para servir a todos los miembros del público de una manera igual y justa. La equidad del servicio e inclusión de la comunidad en el proceso interno de toma de decisiones han proporcionado una base para la organización, para asegurarse que está cubriendo las necesidades de la población diversa dentro de su área de servicio.

A continuación se describen breves resúmenes de cada elemento del Programa de Título VI de 2016 de VTA.

I. Requisitos Generales

Aviso al Público del Título VI

El Título 49 CFR Sección 21.9(d) es un estatuto que describe los requisitos para los receptores bajo el Título VI. En él se establece que los receptores deben proporcionar información al público sobre las obligaciones del receptor en el marco de las normas del Título VI del Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) y de informar a los miembros del público sobre las protecciones contra la discriminación que se les ofrece en el Título VI. Como mínimo, los receptores deberán divulgar esta información al público mediante la publicación de un aviso del Título VI en el sitio web de la agencia y en las áreas públicas de la(s) oficina(s) de la agencia, incluyendo el área de recepción, salas de reuniones, etc. Los receptores también deben publicar los avisos del Título VI en estaciones, paradas y en vehículos de transporte. Los avisos se traducirán a otros idiomas además del inglés, según sea necesario y en acuerdo con la Guía LEP del DOT y el plan de asistencia lingüística del receptor.

VTA ha creado un Aviso al Público del Título VI, traducido a 21 idiomas y publicado en su página web, en varias paradas y en vehículos de VTA a lo largo de su área de servicio. De acuerdo a la Provisión “*Safe Harbor*” del DOT, la página web del VTA, las plataformas del tranvía y las paradas de autobús tienen este aviso publicado en todos los idiomas “*safe harbor/ puerto seguro*”. Una lengua cumple con el requisito de “*safe harbor/ puerto seguro*” cuando está representado por el 5% o por 1,000 personas, lo que sea menor, con un conocimiento limitado del inglés en un área de servicio de la agencia de transporte. El Aviso al Público del Título VI contiene información de cómo esta ley federal se relaciona con la comunidad, además de la información de contacto para que las violaciones puedan ser reportadas e investigadas por la Oficina de Derechos Civiles de VTA. También hay instrucciones con respecto a la presentación de quejas ante otras agencias del gobierno que llevan a cabo sus propias investigaciones independientes sobre las quejas del Título VI.

Procedimiento y Formularios de Quejas de Título VI

Con el fin de cumplir con los requisitos de denuncia establecidos en el estatuto 49 CFR Sección 21.9(b), todos los receptores deberán desarrollar procedimientos de investigación y seguimiento de las quejas de Título VI presentadas en su contra, y deberán hacer disponibles para los miembros del público todos sus procedimientos para la presentación de una queja. FTA requiere que los receptores directos y primarios reporten la información sobre sus procedimientos de queja en sus Programas de Título VI para que FTA determine el cumplimiento con las regulaciones del Título VI del DOT.

El proceso y el formulario de denuncia de VTA están profesionalmente traducidos a los idiomas “*safe harbor*” para el área de servicio del VTA. Los clientes que deseen presentar quejas pueden escoger en su identificador de idiomas en la página web de VTA, para leer la información en su idioma primario.

Lista de Quejas, Demandas e Investigaciones de Título VI

El estatuto 49 CFR Sección 21.9(b) requiere que todos los receptores preparen y mantengan una lista de cualquiera de las siguientes categorías en que se alegan discriminación por motivos de raza, color u origen nacional: investigaciones activas llevadas a cabo por las entidades que no sean el FTA; demandas legales; y las quejas que nombran al receptor. La lista incluirá la fecha en la cual se presentó la investigación, demanda o queja; resumen de la(s) acusación(es); el estado de la investigación, demanda o queja; y las medidas adoptadas por el receptor en respuesta a, o los resultados finales relacionados con, la investigación, demanda o queja.

VTA no ha tenido demandas de Título VI desde la presentación de su último Programa de Título VI. La lista de quejas e investigaciones realizadas por VTA desde la presentación de su último Programa de Título VI está disponible en el Programa completo de Título VI.

Plan de Participación Pública

El contenido y consideraciones del Título VI, la Orden Ejecutiva 13166 (que abarca el mejoramiento del acceso para los habitantes LEP), y la Guía para LEP del DOT deberán integrarse en el plan de participación pública establecidas por cada receptor, que describe las estrategias proactivas, los procedimientos y los resultados deseados que sostienen las actividades de participación pública del receptor. Los esfuerzos para involucrar a los habitantes minoritarios y LEP en las actividades de participación pública pueden incluir las medidas integrales (tales como colocación de avisos en todas las estaciones, paradas y vehículos) así como las medidas específicas para superar barreras lingüísticas, institucionales, culturales, económicas, históricas u otras que pudieran impedir que las personas minoritarias y LEP puedan participar eficazmente en el proceso de decisión de un receptor.

El Plan de Participación Pública de Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) sirve como guía para la difusión pública de la organización, para asegurarse que el público esté informado y sea capaz de aportar su opinión con un buen nivel participativo en los programas y actividades de VTA. El plan también destaca la importancia de llegar a los grupos tradicionalmente sub-representados como los habitantes de bajos ingresos, grupos minoritarios y personas con conocimiento limitado del idioma inglés, para que se les dé la oportunidad de participar en este proceso.

La participación pública permite que miembros de la comunidad puedan aportar su opinión a VTA para que sus preocupaciones, deseos y valores se consideren como parte del proceso de toma de decisiones de la organización. Siguiendo estas directrices, es posible que estas personas sean capaces de tener una influencia directa y potencialmente afectar este proceso, lo que permite que VTA pueda servir mejor a las necesidades de la comunidad.

Plan de Asistencia para Personas con un Dominio Limitado de Inglés

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, el Departamento de Transporte (DOT) en forma de reglamento de aplicación de normas y la Orden Ejecutiva 13166 todos requieren que los receptores incorporen protecciones y servicios para las personas con dominio limitado del inglés. Según estos requisitos, los receptores tomarán medidas razonables para asegurar un acceso considerable a los beneficios, servicios, información y otras porciones importantes de sus programas y actividades para personas cuya competencia en el idioma inglés es limitada (LEP). El receptor deberá desarrollar un plan de asistencia que se adapte a las necesidades de la población LEP a la que sirve.

El DOT ha proporcionado orientación para los receptores en la forma de un análisis de cuatro factores para evaluar las necesidades de las comunidades LEP y determinar cómo el receptor puede satisfacer esas necesidades. El análisis de cuatro factores incluido en el Plan LEP 2016 actualizado identifica la medida de asistencia apropiada de idiomas para mejorar el acceso a beneficios y servicios de VTA para personas LEP. El análisis de cuatro factores también se utiliza para asegurarse que la información sobre los clientes del VTA que son LEP haya sido validada entre varias fuentes de datos. Además, establece que las necesidades e inquietudes de personas LEP que utilizan los servicios de VTA se deben tomar en cuenta para futuros proyectos para mantener y mejorar su acceso a los servicios.

VTA apoya el objetivo de la Guía LEP del DOT para proporcionar acceso significativo a sus servicios para las personas LEP. La actualización del Plan de Asistencia para Personas con un dominio limitado de inglés, dentro del Programa de Título 2016 de VTA, refleja el cumplimiento LEP por parte de VTA y sus esfuerzos continuos para cumplir totalmente con las directrices del USDOT/FTA.

El Plan LEP actualizado contiene la siguiente información y análisis de los cuatro factores:

El primer factor requiere que el receptor identifique el número y la proporción de personas LEP que tengan acceso al área o que se encuentren en el área de servicio. VTA utilizó datos del Censo de los Estados Unidos de la Encuesta de la Comunidad del 2010 – 2014 para determinar las principales lenguas habladas por los habitantes LEP dentro de su área de servicio. Además, VTA también utilizó datos de su línea de idiomas que es un servicio de interpretación proporcionado a las personas que llaman al centro de atención de VTA. Los datos de la Encuesta sobre la Comunidad estadounidense indican que el 21.29% de las personas en el área de servicio de VTA son LEP. Las cinco lenguas más habladas de los habitantes LEP que VTA encontró son: el español (7.92%), el vietnamita (4.21%), el chino (3.76%), el tagalo (1.14%) y el coreano (0.70%). Estos porcentajes se basan en la población total del Condado de Santa Clara, incluyendo a las personas que son proficientes en inglés.

El segundo factor requiere que el receptor determine la frecuencia con la cual las personas que son LEP entran en contacto con el programa, actividades y servicios. El personal de VTA utilizó varios métodos para llevar a cabo una encuesta para determinar qué servicios eran más utilizados y valorados por sus clientes. Además, el personal también utilizó esta oportunidad para obtener comentarios generales de los participantes de la encuesta. Como miembro del Foro de refugiados e inmigrantes,

VTA se conectó con varias organizaciones de base comunitaria diversas (CBO, por sus siglas en inglés) y pudo encuestar a sus clientes. Para hacer la encuesta accesible al mayor número de personas, estuvo disponible en 13 idiomas diferentes. El personal también llevó a cabo una encuesta en el Centro de Atención al Cliente de VTA en el centro de San Jose durante dos días en agosto, obteniendo más de un centenar de respuestas. Finalmente, la encuesta también fue publicada en el sitio web público de VTA, donde los miembros del público pueden participar en línea. En general, el personal recolectó un total de 185 encuestas a lo largo de este proceso.

Los encuestados indicaron que utilizan los servicios de autobuses y tranvía, aunque tienden a utilizar el autobús con más frecuencia (89.7%) que el tranvía (49.1%). El comentario general incluyó las solicitudes de aumento de la frecuencia de los servicios de autobuses, el aumento en el área de cobertura, más paradas de autobús a cubierto y más pantallas de información en tiempo real en las paradas. El comentario también reveló que los clientes a menudo obtienen información de los operadores de autobuses y del centro de atención al cliente de VTA del centro de San Jose.

El tercer factor pide que el receptor determine el nivel de importancia de sus programas, actividades y servicios para los habitantes LEP. La encuesta mostró que los clientes altamente valoran ambos servicios de autobuses y tranvía, aunque una cantidad mayor considera que el servicio de autobús es muy importante. Los datos mostraron que el 90.2% de los encuestados consideran que el servicio de autobuses es muy importante, mientras que el 68.1% consideró que el servicio de tranvía es muy importante. Una gran parte de las personas dependen de los servicios de transporte de VTA para asistir a citas médicas (48.6%). Muchos también dependen de estos servicios para llegar a destinos importantes como el trabajo (45.9%) y a la escuela (29.7%). Debido a que más de la mitad de los participantes indicaron que no tenían ningún vehículo en su hogar, se puede considerar que dependen de los servicios de transporte de VTA como su único medio de acceder a estos destinos. Algunos participantes indicaron que experimentan las barreras del idioma en el uso y acceso de algunos servicios de VTA. Esto subraya la importancia de no sólo proporcionar servicios de asistencia lingüísticos, sino también asegurarse que los clientes sepan que están disponibles.

El cuarto factor requiere una evaluación de los recursos disponibles para el receptor y un análisis de los costos asociados con proporcionar ayuda lingüística. VTA llevó a cabo un inventario de todos los servicios de asistencia lingüística ahora disponibles incluyendo el servicio de línea de idiomas, personal bilingüe de VTA, proveedores contratados para ayudar con los servicios de traducción y el sitio web público de VTA que contiene enlaces para traducciones a varios idiomas. VTA había desarrollado anteriormente un Plan de Documentos Vitales para asegurar que se lleven a cabo las traducciones de los documentos que se consideran vitales para utilizar los servicios de VTA y para que los clientes se den cuenta de sus derechos bajo las leyes federales aplicables. VTA gastó un total de \$88,558.04 durante 2014 y \$133,151.51 en 2015 para los servicios de asistencia lingüísticos, con gastos de traducción de más del doble entre esos dos años. Estos números son un indicador fuerte del compromiso continuo de VTA para asegurar que se traduzcan todos los documentos necesarios para beneficio del público, independientemente de su idioma nativo. En términos de mejorar el acceso, el personal observó que 42.1% de las personas encuestadas no conocían el servicio de asistencia lingüístico gratis de VTA, lo que indica la importancia de aumentar la conciencia de la variedad de servicios lingüísticos gratuitos ofrecidos al público.

Información Demográfica de Comités y Consejos No Electos

Según el Título 49 CFR Sección 21.5(b)(1)(vii), un receptor no puede, por motivos de raza, color u origen nacional, "negar a una persona la oportunidad de participar como miembro de un organismo de planificación, asesoramiento o similar que sea parte integral del programa". Hay requisitos para los receptores cuando eligen a los miembros de grupos determinados dentro de su organización como juntas de planificación relacionadas con el transporte, consejos o comités consultivos, o comités similares no electos. Estos requisitos incluyen proporcionar una tabla con el desglose racial de los miembros de estos comités, y una descripción de los esfuerzos para fomentar la participación de las minorías en estos comités.

El Comité Consultivo de Ciudadanos (CAC, por sus siglas en inglés) y el Comité para la Accesibilidad de Transporte (CTA, por sus siglas en inglés) son dos comités consultivos de VTA que están compuestos por miembros no electos, seleccionados internamente por VTA. VTA no tiene otros comités donde los miembros no son electos y seleccionados por VTA. Una lista de las preguntas de la encuesta utilizada para cuestionar a los miembros acerca de su identidad racial y/o grupo étnico, una tabla con el desglose racial de los comités y los esfuerzos para fomentar la participación de las minorías en estos comités está contenida dentro del Programa de Título VI completo. Las respuestas a la encuesta demuestran que, en la actualidad, aproximadamente dos tercios de los miembros del CTA y del CAC se identifican como pertenecientes a un grupo minoritario.

Al llenar las posiciones vacantes del comité, VTA busca activamente y fomenta la participación de grupos tradicionalmente sub-representados en sus comités no electos. VTA hace esfuerzos concertados para proporcionar la oportunidad para que las personas calificadas de grupos étnicos sub-representados puedan unirse a sus comités consultivos para que estos organismos representen exactamente la diversidad étnica, de género y geográfica del Condado de Santa Clara. Para lograr esto, VTA utiliza una serie de estrategias de divulgación específicas incluyendo: avisos pagados y gratis dentro de los medios de comunicación locales, traduciendo avisos en varios idiomas, publicando vacantes en el sitio web de VTA, difusión a varias organizaciones multiculturales y el uso de notificaciones electrónicas, así como de carteles informativos en paradas y otras instalaciones.

Programa y Supervisión del Título VI del Sub-receptor

De acuerdo con el estatuto 49 CFR 21.9(b) y para asegurarse que los sub-receptores cumplan con las regulaciones del Título VI del DOT, los receptores principales como VTA deben supervisar a sus sub-receptores, a quienes proporcionan fondos, para el cumplimiento de estas regulaciones. Es importante observar que si un sub-receptor no cumple con los requisitos del Título VI, entonces el receptor principal no está en cumplimiento.

VTA supervisa a su sub-receptor asegurándose que la entidad cumpla con todos los criterios descritos en el Capítulo III del Título VI, Circular 4702.1B. VTA ha recopilado y revisado el Programa de Título VI del sub-receptor, el cual fue aprobado por su junta directiva.

Aprobación de la Junta del Programa de Título VI

El Programa de Título VI de VTA fue aprobado por su Junta Directiva el 3 de noviembre de 2016.

II. Requisitos de los Proveedores de Transporte

Normas y Políticas de Servicio

Este requisito se aplica a todos los proveedores de ruta fija de servicio de transporte público. El Apéndice C al 49 CFR parte 21, establece en la sección (3)(iii) que "ninguna persona o grupo de personas deberá ser discriminado en cuanto a las rutas, horarios, o calidad de servicio del servicio de transporte provistas como parte del proyecto por cuestión de raza, color u origen nacional. La frecuencia del servicio, la edad y la calidad de los vehículos asignados a las rutas, la calidad de las estaciones de servicio de diferentes rutas, y ubicación de las rutas no puede ser determinada en base a la raza, el color u origen nacional". Los estándares de servicio deben incluir lo siguiente para cada modo de transporte: carga del vehículo, progreso del vehículo (distancia mínima posible o tiempo entre los vehículos sin una reducción en su velocidad), servicio a tiempo y la disponibilidad del servicio. Cualquier deficiencia de servicios importantes que sea identificada debe ser evaluada para determinar el grado en que impacta a los habitantes minoritarios. Si las minorías se ven afectadas negativamente en una tasa mayormente desproporcionada que en los grupos no minoritarios, las medidas adicionales pueden ser necesarias para corregir esta discrepancia.

FTA requiere que los proveedores de transporte de ruta fija desarrollen una política para cada modo de transporte relativo a la distribución de servicios de transporte y asignación de vehículo. Los proveedores de transporte también pueden establecer políticas para indicadores adicionales según corresponda. VTA ha diseñado sus políticas para asegurar que la asignación de sus vehículos y la práctica de distribución de servicios convenientes para el pasajero no den lugar a discriminación por motivos de raza, color u origen nacional.

Mapas Demográficos y de Servicio

El Título 49 CFR 21.9(b) establece que los receptores "deben tener disponibles para el Secretario, los datos raciales y étnicos mostrando la medida en que los miembros de grupos minoritarios se benefician de los programas que reciben asistencia financiera Federal". FTA requiere que los proveedores de transporte preparen los siguientes mapas y gráficas, todos los cuales VTA ha incluido en su Programa de Título VI 2016:

Un mapa base del área de servicio que se superpone al área Censal, bloque Censal o grupos de bloque, zonas de análisis de tráfico (TAZs, por sus siglas en inglés) u otros datos geográficos disponibles localmente, con instalaciones de transporte, incluyendo rutas de transporte, alineaciones de guía fija, y paradas, entre otros.

Un mapa demográfico que representa la información que aparece en el mapa de base y también señala las regiones geográficas en donde el porcentaje total de la población minoritaria que reside en estas zonas supera el porcentaje promedio de los habitantes minoritarios para toda el área de servicio.

Para efectos de abordar la justicia ambiental y con el fin de evaluar los impactos de los cambios importantes de servicio en los habitantes de bajos ingresos, los mapas demográficos también deben

representar las regiones donde el porcentaje total de los habitantes de bajos ingresos que residen en estas zonas supera el porcentaje promedio de habitantes de bajos ingresos para toda el área de servicio.

Aunque no era un requisito, VTA también creó un mapa para habitantes con conocimientos limitados del idioma inglés similar a los mapas de habitantes minoritarios y de bajos ingresos.

Patrones Demográficos de Pasajeros y de Viajes

La circular de FTA 4702.1B requiere que los proveedores de ruta fija recojan información sobre raza, color, origen nacional, dominio del idioma inglés, idioma hablado en casa, ingresos del hogar y patrones de viaje de sus pasajeros mediante encuestas al cliente. La información demográfica también se debe recoger sobre el uso de la tarifa por tipo de tarifa entre pasajeros minoritarios y de bajos ingresos, con el fin de ayudar con el análisis de la equidad de tarifas.

VTA completó su última Encuesta a Bordo (OBS, por sus siglas en inglés) en noviembre de 2013. Desde entonces, VTA ha utilizado los datos de esa encuesta para delinear un perfil demográfico de su base de clientes que incluye, pero no se limita a, raza, etnia, ingresos e idiomas principales hablados. Los datos se recogen también sobre los patrones de viaje de pasajeros, tipos de tarifas utilizados y la calidad del servicio proporcionado por VTA.

Los métodos de recolección incluyen un documento de la encuesta (cuestionario) impreso en inglés, español, vietnamita y chino para su distribución a bordo de autobuses y vehículos de tranvía. Los encuestadores fueron instruidos para proporcionar asistencia limitada a los pasajeros, a petición. Además, los encuestadores llevaban información en una tarjeta tamaño postal escrita en inglés, español, vietnamita y chino instruyendo a los pasajeros de ponerse en contacto con la línea de idioma del contratista de la encuesta (Corey, Canapary & Galanis) para escuchar la encuesta administrada en otros idiomas.

Los resultados de la encuesta mostraron que la mayoría de los encuestados (79%) estaban satisfechos con la calidad de servicio de VTA, la puntuación media siendo 4.08 en una escala de cinco. Para completar su viaje, la mayoría de los participantes indicaron que caminaban a su estación o parada de transporte (51%) y a su destino final después de bajar del vehículo (58%). Tres cuartas partes de los participantes indicaron que utilizan mucho el sistema – con un 33% que utiliza VTA 6 o más días a la semana y otro 42% utilizaban VTA 4 a 5 días por semana. El pasajero promedio de VTA, según las respuestas de la encuesta, vive en una casa de 3 a 4 personas, con un ingreso familiar promedio de \$42,802 por año. Datos demográficos adicionales mostraron que casi tres cuartas partes (74%) de los encuestados no eran blancos, el 23% eran blancos (solamente) y el 4% eran una mezcla de blanco/no blanco.

VTA está trabajando actualmente con otro contratista para prepararse para la administración de su próxima OBS, que se espera que comience en enero de 2017.

Reporte de Supervisión de las Normas y Políticas del Servicio

Para garantizar el cumplimiento de las normas del Título VI del DOT, FTA requiere que las agencias de transporte supervisen el rendimiento de su sistema de transporte en relación con sus políticas de servicio y normas de servicio de todo el sistema por lo menos cada tres años. Las agencias deberán presentar ante FTA los resultados del programa de supervisión, así como la documentación para

verificar la consideración, conocimiento y aprobación de la Junta directiva, de los resultados de supervisión, cada tres años como parte del Programa de Título VI.

Hay dos componentes del programa de supervisión del Título VI: las Normas de Servicio de todo el sistema y las Políticas de Servicio de todo el sistema. Las Normas de Servicio de todo el sistema se utilizan para comparar el rendimiento de las líneas de autobús y de tranvía de VTA utilizadas principalmente por los pasajeros minoritarios ("rutas minoritarias") con las líneas que sirven a una mayor proporción de pasajeros no minoritarios ("rutas no minoritarias"). Las Políticas de Servicio de todo el sistema están diseñadas para supervisar los procedimientos de asignación de vehículos y la distribución de los servicios de transporte para garantizar que tales prácticas no se lleven a cabo de manera discriminatoria.

Como se indica en el informe completo, que se incluye en el Programa de Título VI 2016, VTA se desempeña excepcionalmente bien en cuanto a la cantidad y calidad del servicio que proporciona a los habitantes minoritarios. Debido al alto nivel de pasajeros en las líneas de autobús y de tranvía que dan servicio en las áreas de minorías, los pasajeros minoritarios generalmente disfrutaban distancias promedio más cortas, periodo de servicio más largos y capacidad adicionales para vehículos. Por otra parte, las prácticas de asignación de vehículos y de servicio de transporte de VTA, que están también basados en el número de pasajeros, aseguran que las zonas habitadas por minorías se beneficien de la asignación equitativa de los recursos de transporte.

Proceso de Participación Pública para las Políticas de Título VI del Receptor

FTA requiere que el receptor involucre al público en el proceso de toma de decisiones para desarrollar políticas de cambio de servicio importante, impacto desigual y carga desproporcionada. VTA obtuvo la opinión del público para el desarrollo de las políticas que guiarán cómo definir y analizar los impactos de cambios de servicio y los cambios de tarifa para clientes de bajos ingresos y de la minoría. VTA envió una propuesta de las políticas de cambio de servicio importante, impacto desigual y carga desproporcionada a aproximadamente 30 representantes de organizaciones de base comunitaria (CBOs) y defensores del transporte para su revisión y comentarios. El personal también dio presentaciones y también hizo teleconferencias con miembros de varias organizaciones. El comentario recibido incluyó una solicitud para modificar la definición de cambio de servicio importante para que sea más amplio en su concepto de cambios de servicio importante. Los comentarios también contenían una petición para revisar las políticas del impacto desigual y carga desproporcionada para aclarar qué fuentes de datos se utilizan para el análisis de equidad.

Análisis de los Resultados de Equidad de Servicio y Tarifas

FTA requiere que las agencias de transporte lleven a cabo un análisis de equidad para los cambios de servicio importante y cambios de tarifa para asegurar que esos cambios no generen impactos desiguales a pasajeros minoritarios o una carga desproporcionada a los pasajeros de bajos recursos. Las agencias de transporte deberán presentar los resultados del análisis para cualquier cambio de servicio importante o equidad de tarifa, llevado a cabo desde la presentación de su último Programa de Título VI. Las agencias también deberán presentar la documentación con el Programa de Título VI como evidencia de la consideración, conciencia y aprobación del análisis por parte de la junta, entidad regente o del oficial.

Hubo varios cambios de servicio importantes realizados en rutas de transporte de VTA, y han sido resumidas en su totalidad en el Plan de Servicio de Transporte para el año fiscal 2016 – año fiscal 2017, que figura dentro del Programa de Título VI 2016. Ejemplos de estos cambios incluyen varias mejoras en algunas líneas, tales como: extensiones de línea, mejora de la movilidad y el acceso, servicio más directo a algunos destinos principales, tiempo de espera más corta para pasajeros, autobuses menos concurridos y transferencias más convenientes. Hubo también nuevas líneas de servicio añadidas, además de cambios de ruta y reducción del servicio en algunas rutas debido al bajo número de pasajeros.

El personal de VTA realizó un Análisis de Equidad del Servicio de los cambios de servicio importantes revisados e incluidos en el Plan Final de Servicio de Transporte para el año fiscal 2016 - año fiscal 2017. En base a este análisis, se determinó que los cambios propuestos no generarían un impacto desigual en pasajeros de la minoría, ni una carga desproporcionada para los pasajeros de bajos recursos.

El personal de VTA también llevó a cabo un análisis de equidad para los cambios de tarifa que entraron en vigor en 2015 y 2016. Los análisis de equidad para todos los cambios de tarifa revelaron que no habría un impacto desigual para los pasajeros de la minoría o cargas desproporcionadas para pasajeros de bajos ingresos.

Los cambios de tarifa para 2016 consistieron en: hacer las tarifas de Pase Diario/Day Pass disponible sólo a través de Clipper; proporcionar un crédito de \$0.50 para las transferencias entre-operadores (solo para tarifas de Adultos cuando usen Clipper); y el establecimiento de una nueva clase de tarifa para el Servicio de Autobús Express para Evento Especial. Los cambios de tarifas para el 2015 incluyen extender la elegibilidad para tarifas de descuento para Jóvenes, para incluir a los de 18 años de edad y reducir de manera fija los precios de las fichas de Pase Diario para Adultos y Jóvenes al 50% del precio de los Pases Diarios para Adultos y Jóvenes.

Conclusión

El Programa de Título VI 2016 de VTA representa los esfuerzos continuos de la agencia para mantener el estricto cumplimiento de las regulaciones de Título VI. Además, este programa también muestra el compromiso continuo de VTA para servir a la población diversa dentro de su área de servicio. Esta agencia se esfuerza para asegurar que las personas de todas las procedencias tengan igualdad de acceso a programas, servicios y actividades. Al hacer esto, les permite a todos la oportunidad de participar en el proceso de planificación de transporte y disfrutar de los beneficios que brinda VTA al público.