
NORMA DE CAMBIOS IMPORTANTES AL SERVICIO Y EQUIDAD EN EL SERVICIO

A. PROPÓSITO DE LA NORMA

El propósito de la Norma de Cambios Importantes al Servicio y Equidad en el Servicio es el de definir un umbral para determinar cambios importantes al servicio y si los cambios potenciales a los servicios de transporte existentes tendrán un impacto dispar basado en raza, color u origen nacional, o si los cambios potenciales al servicio tendrán un impacto desproporcionadamente alto o adverso en las poblaciones o los pasajeros minoritarios y/o de bajos ingresos.

B. BASES PARA LOS ESTÁNDARES DE LAS NORMAS

La ley federal requiere que la Ciudad de Phoenix y Valley Metro evalúen los cambios a los servicios de transporte, como se describe en la Circular 4702.1B de la administración FTA, que entró en vigor el 1º de octubre de 2012. Para cumplir con los códigos 49 CFR Sección 21.5(b)(a), 49 CFR Sección 21.5(b)(7) y Apéndice C a 49 CFR Parte 21, se requiere que los receptores desarrollen procedimientos para analizar todos los cambios al servicio (análisis de equidad en el servicio) que excedan al umbral de cambios importantes al servicio de la región a fin de determinar si los cambios propuestos al servicio tendrán un impacto discriminatorio. El análisis de todos los cambios al servicio se deberán hacer antes de la implementación de dichos cambios. El propósito de realizar análisis de cambios a los servicios antes de su implementación es el de determinar si los cambios propuestos tendrán un impacto dispar en las poblaciones minoritarias y/o una carga desproporcionada en las poblaciones de bajos ingresos. El método estándar para medir los impactos dispares y desproporcionados es la comparación entre la proporción de personas en una clase protegida (minorías y bajos ingresos—vea la definición abajo) y la proporción de personas que no son de estas clases protegidas que se ven afectadas por el cambio propuesto al servicio.

Antes de analizar los cambios al servicio, todos los receptores deben desarrollar una norma de cambio importante al servicio que identifique lo que constituye un cambio importante al servicio porque sólo los cambios importantes al servicio están sujetos a un análisis de equidad en el servicio. La norma establece un umbral con respecto a cuándo se considera un cambio al servicio un cambio importante y está sujeto a análisis. Además, también se requiere que los receptores definan los efectos adversos potenciales de los cambios importantes al servicio y que desarrollen una norma de impacto dispar y una norma de carga desproporcionada que establezca umbrales para determinar cuándo los efectos adversos resultarían en un impacto dispar para las poblaciones o los pasajeros minoritarios y un impacto desproporcionado en la carga para las poblaciones o los pasajeros de bajos ingresos.

Valley Metro y la Ciudad de Phoenix han desarrollado conjuntamente una Norma de Cambios Importantes al Servicio, una Norma de Impacto Dispar, y una Norma de Carga Desproporcionada. Cada una de las cuales se describe en las siguientes secciones.

Valley Metro y la Ciudad de Phoenix también han definido conjuntamente los efectos adversos potenciales en conformidad con la Circular 4702.1B de la administración FTA.

C. NORMA DE CAMBIOS IMPORTANTES AL SERVICIO

Lo siguiente se considera un cambio importante al servicio (a menos que se indique de otra forma bajo las Exenciones) y se evaluará de acuerdo con los requerimientos regulatorios establecidos en la Circular 4702.1B de la administración FTA:

Reducción o Eliminación del Servicio a Nivel de Ruta

- Reducir una ruta existente por más del 25 por ciento de las millas de ingresos de la ruta entre semana^{1, 2}; ó
- Reducir una ruta existente por más del 25 por ciento de las millas de ingresos de la ruta los sábados; ó
- Reducir una ruta existente por más del 25 por ciento de las millas de ingresos de la ruta los domingos; ó
- Reducir el número de millas direccionales de la ruta por más del 25 por ciento^{1, 2}; ó
- Un cambio a la alineación de una ruta que resulte en una variancia del 25 por ciento ó mayor de la alineación existente de la ruta^{1, 2}.

Expansión a Nivel de la Ruta o Adición de Una Nueva Ruta

- Agregar una ruta nueva; o
- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta entre semana por más del 25 por ciento; ó
- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los sábados por más del 25 por ciento; ó
- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los domingos por más del 25 por ciento; ó
- Ampliar el número de millas direccionales de la ruta por más del 25 por ciento; ó
- Un cambio a la alineación de una ruta que resulte en una varianza del 25 por ciento^{1, 2} ó mayor de la alineación de la ruta existente.

¹ Un cambio del 25 por ciento en las millas semanales de ingresos de la ruta y/o en las millas direccionales de la ruta es el umbral de la Ciudad de Phoenix para determinar si un cambio potencial al servicio de transporte califica como un cambio importante al servicio (o un cambio “substancial” al servicio) de acuerdo con la resolución de la Ciudad de Phoenix (1990). Este porcentaje generalmente es un umbral porcentual para toda la industria usado por los sistemas de transporte coetáneos a través de los Estados Unidos. La resolución de la Ciudad de Phoenix también especifica que se iniciará un período de comentarios públicos cuando se determine un cambio al servicio de transporte del 25 por ciento ó más. Valley Metro ha adoptado los mismos umbrales.

² Un cambio del 25 por ciento en las millas de ingresos de la ruta del servicio Express/RAPID y/o en las millas direccionales de la ruta no se aplica a la porción de las rutas que usan la autopista/carretera porque no hay paradas ni servicio. Sólo la porción de las rutas que ocurra en las calles superficiales es aplicable al umbral del 25 por ciento para un cambio importante al servicio.

D. EFECTO ADVERSO

Un efecto adverso se define como una reducción o adición al servicio que incluye pero que no está limitada a: cambios a la duración del servicio, cambios a la frecuencia del servicio, la adición de nuevas rutas, la eliminación de rutas o de segmentos de rutas, o la modificación de rutas o de segmentos de rutas.

E. NORMA DE IMPACTO DISPAR (ANÁLISIS DE EQUIDAD EN EL SERVICIO)

Al realizar un análisis de equidad en un cambio al servicio, se usará el siguiente umbral para determinar cuándo tendrían los efectos adversos de un cambio importante al servicio un impacto dispar en las poblaciones o los pasajeros minoritarios:

Norma del Impacto Dispar

Cuando la diferencia en los impactos adversos entre la población³ y/o el número de pasajeros minoritarios⁴ y la población y/o el número de pasajeros que no son minoritarios en el servicio afectado es igual o superior al cinco por ciento en comparación con la población y/o el número de pasajeros minoritarios y que no son minoritarios⁵ del sistema de transporte, habría un impacto dispar.

Encontrando Un Impacto Dispar

En caso de que Valley Metro o la Ciudad de Phoenix encontrasen que las poblaciones o los pasajeros minoritarios sufren de impacto o impactos dispares por el/los cambio/s propuesto/s al servicio, se tomarán medidas para evitar, minimizar o mitigar el/los impacto/s dispar/es. Si los pasos adicionales no mitigan el/los impacto/s dispar/es potencial/es en las poblaciones o pasajeros minoritarios, en conformidad con la Circular 4702.1B de la administración FTA, el/los cambio/s propuesto/s al servicio pueden proceder con el/los cambio/s propuesto/s sólo si Valley Metro o la Ciudad de Phoenix pueden demostrar que:

- *Existe una justificación legítima substancial para el/los cambio/s importante/s propuesto/s al servicio, y*
- *No hay alternativa/s que sirvan a los mismos objetivos legítimos que tengan un impacto menos desproporcionado en las poblaciones o los pasajeros minoritarios.*

³ La determinación del sistema de transporte y de los pasajeros minoritarios y/o de bajos ingresos afectados de la ruta será derivada de la encuesta regional de origen/destino abordado más recientemente completada y estadísticamente válida.

⁴ La determinación del número de pasajeros potencial para la expansión del o la adición al servicio de un nuevo servicio será derivada de los datos más recientes de la encuesta American Community Survey para el distrito del censo o el grupo del bloque del censo alrededor de la ruta ampliada o de la nueva ruta.

⁵ El número de pasajeros del sistema de transporte se separa entre el Servicio Local de Autobús (rutas locales fijas de autobús, servicio local clave, tren ligero, tranvía y servicio de autobús circulador) y Servicio Express/RAPID (servicio de autobús para viajes cotidianos). El servicio afectado sería comparado con el número de pasajeros del sistema de transporte en general por Servicio Local de Autobús o Servicio de Autobús Express/RAPID.

F. NORMA DE CARGA DESPROPORCIONADA (ANÁLISIS DE LA EQUIDAD EN EL SERVICIO)

Cuando se realice un análisis de equidad en el cambio al servicio, se usará el siguiente umbral para determinar cuándo un cambio al servicio resultaría en una carga desproporcionada para las poblaciones o los pasajeros de bajos ingresos:

Norma de la Carga Desproporcionada

Cuando la diferencia en los impactos adversos entre la población⁴ y/o el número de pasajeros³ de bajos ingresos y la población y/o los pasajeros que no son de bajos ingresos en un servicio afectado es igual o mayor que el cinco por ciento en comparación con el número de pasajeros y/o población de bajos ingresos y que no son de bajos ingresos⁵ del sistema de transporte, habría un impacto desproporcionado de carga.

Encontrando Un Impacto Desproporcionado de Carga

En caso de que Valley Metro o la Ciudad de Phoenix encuentren que las poblaciones o los pasajeros de bajos ingresos sufren impactos desproporcionados de carga derivados de los cambios propuestos al servicio, en conformidad con la Circular 4701.1B de la administración FTA, Valley Metro o la Ciudad de Phoenix deberían tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos cuando sea practicable. Valley Metro o la Ciudad de Phoenix describirán las alternativas disponibles para las poblaciones de bajos ingresos afectadas por el/los cambio/s propuesto/s al servicio. Sin embargo, dado a que las poblaciones de bajos ingresos no son una clase protegida bajo el Título VI del Decreto de los Derechos Civiles de 1964, la falla en completar este análisis no resultará en que se encuentre en incumplimiento bajo el Título VI. Aunque las poblaciones de bajos ingresos no son una clase protegida, la administración FTA requiere que los proveedores de transporte evalúen los cambios propuestos a las tarifas para determinar si éstas tendrán qué sufragar una carga desproporcionada de los cambios.

G. EJEMPLO DE ANÁLISIS PARA LAS RUTAS EXISTENTES

El número total de pasajeros del sistema es 49 por ciento minoritario y 51 por ciento no minoritario. Si el número de pasajeros de la Ruta A (basado en la encuesta O&D) es 55 por ciento minoritario y 45 por ciento no minoritario, entonces el grupo minoritario llevaría el 55 por ciento de la carga, mientras que el grupo no minoritario llevaría el 45 por ciento de la carga. Habría un impacto dispar para el grupo minoritario porque éste llevaría un 6 por ciento más de su parte esperada (55 por ciento de la carga en comparación con el 49 por ciento del número total de pasajeros [$55 - 49 = 6$]); mientras que el grupo no minoritario llevaría un 6 por ciento menos de su parte esperada (45 por ciento de la carga en comparación con el 51 por ciento del número total de pasajeros [$45 - 51 = -6$]). Aplicando la norma del impacto dispar del 5 por ciento, habría un impacto dispar.

H. EJEMPLO DE UN ANÁLISIS PARA LA EXPANSIÓN O ADICIÓN DE UNA NUEVA RUTA

El análisis para la expansión de una ruta existente o la adición de una nueva ruta sería el mismo que el análisis de cambios en una ruta existente, excepto que se usarían datos del censo alrededor de la ruta ya que no existirían datos de la encuesta O/D para el área en la que se ampliaría la ruta o donde se agregaría una nueva ruta.

I. FUENTES DE DATOS DE ANÁLISIS DE EQUIDAD

Categoría	Acción	Sub Acción	Método de Evaluación
Cambio al Nivel ^a de Servicio	Reducción	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D ^b
	Expansión	No Es Aplicable	
Largo de la Ruta	Reducción	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D
	Expansión	No Es Aplicable	Datos de los Censos
Cambio a la Alineación de la Ruta	Reducción	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D
	Expansión	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D y Datos de los Censos
	Modificación	Segmento/s Eliminado/s	Datos de la Encuesta de O/D y Datos de los Censos
		Segmento/s a Nuevas Áreas	Datos de los Censos
Eliminación	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D	
Nueva Ruta	Nueva Ruta	No Es Aplicable	Datos de los Censos
Acceso a los Medios de Tarifas	Modificaciones	No Es Aplicable	Datos de la Encuesta de O/D Datos de los Censos

^a Nivel de Servicio – Se refiere a la duración del servicio (horas de operación), días de operación, viajes e intervalos (frecuencias del servicio) para una ruta de transporte o para el sistema regional de transporte.

^b Datos de la Encuesta de Origen/Destino

J. EXENCIONES

Los umbrales de los cambios importantes al servicio excluyen cualquier cambio al servicio que sea causado por lo siguiente:

- Experimental, Piloto o de Demostración – Estos servicios se pueden instituir durante un total de 12 meses acumulativos sin realizar un análisis de equidad del Título VI. Si un servicio Experimental, Piloto o de Demostración va a operar durante más de 12 meses acumulativos, se debe completar un análisis de equidad del Título VI antes del final de los primeros 12 meses que el servicio esté en operación. Los servicios Experimentales, Piloto o de Demostración que sean modificados y continúen más allá de 12 meses acumulativos se consideran una continuación del mismo servicio y están sujetos a un análisis de equidad del Título VI. Para ser considerado un nuevo servicio Experimental, Piloto o de Demostración, un servicio no debe haber operado durante 12 meses consecutivos.
- Ajustes Menores a los Intervalos: Los intervalos en las rutas de transporte se ajustan hasta cinco minutos durante los períodos de las horas pico y 15 minutos durante los períodos de las horas que no son pico.
- Nuevo Periodo de “Adaptación” del Servicio de Transporte – Ajustes a las frecuencias de servicio y/o a la duración del servicio para las nuevas rutas de transporte que han estado en servicio de ingresos durante menos de 365 días.
- Otros Proveedores o Agencias de Servicios – Acciones de otros proveedores de servicios o agencias públicas que proveen/administran servicios de transporte que no son la responsabilidad de Valley Metro o de la Ciudad de Phoenix.
- Servicio de Emergencia y Servicio de Respuesta a Desastres Naturales o Catastróficos – Cambios al servicio implementados en respuesta a fuerzas de la naturaleza, tales como terremotos, incendios forestales, pandemias u otros desastres naturales; desastres catastróficos causados por el hombre; u otras interrupciones que puedan forzar la suspensión o ampliación del servicio programado de transporte por razones de seguridad pública, financieras o técnicas.
- Servicio de Respuesta a Fallas en la Infraestructura de Transporte Auxiliar – Cambios al servicio implementados en respuesta a fallas en la infraestructura de transporte auxiliar, tales como puentes vehiculares, pasos a desnivel de puentes de carreteras, túneles o autopistas elevadas que obliguen a suspender el servicio de transporte.
- Servicios Superpuestos – Una reducción en las millas de ingresos en una línea que se compensa por un aumento en las millas de ingresos en la sección superpuesta de una ruta alternativa de transporte (una sección superpuesta es donde dos o más rutas de autobús o líneas del tren ligero comparten la misma alineación, paradas o estaciones para una distancia corta).

- Servicio de Temporada y para Eventos Especiales – Cambios a los niveles del servicio de autobús en las rutas que ocurren debido a cambios estacionales del número de pasajeros, y rutas de autobuses dedicadas temporalmente o aumentos a las frecuencias del servicio establecidas para proveer servicio a actividades de eventos o para mitigar el congestionamiento de tráfico causado por otras actividades, tales como la construcción de caminos.
- Desviaciones Temporales de Rutas – Cambios a corto plazo a una ruta causados por la construcción de caminos, mantenimiento rutinario de caminos, cierres de caminos, condiciones de emergencia en el camino, crisis fiscal, manifestaciones civiles o cualquier circunstancia incontrolable.

K. DEFINICIONES

Disparate Impact / Impacto Dispar – Una norma o práctica aparentemente neutral que tiene un efecto desproporcionadamente adverso en poblaciones o pasajeros minoritarios del área de servicio.

Disparate Treatment / Tratamiento Dispar – Una acción que resulta en una circunstancia en la que poblaciones o pasajeros minoritarios sean tratados de manera distinta a otros debido a su raza, color y origen nacional.

Disproportionate Burden / Carga Desproporcionada – Una norma o práctica aparentemente neutral que tiene un efecto desproporcionadamente adverso en la población o en los pasajeros de bajos ingresos del área de servicio.

Express Transit Service / Servicio de Transporte Express – Incluye a los servicios designados de autobús Express y de autobús RAPID de Valley Metro.

High-Capacity Transit (HCT) / Transporte de Alta Capacidad (HCT) – Una instalación o servicio de transporte que opera con alta y consistente frecuencia de servicio.

Local Transit Service / Servicio Local de Transporte – Incluye al transporte por tren ligero, tranvía, rutas locales fijas de autobús, autobús local de paradas limitadas y servicios de autobús circulador/transbordador.

Low-income Person / Persona de Bajos Ingresos – Una persona cuyo ingreso medio del hogar se encuentra al nivel ó es más bajo del 150 por ciento del umbral de la pobreza de acuerdo con el Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos.

Low-income Areas / Áreas de Bajos Ingresos – Un distrito del censo u otra área geográficamente consolidada que tenga un porcentaje más alto de personas de bajos ingresos (definido anteriormente) que el porcentaje promedio general de personas de bajos ingresos en el área de servicio de la ruta.

Minority Person / Persona Minoritaria – Una persona minoritaria incluye a personas indias americanas y nativas de Alaska, asiáticas, negras o afro americanas, hispanas o latinas, nativas de Hawái o de otras islas del Pacífico, como se define en la circular del Título VI de la administración FTA.

Minority Populations / Poblaciones Minoritarias – Un grupo de personas minoritarias fácilmente identificables que viven en la proximidad geográfica de áreas de uso de terrenos residenciales dentro de los distritos del censo donde el porcentaje de personas minoritarias es mayor que el promedio del área de servicio de Valley Metro.

Minority Route / Ruta Minoritaria – Una ruta que tiene por lo menos 1/3 de sus millas de ingresos totales en un bloque o grupo de bloques del censo, o en una zona o zonas de análisis de tráfico con un porcentaje de población minoritaria que exceda al porcentaje de población minoritaria en el área de servicio de transporte, como se define en la Circular del Título VI de la administración FTA. Un receptor puede complementar estos datos del área de servicio con datos de los pasajeros específicos de la ruta en aquellos casos en los que el número de pasajeros no refleje las características del bloque del censo, el grupo del bloque, o la zona de análisis de tráfico.

Route-level / Nivel de la Ruta – Se refiere al nivel geográfico de análisis en el nivel de alineación de la ruta por medio del cual se mide el rendimiento de una ruta de transporte con respecto a la equidad.

Route-Service Area / Área de Servicio de la Ruta – Un amortiguador radial de tres cuartos de milla a cada lado de la alineación de una ruta de transporte.

Service Level / Nivel de Servicio – La duración del servicio (horas de operación), días de operación, viajes, e intervalos (frecuencias del servicio) para una ruta de transporte o para el sistema regional de transporte.

Service Span / Duración de Servicio – El periodo de tiempo durante el cual el servicio es operado (ejem.: de 6 a.m. a 10 p.m.). La duración puede variar según el día entre semana, sábado, o domingo.

System-wide / A Través de Todo el Sistema – Se refiere al nivel geográfico de análisis por medio del cual se mide el rendimiento de todo el sistema de transporte con respecto a la equidad.

Transit Service Area / Área de Servicio de Transporte – El área de servicio para el servicio local de autobús se considera como un amortiguador de tres cuartos de milla alrededor del sistema de transporte, y para el servicio Express/RAPID es un amortiguador de tres millas alrededor de las instalaciones de los sitios de estacionamiento Park-and-Ride e instalaciones de transporte.



Transit System / Sistema de Transporte – Una red urbana coordinada de modos de transporte público de pasajeros con itinerarios que incluye autobuses locales y exprés de ruta fija, transporte en tren ligero y tranvía, transporte en autobuses rápidos y servicios de autobuses circuladores que proveen movilidad a las personas de un lugar a otro.

Procedimientos Públicos Participativos

Para todos los cambios propuestos al servicio, Valley Metro y/o la Ciudad de Phoenix llevarán a cabo actividades de divulgación pública como se describe en el Plan de Participación Pública.