

## Política de Análisis de Equidad en Servicios y Tarifas de Transporte

En conformidad con la Administración Federal de Tránsito (“FTA”) Circular 4702.1, Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964, y sus regulaciones relacionadas, la siguiente información contiene la política del Departamento de Transportación de Connecticut (CTDOT) para el análisis de equidad de servicios y tarifas de transportación pública y la determinación del impacto desigual y carga desproporcionada.

El impacto desigual se refiere a la política o práctica facialmente neutral que afecta de manera desigual a miembros de un grupo identificado por su raza, color o país de origen, cuando la política o práctica de CTDOT carece de una justificación legítima sustancial y cuando existe una o más alternativas que pueden servir los mismos objetivos legítimos pero con menos impacto de desigualdad basados en raza, color o país de origen.

La carga desproporcionada se refiere a la política o práctica facialmente neutral que afecta desproporcionalmente a poblaciones de bajo ingreso más que a poblaciones que no tienen bajos ingresos.

### *Política de Cambios Mayores de Servicios*

Todos los cambios de servicio propuestos, ya sea de reducciones y/o expansiones que cumplan con la definición de “Cambios Mayores de Servicios” están sujetos al Título VI de Análisis de Equidad de Servicios (SAFE: Service And Fare Equity analysis) con excepciones descritas en la sección de Análisis de Equidad de Servicio de esta política. CTDOT conducirá una audiencia pública, antes de la presentación de la propuesta a el Comisionado de Transportación, para aprobación y acciones de implementación. CTDOT define un cambio Mayor de servicio a cualquier cambio de servicio que por lo menos cumpla con una de las siguientes condiciones:

- Acciones de reestructuración de ruta resultando en por lo menos en un cambio del 25% en la longitud de la ruta.
- Cambios en la frecuencia del servicio que resulten en un 25% o más de cambio en la cantidad anual de millas en servicio de tarifa pagada de vehículos (Revenue Vehicle Miles - RVMs). Los RVM’s anuales son una recopilación de RVMS de días de semana y fines de semana.
- Un cambio en el servicio añadiendo o reduciendo servicio a una estación fija resultando en más de un 25% del cambio en el servicio en la estación.
- Acciones de cambio en el servicio que resulten en al menos una hora de cambio en la duración del servicio.

### *Análisis de Equidad del Servicio*

Se conducirá un Análisis de Equidad del Servicio siempre que CTDOT proponga un cambio mayor de servicio en el sistema ferroviario o de autobuses definidas en las políticas explicadas anteriormente, siempre que estos cambios sigan vigentes por más de 12 meses. Cuando un cambio de servicio sea propuesto, debe realizarse una mirada retrospectiva de 12 meses para determinar si los cambios realizados en los 12 meses anteriores cumple con las condiciones establecidas en la política de cambio mayores de servicios.

### *Están exentos los siguientes cambios de servicio:*

- Variaciones estándar del servicio por estación: una ruta estacional o variación de ruta es usualmente una modificación al servicio para proveer acceso “añadido” que no es necesario en todo el año, o discontinuar el mismo. Cualquier adición temporal, cambio o la discontinuación de una ruta que estará en operación por menos de doce meses. Si bien todos los cambios de servicio regular a servicio estacional y viceversa están exentos, si hubiera cambios dentro del servicio estacional de un año al siguiente, CTDOT conducirá un análisis de Equidad del Servicio si el cambio es más del cincuenta por ciento (50%), independientemente del aumento o disminución en el servicio;
- Cambios en las rutas por eventos deportivos, eventos especiales o servicios contratados a través de otras ciudades o agencias;
- Cualquier cambio de servicio que no cumpla con la definición de un cambio mayor de servicio así como alineamientos menores de rutas, frecuencia, duración, o ajustes de tiempo del itinerario; cambios de rutas o paradas de autobuses causados por construcción, mantenimiento, cierres, emergencias, interrupciones laborales o huelgas, escasez de combustible o asuntos de seguridad; etc.

### *Análisis de Equidad en las Tarifas*

Se realizará un análisis de equidad en las tarifas siempre que CTDOT proponga un cambio de tarifas, independientemente del monto de aumento o disminución de la tarifa.

Para el cambio de tarifas propuesto, CTDOT realizará lo siguiente:

1. Determinará el número y porcentaje de usuarios de cada tarifa propuesta para aumento o disminución;
2. Revisará las tarifas antes y después del cambio;
3. Analizará el uso de los diferentes tipos de tarifas generada por cuestionarios a los usuarios indicando si pasajeros minoritarios o de bajos ingresos serían desproporcionalmente la mayoría de los usuarios que usarían el tipo de servicio, tipo de pago o tipo de tarifa propuesta para el cambio;

4. Comparará los impactos de cada tipo de tarifa en particular entre los usuarios minoritarios y los usuarios en general;
5. Comparará los impactos de cada tipo de tarifa en particular entre los usuarios de bajos ingresos y los usuarios en general;
6. Identificará alternativas y estrategias de mitigación cuando los impactos exceden los límites establecidos con las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada.

Un cambio de tarifa es definido como el aumento o disminución del costo de tarifas en: (a) todo el sistema, (b) en ciertas modalidades de tránsito, o (c) en el tipo de pago de la tarifa o el tipo de tarifa. Las excepciones son las siguientes:

1. "Spare the air days" (días con mucha contaminación) u otras instancias donde un municipio local, el Estado o CTDOT declare que todos los pasajeros viajen gratis;
2. Reducciones temporales de tarifa que son medidas mitigantes causadas por otras acciones (por ejemplo: actividades de construcción que cierran un segmento del sistema ferroviario por un corto tiempo); o
3. Reducciones de tarifas promocionales que duran menos de seis (6) meses.

La Circular 4702.1B de FTA establece que se puede implementar un incremento de tarifa que puede tener un efecto desproporcionado o adverso siempre que demuestre que la acción cumple con una necesidad sustancial del interés público, y que otras alternativas tendrían efectos adversos más severos que la alternativa escogida.

#### *Política de Impacto Desigual/ Carga Desproporcionada*

El propósito de esta política es establecer límites que identifican cuándo los efectos adversos de un cambio mayor en servicios o tarifas resulta en un impacto desigual a poblaciones minoritarias, o en una carga desproporcionada para poblaciones de bajos ingresos.

CTDOT aplica la Política de Impacto Desigual y Carga Desproporcionada uniformemente a todos los cambios mayores de servicio y de tarifas independientemente del tipo de transporte público..

#### **Cambios Mayores de Servicio**

Se considerará como un cambio mayor del servicio del sistema ferroviario o de autobuses si causa un impacto desigual en poblaciones minoritarias o una carga desproporcionada a la población de bajos ingresos, si el porcentaje de pasajeros u horas de servicio con tarifa pagada de vehículos en las rutas clasificadas como de minorías o de pasajeros de bajos ingresos es por lo menos quince (15%) por ciento más alto que el porcentaje de pasajeros u horas de servicio con tarifa pagada por pasajeros que no son de minorías y que no son de bajos ingresos en las rutas afectadas por un cambio mayor en el servicio .

### *Cambio en las Tarifas*

Un cambio en las tarifas establecerá un impacto desigual en poblaciones de minoritarias o una carga desproporcionada en poblaciones de bajos ingresos si su implementación resulta en cualquiera de estas situaciones:

1. Cuando se propone un cambio de tarifa, el porcentaje de los impactos del cambio de tarifa propuesta causado a minorías o pasajeros de bajos ingresos, es al menos diez (10%) por ciento más alto que los impactos en la tarifa propuesta en los pasajeros de la población general, o;
2. Cuando se propone más de un cambio de tarifa;
  - a) Por cada cambio de tarifa en el paquete: el porcentaje de impactos de cada tarifa individual propuesta causado en minorías o personas de bajos ingresos es cinco (5%) por ciento más alto que el porcentaje agregado de impactos en los pasajeros de la población general.
  - b) Por el paquete total de cambios en la tarifa: el porcentaje agregado de impactos para la tarifa propuesta causado en minorías o pasajeros de bajos ingresos es al menos cinco (5%) más alto que el porcentaje agregado de impactos en los pasajeros de la población general.

La Circular 4702.1B de FTA establece que se puede implementar un incremento de tarifa que puede tener un efecto desproporcionado o adverso siempre que demuestre que la acción cumple con una necesidad sustancial del interés público, y que otras alternativas tendrían efectos adversos más severos que la alternativa escogida.