

Política de análisis de equidad para implementar cambios en el servicio y en las tarifas (propuesta)

La presente política reemplaza la política previa, revisada por última vez en abril de 2014.

Según la Federal Transit Administration (Administración Federal de Transporte, FTA), la Ann Arbor Area Transportation Authority (AAATA) es considerada como un proveedor de servicios de transporte que opera al menos 50 vehículos de ruta fija durante el servicio en horas pico y se encuentra en un Área Urbanizada con una población mínima de 200 000 personas. En consecuencia, la AAATA debe realizar un análisis de equidad para implementar los cambios significativos que sean propuestos con respecto al servicio y a las tarifas, tal como se describe en la Circular de la FTA 4702.1B. Al aprobar estos requisitos y lineamientos, la FTA actúa en virtud de la autoridad establecida en la ley (Título VI de la *Civil Rights Act of 1964* (Ley de Derechos Civiles de 1964), Título 42, Artículo 2000 y ss., del United States Code (Código de los Estados Unidos, USC)) y en las regulaciones federales (Título 49, Parte 21, del Code of Federal Regulations [Código de Regulaciones Federales, CFR]).

Política y requisitos para el análisis de equidad para implementar cambios en el servicio

Casos en los que se requiere un análisis de equidad del servicio:

La Circular de la FTA establece que las agencias de tránsito deben realizar un análisis de equidad para todos los cambios significativos en el servicio. Cada agencia es responsable de definir qué se considera un "cambio significativo en el servicio". La AAATA define "cambio significativo en el servicio" de la siguiente manera:

- "Un cambio que afecta a más de un 25 % de las horas de servicio o millas de ingresos semanales respecto de cualquier ruta o servicio de transporte, ya sea de una vez o acumulativamente en un período de treinta y seis meses;
- la implementación de una nueva ruta; o
- la eliminación de una ruta".

Estos umbrales se basan en el servicio real que se brinda y definen en qué consiste un cambio significativo del servicio, de conformidad con lo requerido por la FTA.

Los aumentos en el servicio a causa de servicios experimentales o de demostración o los cambios

en servicios de emergencia podrán implementarse por doce meses o por un período menor sin necesidad de realizar un análisis de equidad. Si los servicios experimentales, de demostración o de emergencia operan por más de doce meses, se deberá realizar un análisis de equidad del servicio antes de que finalice el período de doce meses.

Determinación de impactos dispares y cargas desproporcionadas

Tal como lo establece la Circular 4702.1B de la FTA, las agencias de transporte público deben determinar y aprobar un umbral local para identificar impactos dispares y cargas desproporcionadas causadas por cambios en el servicio.

El umbral para impactos dispares se utilizará para evaluar el impacto de un cambio en el servicio respecto de pasajeros o poblaciones pertenecientes a una minoría. Se considera "minoría" a todos los individuos que no se perciben blancos, blancos e hispanos, o latinos.

Formas de determinar un posible impacto dispar:

- comparar la proporción de la población perteneciente a una minoría en un cuarto de milla de la ruta modificada o del segmento de la ruta del autobús modificado con la proporción de la población perteneciente a una minoría respecto de toda el área de servicio; o
- comparar la proporción de pasajeros pertenecientes a una minoría en la ruta o en el segmento de la ruta que se modificará, con la proporción de pasajeros pertenecientes a una minoría respecto del total del sistema.

Se presume que existe un posible impacto dispar cuando la diferencia entre las dos medidas (los pasajeros actuales, o la población y los pasajeros de todo el sistema, o la población de la zona de servicio) es igual o mayor al 10 %. La tasa del 10 % es coherente con el estándar que se utiliza comúnmente para impactos dispares. Asimismo, permite variaciones en la confiabilidad estadística de los datos subyacentes.

El umbral de carga desproporcionada se utilizará para evaluar el impacto de un cambio en el servicio respecto de los pasajeros o las poblaciones con ingresos bajos. La AAATA determinó que los individuos con ingresos bajos son aquellos cuyos ingresos son iguales o menores al 150 % de los lineamientos de pobreza establecidos por el Department of Health and Human Services (Departamento de Salud y Servicios Humanos) o de los umbrales de pobreza utilizados por la US Census Bureau (Oficina del Censo de los Estados Unidos).

Formas de determinar una posible carga desproporcionada:

- comparar la proporción de la población con ingresos bajos en un cuarto de milla de la ruta modificada o en el segmento de la ruta del autobús modificado con la proporción de la población con ingresos bajos respecto de toda el área de servicio; o
- comparar la proporción de pasajeros con ingresos bajos en la ruta o en el segmento de la ruta

modificados con la proporción de pasajeros con ingresos bajos respecto del total del sistema.

Se presume que existe una posible carga desproporcionada cuando la diferencia entre las dos medidas (pasajeros actuales, o población y pasajeros de todo el sistema, o población del área de servicio) es igual o mayor al 10 %.

La FTA prefiere utilizar estadísticas demográficas reales de pasajeros (en lugar de datos censales) para determinar la existencia de impactos dispares o cargas desproporcionadas. Sin embargo, no siempre existen encuestas actualizadas de las estadísticas demográficas de pasajeros. Asimismo, si un cambio en el servicio afecta únicamente a un segmento geográfico o temporal de una ruta, el margen de error para la información de la encuesta podría ser inaceptable. Si bien el margen de error es bajo cuando se utiliza información del censo decenal de los Estados Unidos, la información se desactualiza rápidamente. Generalmente, los datos de la US Census Bureau American Community Survey (Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo de los Estados Unidos) son más actuales. No obstante, la información se basa en técnicas de muestreo, no en censos completos. El margen de error es del 10 % y el nivel de confianza es del 90 %. La AAATA le dará prioridad al uso de las estadísticas demográficas de pasajeros en vez de a los datos censales, siempre que dichas estadísticas estén disponibles.

Qué sucede si existe un impacto dispar o una carga desproporcionada

Si el análisis determina que el cambio propuesto para un servicio resulta en un impacto dispar, la AAATA evaluará la existencia de alternativas para lograr los mismos objetivos sin causar dicho impacto dispar. La AAATA podrá implementar el cambio propuesto para un servicio aún cuando resulte en un impacto dispar únicamente en el caso de que exista una justificación sustancial para implementar el cambio y no exista ninguna alternativa que resulte en un impacto dispar menor pero que igualmente cumpla con los objetivos legítimos del programa de la AAATA.

Si los resultados del análisis evidencian una carga desproporcionada, la AAATA deberá tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar el impacto, siempre que fuera posible. Sin embargo, en caso de que no exista ninguna alternativa para evitar, minimizar o mitigar la carga desproporcionada, se podrá implementar el cambio en el servicio si se presenta documentación adecuada de un análisis que identifique los intentos de evitar, minimizar o mitigar la carga desproporcionada.

Tipos de datos

Tal como se mencionó, la FTA permite que las agencias de transporte utilicen estadísticas demográficas de pasajeros (población perteneciente a una minoría e ingresos) o datos censales (el censo decenal o la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense) para realizar un análisis de equidad para implementar cambios en el servicio. Si bien la AAATA puede elegir qué fuente de información podrá utilizarse, se deberá utilizar la misma fuente de información para todos los cambios que se analicen al mismo tiempo. La AAATA describirá el conjunto de datos utilizado

para el análisis y seleccionará las encuestas de pasajeros, los bloques censales o los grupos de bloques para poblaciones pertenecientes a una minoría. La unidad geográfica más pequeña respecto de la cual existen datos relativos a la pobreza es la sección censal.

Cambios acumulativos

Al preparar un análisis de equidad del servicio, la AAATA evaluará los cambios mediante la consolidación y suma de los resultados de cada cambio individual, y los considerará acumulativamente, como un todo cohesivo. Los resultados acumulativos de cada cambio serán los únicos que se utilizarán para determinar si existe un impacto dispar. Los resultados de rutas individuales no se utilizarán para analizar impactos dispares, a menos que las rutas sean totalmente eliminadas o que se agreguen rutas nuevas. Durante la tabulación de impactos acumulativos, los efectos de las mejoras del servicio se utilizarán para compensar los efectos de las reducciones del servicio y viceversa.

Política y requisitos para el análisis de equidad para implementar cambios

Casos en los que se requiere un análisis de equidad de las tarifas

La Circular de la FTA establece que las agencias de transporte deben realizar un análisis de equidad cada vez que se realice un cambio en las tarifas, los medios de pago de tarifas o el sistema de tarifas. Cada cambio en las tarifas, independientemente de su magnitud o alcance, está sujeto al requisito anterior. Se encuentran incluidos los cambios relativos a aumentos o disminuciones en el precio, y todos los cambios en las normas de las tarifas, los medios de pago de tarifas o la distribución de los medios de pago de tarifas. El análisis de equidad de los cambios en las tarifas debe determinar si existen impactos en minorías (impactos dispares) o en la población con ingresos bajos (cargas desproporcionadas).

Existen tres casos especiales en los que no se requiere realizar un análisis de equidad de cambios en las tarifas:

- cuando la AAATA haya declarado que todos los viajes serán gratuitos;
- cuando existan reducciones temporales de tarifas para mitigar otras acciones, tales como desvíos o clausuras;
- cuando existan descuentos promocionales en las tarifas por un período máximo de seis meses. Si el descuento promocional dura más de seis meses, se deberá realizar un análisis de equidad de las tarifas antes de que finalice el período de seis meses para que los descuentos continúen vigentes.

En el análisis de equidad de los cambios del servicio, los impactos se evalúan acumulativamente.

Sin embargo, esto no es posible en el caso de los cambios en las tarifas, dado que el monto del aumento de la tarifas para cada categoría de tarifas debe evaluarse individualmente, junto con la proporcionalidad de los pasajeros según su estatus de grupo minoritario o sus ingresos.

Determinación de impactos dispares y cargas desproporcionadas respecto de las tarifas

En virtud de la Circular 4702.1B de la FTA, la AAATA debe determinar y aprobar un umbral local para identificar un impacto dispar causado por cambios en las tarifas.

El umbral de impacto dispar se utilizará para evaluar el impacto de un cambio en las tarifas respecto de pasajeros pertenecientes a una minoría. Se considera "minoría" a todos los pasajeros que no se autoperciben blancos, hispanos o latinos.

Para determinar un posible impacto dispar, se comparan los cambios en las tarifas de las categorías de tarifas utilizadas desproporcionadamente por las minorías con los cambios en las tarifas de todo el sistema. Se presume que existe un posible impacto dispar cuando el aumento de determinadas categorías de tarifas es superior al aumento promedio de tarifas de todo el sistema, y la proporción de pasajeros pertenecientes a una minoría de la categoría de tarifas supera en más de un 10 % a la proporción de pasajeros pertenecientes a una minoría en la totalidad del sistema.

Se utilizará un umbral de carga desproporcionada para evaluar el impacto de cambios en las tarifas respecto de pasajeros con ingresos bajos. La AAATA determinó que los individuos con ingresos bajos son aquellos cuyos ingresos son iguales o menores a los establecidos en los lineamientos de pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos o a los umbrales de pobreza utilizados por la Oficina del Censo de los Estados Unidos.

Para determinar una posible carga desproporcionada, se comparan los cambios en las tarifas de las categorías de tarifas utilizadas desproporcionadamente por los individuos con ingresos bajos y los cambios en las tarifas de todo el sistema. Se presume que existe un posible impacto dispar cuando el aumento de determinadas categorías de tarifas es superior al aumento promedio de tarifas de todo el sistema, y la proporción de pasajeros con ingresos bajos de la categoría de tarifas supera en más de un 10 % a la proporción de pasajeros con ingresos bajos en la totalidad del sistema.

Qué sucede si existe un impacto dispar o una carga desproporcionada

Si el análisis determina que el cambio propuesto respecto de una tarifa resulta en un impacto dispar, la AAATA evaluará la existencia de alternativas para lograr los mismos objetivos sin causar dicho impacto dispar. Los impactos dispares que sean consecuencia de cambios en las tarifas pueden eliminarse al modificar los aumentos o descuentos en las tarifas. La AAATA podrá implementar el cambio propuesto para una tarifa aún cuando resulte en un impacto dispar únicamente en el caso de que exista una justificación sustancial para implementar el cambio y no exista ninguna alternativa que resulte en un impacto dispar menor pero que igualmente cumpla con los objetivos legítimos del

programa de la AAATA.

Si los resultados del análisis evidencian una carga desproporcionada, la AAATA deberá tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar el impacto, siempre que fuera posible. Sin embargo, en caso de que no exista ninguna alternativa para evitar, minimizar o mitigar la carga desproporcionada, se podrá implementar el cambio en la tarifa si se presenta documentación adecuada de un análisis que identifique los intentos de evitar, minimizar o mitigar la carga desproporcionada. Si los cambios se realizan respecto de los precios de las tarifas, se puede citar la modificación del monto del aumento (o del descuento) como estrategia de minimización o mitigación.

Política de participación pública para cambios en el servicio y en las tarifas (propuesta)

La presente política reemplaza a la política previa, revisada por última vez en noviembre de 2011.

La intención de la presente política es escuchar las contribuciones públicas y actuar en consecuencia antes de que la AAATA tome la decisión de implementar cambios respecto del servicio o de las tarifas. Los objetivos son los siguientes:

- informar a los pasajeros y a otras personas afectadas por una propuesta de cambio;
- proporcionar a las personas afectadas la oportunidad de realizar preguntas y de entender las razones detrás de los cambios propuestos;
- ayudar a la AAATA a comprender mejor el uso que los pasajeros le dan al servicio y los efectos de los cambios propuestos;
- alentar a las personas afectadas a objetar los cambios propuestos y a realizar sugerencias para revisarlos;
- proporcionar a la AAATA la oportunidad de revisar los cambios propuestos con base en las contribuciones públicas para reducir los efectos negativos.

Los métodos y el nivel de esfuerzo para lograr estos objetivos depende de la magnitud del cambio propuesto y de la cantidad de personas/pasajeros afectados.

Cambios significativos en el servicio

- "Un cambio que afecta a más de un 25 % de las horas de servicio o millas de ingresos semanales respecto de cualquier ruta o servicio de transporte, ya sea de una vez o acumulativamente en un período de treinta y seis meses;
- la implementación de una nueva ruta; o
- la eliminación de una ruta".

Cambios en las tarifas

- "Todo cambio en las tarifas, o
- todo cambio en el pago o en los medios de pago de las tarifas que estarían sujetos al cambio en las tarifas".

Notificación de los cambios propuestos

Las personas deben tomar conocimiento de la existencia de propuestas de cambios para tener la

oportunidad de brindar sus comentarios. El período de participación pública es de 30 días, como mínimo. Los métodos de notificación que se utilizarán son los siguientes:

- Sitio web de la AAATA: El sitio web de la AAATA brinda múltiples oportunidades para notificar a las personas. Las notificaciones de cambios propuestos aparecen en la página de inicio, generalmente, en la sección "What's Happening" ("Qué sucede actualmente") y en una sección del sitio web que proporciona más detalles sobre los cambios propuestos. La información típica incluye una presentación o un documento informativos, e información sobre cómo enviar comentarios mediante el sitio web, o bien por teléfono, correo electrónico o correo postal. Asimismo, las reuniones públicas aparecen en la sección "Events" ("Eventos") del sitio web.
- Redes sociales: La AAATA usa las redes sociales regularmente para promocionar oportunidades de participación pública. Para dichas iniciativas, se utilizan Facebook, Twitter y LinkedIn.
- Comunicados de prensa: La AAATA emite comunicados de prensa de todas las propuestas de cambios significativos en el servicio y en las tarifas. Dichos comunicados explican cuál el cambio propuesto y cómo se pueden enviar comentarios. Los comunicados de prensa se distribuyen en todos los medios de comunicación, se publican en nuestro sitio web y se comparten en redes sociales.
- Boletín informativo electrónico: la AAATA incluye información sobre oportunidades de participación pública en los boletines informativos electrónicos mensuales. Estos boletines se envían a los líderes de la comunidad y a individuos que optaron por recibir correos electrónicos mensuales de TheRide sobre proyectos actuales.
- Comunicaciones a bordo del autobús: la AAATA puede utilizar comunicaciones a bordo del autobús, tales como tarjetas de autobús y pegatinas para los asientos del autobús, para comunicar información sobre oportunidades de participación pública, según el nivel de impacto del cambio propuesto.
- Presentaciones: la AAATA desarrolla presentaciones según sea necesario en razón del nivel de impacto del cambio. Estas presentaciones se comparten en reuniones públicas y en línea.
- Medios de comunicación pagos: según el nivel de impacto del cambio propuesto, se podrán utilizar medios de comunicación pagos para anunciar oportunidades de participación pública. Entre otros, se incluyen los siguientes: Notificación pública en MLive, otro tipo de publicidad impresa, publicidad radial, redes sociales pagas y publicidad digital.
- Notificación a partes interesadas y líderes de la comunidad: según sea necesario, la AAATA notificará a partes interesadas claves que serán afectadas por los cambios propuestos. Asimismo, notificará quiénes son dichas partes interesadas.
- Reuniones públicas: la AAATA lleva a cabo reuniones en lugares estratégicos con epicentros de poblaciones generales, minoritarias, con dominio limitado del inglés y con ingresos bajos. En general, también se llevan a cabo reuniones públicas virtuales.
- Traducciones: la AAATA le informa al público que puede solicitar los materiales informativos sobre participación pública traducidos al español, coreano, chino y árabe.

Todos estos métodos se utilizarán para los cambios significativos en el servicio y en las tarifas. Para otros cambios, se adaptarán los métodos a la magnitud del cambio propuesto. Asimismo, los

medios de comunicación pagos se podrán utilizar para algunas propuestas de cambios.

Oportunidades de participación pública

La intención de la AAATA es que las personas puedan elegir cómo desean participar y si prefieren solo comentar o recibir una respuesta o iniciar una conversación. Como parte de los métodos de notificación mencionados, se les brinda a los individuos varias oportunidades para realizar comentarios y preguntas, entre las que se incluyen los siguientes medios:

- Correo electrónico: el correo electrónico se envía a un buzón específicamente designado para recibir comentarios.
- Teléfono: se destina una línea directa para recibir comentarios y se pone a disposición personal de la AAATA para devolver las llamadas en caso de que sea solicitado.
- Por escrito: las cartas son un medio de comunicación más formal.
- Formulario disponible en el sitio web: directamente en nuestro sitio web, se pondrá a disposición un formulario para que los individuos lo completen con sus comentarios.
- En persona: en reuniones y citas. Si se trata de cambios significativos en el servicio y en las tarifas, las reuniones se llevarán a cabo en varias fechas y ubicaciones, haciendo hincapié en que los lugares de reunión sean en las áreas afectadas por los cambios propuestos. En general, las reuniones se programan como sesiones abiertas que duran entre dos y cinco horas para que las personas asistan cuando puedan y para fomentar el diálogo. Las reuniones virtuales también suelen brindarse como alternativa.

Más allá del método utilizado, el personal de la AAATA responderá los comentarios del público cuando se lo solicite o cuando sea necesario. La naturaleza de la respuesta de la AAATA dependerá de los comentarios. La AAATA responde preguntas, brinda una justificación para los aspectos del cambio propuesto que estén sujetos a comentarios y responde sugerencias. En algunos casos, las respuestas de la AAATA incluyen preguntas para asegurarse de que el personal de la AAATA comprendió el comentario o la sugerencia. Asimismo, en muchas ocasiones, el comentario y la respuesta es un diálogo en lugar de una única comunicación. El personal de la AAATA resume los comentarios recibidos para que sean tenidos en cuenta.

Además, se reserva un período de tiempo para que el público en todas las reuniones de la Junta Directiva de la AAATA. Aunque a veces no existe oportunidad para entablar un diálogo en dichas reuniones, el personal realiza un seguimiento de los comentarios de las personas sobre los cambios propuestos respecto del servicio y de las tarifas luego de las reuniones para aclarar un asunto o determinar su pertinencia.

Utilización de los comentarios públicos

Durante el período de participación pública, el personal de la AAATA evalúa los comentarios recibidos. Según la cantidad de comentarios y las preocupaciones específicas que surjan, se desarrollarán alternativas potenciales.

Al final del período de participación pública, se compilan los comentarios. Se desarrollan cambios

recomendados en el servicio o en las tarifas según los comentarios públicos. Se envía el resumen de los comentarios públicos junto con los cambios recomendados a los responsables de tomar las decisiones.

Procedimiento revisado para circunstancias excepcionales

Solo en circunstancias excepcionales que requieran la implementación de un cambio en el servicio o en las tarifas con poca anticipación, los procedimientos mencionados podrán alterarse según sea necesario. Sin perjuicio de ello, el público tendrá, como mínimo, la oportunidad de ser oído en la reunión de la Junta Directiva de la AAATA en la que se apruebe cualquier resolución. Asimismo, se publicará una notificación del cambio propuesto con el día y la hora de la reunión de la Junta Directiva en el sitio web de la AAATA antes de que se lleve a cabo dicha reunión.