

Actualización propuestas del Título VI

Preguntas frecuentes

¿Qué es el Título VI?

"Título VI" se refiere al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, que prohíbe la discriminación por motivos de raza, color y origen nacional en los programas y actividades que reciben ayuda financiera federal. La Administración Federal de Tránsito proporciona orientación sobre cómo las agencias de tránsito pueden cumplir con el Título VI en la Circular FTA 4702.1B (2012).

Una de las formas en que CapMetro está obligado a cumplir con el Título VI es a través de la evaluación de los principales cambios en el servicio y sus impactos en el Título VI sobre los grupos minoritarios y de bajos ingresos. (Esta evaluación se denomina análisis de equidad de servicio y ayuda a CapMetro a determinar si el efecto de un cambio de servicio es discriminatorio.

- Cuando un cambio afecta desproporcionadamente a las poblaciones minoritarias, se denomina **impacto dispar**.
- Cuando un cambio afecta de forma desproporcionada a las poblaciones con bajos ingresos, se denomina **carga desproporcionada**.

El objetivo del Título VI de CapMetro es que las minorías y las poblaciones con bajos ingresos reciban al menos su parte de los beneficios en el caso de un aumento neto del servicio, y no más que su parte de los efectos adversos, en el caso de reducciones netas del servicio.

¿Cuándo revisa CapMetro periódicamente la política del Título VI?

Cada tres años, CapMetro revisa todas las políticas del Título VI para garantizar que cumplimos plenamente la normativa. Para la revisión actual, contratamos a un equipo de consultores, Cambridge Systematics, que confirmó que la metodología actual de CapMetro cumple plenamente la normativa del Título VI y se ajusta a las prácticas del sector.

El equipo utilizó este periodo de revisión como una oportunidad para hablar con otras agencias de tránsito sobre su enfoque del Título VI, específicamente su proceso para llevar a cabo un Análisis de Equidad de Servicio. A través de esta revisión, hemos identificado posibles cambios en la metodología existente utilizada por CapMetro. Las siguientes actualizaciones están destinadas a simplificar el proceso del análisis del Título VI y proporcionar una mayor eficiencia para el personal para identificar situaciones en las que los impactos dispares o cargas desproporcionadas pueden ocurrir.

¿Por qué utilizar los datos de las encuestas a bordo?

En el pasado, CapMetro se ha basado en la demografía general de la zona de la Oficina del Censo de EE.UU. para evaluar los posibles impactos de los cambios de servicio. Sin embargo, como se requiere cada 5 años por la FTA, hemos concluido recientemente una amplia encuesta a bordo que proporcionó información demográfica estadísticamente significativa sobre los pasajeros de CapMetro. El personal de CapMetro planea utilizar estos datos más actualizados de la encuesta a bordo como un pilar de nuestro análisis de equidad de servicio Título VI.

Los datos de las encuestas a bordo ofrecen la imagen más precisa de nuestros usuarios y sus características demográficas, lo que los convierte en la mejor opción para analizar los cambios que afectan a los usuarios de nuestro sistema de transporte existente, en su conjunto y por tipos de servicio. Los datos del Censo Decenal o de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) pueden seguir siendo la mejor fuente de datos para los cambios de alineación de rutas o las nuevas rutas, ya que los datos del censo tienen una base geográfica y nos informan principalmente sobre los residentes cercanos a una ruta de tránsito propuesta.

¿Puede mostrarme un ejemplo del nuevo análisis?

Las siguientes tablas muestran algunos ejemplos hipotéticos de cómo CapMetro identificaría cuándo se detectaría un impacto dispar o una carga desproporcionada en el caso de un cambio importante en el servicio (en estos casos, una reducción del servicio) utilizando los datos de la encuesta a bordo.

Cuadro 1: Ejemplo de conclusión de impacto desigual (ID)

	Minorías en la ruta (Encuesta a bordo)	Minorías en el área de servicio (Encuesta a bordo)	Umbral de impacto dispar	Diferencia	ID?
Ruta A	72%	69%	2%	3%	Si

En el ejemplo 1, el porcentaje de viajeros pertenecientes a minorías en la ruta A es 3 puntos porcentuales superior a la media del área de servicio. Dado que la diferencia es superior al 2%, que es el umbral de CapMetro, se produciría un impacto dispar.

Cuadro 2: Ejemplo de conclusión de carga desproporcionada (CD)

	Viajeros con bajos ingresos en la ruta (Encuesta a bordo)	Usuarios con bajos ingresos en la zona de servicio (Encuesta a bordo)	Umbral de carga desproporcionada	Diferencia	CD?
Ruta B	80%	49%	2%	31%	Si

En el ejemplo 2, el porcentaje de usuarios con bajos ingresos en la ruta B es mucho mayor que la media del área de servicio (31 puntos porcentuales más). Como esa diferencia es superior al 2%, que es el umbral de CapMetro, habría una carga desproporcionada.

¿En qué se diferencia de la antigua política?

Proponemos que nuestro Análisis de Equidad de Servicio utilice datos de encuestas a bordo cuando sea factible, en lugar de datos del Censo.

También proponemos una actualización del análisis que utilizaría la media del área de servicio como referencia para determinar las posibles repercusiones. En el pasado, hemos comparado las poblaciones no minoritarias con las minoritarias a nivel de ruta, y la política actualizada supondría comparar la población minoritaria de una ruta con la población minoritaria del área de servicio.

Otros cambios que puede notar en la política son simplemente actualizaciones de marketing o adiciones de texto que reiteran las instrucciones proporcionadas por la Administración Federal de Tránsito (FTA) sobre cómo cumplir con el Título VI.

¿Cómo está involucrando CapMetro a la comunidad en este esfuerzo?

Reconocemos que cualquier actualización de la política del Título VI necesita un esfuerzo de participación pública sólido e inclusivo. Los esfuerzos de participación pública de CapMetro para la actualización propuesta de la Política del Título VI incluyen un plan para involucrar a la comunidad y a las partes interesadas a través de una amplia divulgación para informar y recoger las opiniones del público.

La campaña involucrará a las partes interesadas, integrará los comentarios del público y culminará con una audiencia pública el 10 de abril a mediodía en el 2910 E 5th Street. Para garantizar la inclusión, seguiremos nuestro Plan de Asistencia Lingüística para todos los materiales y actividades de divulgación. Los métodos de participación incluyen una página web dedicada, correos electrónicos directos, folletos impresos, alertas de texto, señalización en las paradas, divulgación en las paradas, presentaciones del comité asesor y una jornada de puertas abiertas virtual en línea.

Como siempre, nuestra estrategia de compromiso se adaptará y ampliará en función de los comentarios y necesidades de la comunidad y puede incluir presentaciones adicionales, reuniones individuales, sesiones educativas o material de marketing.

¿Cuándo entrará en vigor la nueva política, si se aprueba?

Prevedemos que el consejo de CapMetro se pronuncie sobre la política propuesta en mayo de 2024. Una vez aprobada por la junta, la política entraría en vigor inmediatamente. Nota: Los cambios de servicio implementados en verano y otoño son aprobados por la junta en marzo y abril, antes de la aprobación de la propuesta de actualización del Título VI. El primer cambio de servicio que se aplicaría con la nueva política se produciría en enero de 2025.