

2022 Actualización del Programa del Título VI

Presentado en cumplimiento del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Circular 4702.1B de la FTA





2022 Actualización del Programa del Título VI



Índice

Resumen ejecutivo.....2

Definiciones.....3

Parte I: Requisitos generales6

Procedimiento de aviso y denuncia conforme al Título VI.....6

Investigaciones, denuncias y demandas en virtud del Título VI8

Plan de participación pública.....13

Participación de la comunidad en la Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022.....13

Plan de Acceso al Idioma.....14

Supervisión de los subreceptores14

Revisión del Programa conforme al Título VI en relación con los subreceptores.....15

Supervisión de la prestación del servicio y políticas y normas del Servicio de Transporte15

Ubicación y construcción de instalaciones15

Parte II: Políticas de análisis de la equidad conforme al Título VI16

Análisis de equidad del cambio importante del servicio y del cambio de tarifa19

Parte III: Análisis demográfico.....19

Servicios actuales y área de servicio.....20

Características de los usuarios y datos demográficos (por viaje)24

Evaluación demográfica y de las instalaciones.....24

Resumen ejecutivo

Título VI y justicia ambiental

La equidad es un principio básico de la misión operativa del Distrito de Transporte Regional (*Regional Transportation District*; RTD), que consiste en prestar servicios de transporte público dentro de la región de Denver. Un sistema de transporte colectivo equitativo distribuye los beneficios y los efectos adversos del servicio de transporte de forma justa, sin distinción de raza, color, origen nacional o nivel de bajos ingresos. Este principio se detalla y consolida en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y en el decreto ejecutivo (*Executive Order*; EO) 12898 relativo a la justicia ambiental.

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 prohíbe la discriminación en función de la raza, el color o el origen nacional en los programas que reciben ayuda financiera federal. En particular, el Título VI establece que "ninguna persona en Estados Unidos podrá, por motivos de raza, color u origen nacional, ser excluida de participar en cualquier programa o actividad que reciba ayuda financiera federal, verse privada de los beneficios relacionados con estos, o ser objeto de discriminación en dichos programas o actividades".

En 1994, el presidente Clinton promulgó el decreto ejecutivo 12898, que establece que cada organismo federal "velará, como parte de su misión, por la consecución de la justicia ambiental, identificando y abordando los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o el medio ambiente de sus programas, políticas y actividades en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos".

La finalidad del Título VI es eliminar los obstáculos y las condiciones que impiden a las minorías y a las personas de bajos ingresos, así como a las personas con competencia limitada en inglés (*limited English proficiency*; LEP), obtener un acceso equitativo a los bienes y servicios públicos. En efecto, el Título VI promueve la justicia y la equidad en los programas y actividades que reciben ayuda federal. El Título VI se fundamenta en la garantía constitucional de que todos los seres humanos tienen derecho a igual protección de la ley, y aborda en concreto la participación de las personas afectadas en el proceso de toma de decisiones.

Existen muchas formas de discriminación ilegal por motivos de raza, color u origen nacional que pueden limitar las oportunidades de las comunidades subrepresentadas de acceder a los servicios y programas en igualdad de condiciones. Al gestionar un programa que recibe ayuda federal,¹ el receptor no puede, por motivos de raza, color u origen nacional, ya sea directamente o a través de medios contractuales, hacer lo siguiente:

- denegar servicios, ayudas o beneficios del programa;
- ofrecer un servicio, ayuda o beneficio diferente, u ofrecerlos de una forma distinta a las que se prestan a otras personas;
- omitir la participación y el acceso de las personas con competencia limitada en inglés; o
- segregar o tratar por separado a las personas en cualquier asunto relacionado con la recepción de cualquier servicio, ayuda o beneficio.

La circular 4702.1B de la Administración Federal de Transporte (*Federal Transit Administration*; FTA) facilita a los receptores de la ayuda financiera de la FTA instrucciones para garantizar el cumplimiento del Título VI y la

¹ La Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987 modificó cada una de las leyes afectadas con la adición de un artículo en el que se define la palabra "programa", para dejar claro que la discriminación está prohibida en todo el organismo si cualquiera de sus partes recibe ayuda financiera federal.

Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022



justicia ambiental. En esta circular, la FTA exige que el RTD documente las medidas adoptadas para cumplir la normativa del Título VI del Departamento de Transporte de EE. UU. (*U.S. Department of Transportation*; USDOT) presentando un Programa conforme al Título VI a su responsable regional de derechos civiles de la FTA una vez cada tres años o según indique la FTA.

En esta Actualización del Programa conforme al Título VI, la Oficina de Equidad en el Transporte del RTD, a cargo de la División de Derechos Civiles, recopiló documentación sobre las medidas tendientes al cumplimiento adoptadas entre junio de 2019 y abril de 2022. Las políticas, procedimientos, normas, prácticas y análisis incluidos en este documento ilustran el modo en que el RTD garantiza el cumplimiento del Título VI, aportando documentación de acuerdo con los requisitos de los receptores de subvenciones de la FTA. A continuación, se ofrece un resumen de la recopilación de documentos e información que componen la Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022.

El gerente general y director ejecutivo tiene la responsabilidad general de velar por el cumplimiento del compromiso del organismo con el Programa conforme al Título VI. El director de Derechos Civiles del RTD y el gerente de Equidad en el Transporte son los principales responsables de administrar y supervisar los requisitos del Título VI, pero todos los empleados y contratistas del organismo tienen la obligación de garantizar el cumplimiento del principio de no discriminación y de promover la protección de los derechos civiles. Por consiguiente, la Junta Directiva del RTD debe aprobar el Programa conforme al Título VI del organismo antes de su presentación a la FTA.

Definiciones

Los siguientes términos y definiciones fueron extraídos de la circular 4702.1B de la FTA, a menos que se indique lo contrario.

Receptor directo: Una entidad que recibe financiación directamente de la FTA. A los efectos del Título VI, el receptor directo se distingue del receptor principal en que el receptor directo no hace extensiva la ayuda financiera a los subreceptores, mientras que el receptor principal sí lo hace.

Discriminación: Cualquier acción u omisión, ya sea intencional o no, en cualquier programa o actividad de un receptor de ayuda federal, subreceptor o contratista que suponga un trato o un impacto desigual o perpetúe los efectos de una discriminación previa basada en la raza, el color o el origen nacional.

Impacto desigual: Una política o práctica en apariencia neutral que afecta de forma desproporcionada a los miembros de un grupo identificado por su raza, color u origen nacional, cuando la política o práctica del receptor carezca de una justificación legítima sustancial y cuando existan una o más alternativas que permitirían alcanzar los mismos objetivos legítimos pero con un efecto menos desproporcionado en función de la raza, el color o el origen nacional.

Trato desigual: Acciones que dan lugar a circunstancias en las que personas en situación similar reciben un trato diferente de forma intencional (es decir, menos favorable) que otras debido a su raza, color u origen nacional.

Carga desproporcionada: Una política o práctica neutral que afecta de forma desproporcionada a las poblaciones de bajos ingresos más que a las que no lo son. Si se determina que la carga es desproporcionada, el receptor deberá evaluar alternativas y mitigar las cargas en la medida de lo posible.

Justicia ambiental: El decreto ejecutivo 12898, "Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos", fue firmado por el presidente Clinton el 11 de febrero de 1994. Tras la promulgación del decreto ejecutivo, el Departamento de Transporte de EE. UU. (*Department of Transportation*; DOT) emitió un decreto del DOT para la aplicación del decreto ejecutivo sobre justicia ambiental. El decreto del DOT (decreto 5610.2(a), "Medidas para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos",

Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022



77 FR 27534, 10 de mayo de 2012) describe el proceso que el Departamento y sus administraciones modales (incluida la FTA) utilizará para incorporar los principios de justicia ambiental en los programas, políticas y actividades.

Medios de pago: Forma de pago del servicio de transporte (por ejemplo, boleto en efectivo, abono mensual, etc.).

Cambio de tarifa: Aumento del precio de los medios de pago, disminución del precio de los medios de pago, creación de nuevos medios de pago o la suspensión de los medios de pago existentes.

Ruta fija: Servicio de transporte público prestado en vehículos que recorren rutas predeterminadas según un horario fijo.

Personas con competencia limitada en inglés (LEP): Personas cuya lengua materna no es el inglés y que tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o entender el inglés, incluidas las personas que declararon al Censo de EE. UU. que su nivel de inglés era inferior a muy bueno.

Persona de bajos ingresos: Según la definición del RTD, a los efectos del Título VI, se entiende por persona de bajos ingresos aquella cuyo ingreso familiar medio es igual o inferior al 150 % de las pautas de pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos de EE. UU. (*Department of Health and Human Services; HHS*).

Población de bajos ingresos: Cualquier grupo fácilmente identificable de personas de bajos ingresos que vivan en proximidad geográfica y, si las circunstancias lo justifican, personas dispersas geográficamente/transeúntes (como trabajadores migrantes o nativos estadounidenses) que se verán afectadas de manera similar por un programa, política o actividad propuestos por la FTA.

Ruta de transporte de bajos ingresos: Ruta que tiene al menos la mitad de su recorrido total de ingresos en un bloque censal o grupo de bloques con un porcentaje de población de bajos ingresos que excede el porcentaje de población de bajos ingresos en el área de servicio de transporte en su conjunto.

Personas pertenecientes a las minorías: Esto incluye lo siguiente:

- Indígenas estadounidenses y nativos de Alaska, lo que se refiere a las personas con orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de América del Norte y del Sur (incluida América Central) y que mantienen una afiliación tribal o un vínculo comunitario.
- Asiáticos, lo que se refiere a personas originarias de cualquiera de los pueblos originarios de Extremo Oriente, el Sudeste Asiático o el subcontinente indio, incluidos, por ejemplo, Camboya, China, India, Japón, Corea, Malasia, Pakistán, las Islas Filipinas, Tailandia y Vietnam.
- Negros o afroamericanos, lo que se refiere a las personas con orígenes en cualquiera de los grupos raciales negros de África.
- Hispanos o latinos, lo que incluye a las personas de cultura u origen cubano, mexicano, puertorriqueño, sudamericano, centroamericano o de otra cultura u origen español, independientemente de su raza.
- Nativos de Hawái u otros isleños del Pacífico, lo que se refiere a las personas que tienen orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Hawái, Guam, Samoa u otras islas del Pacífico.

Población minoritaria: Cualquier grupo fácilmente identificable de personas pertenecientes a las minorías que vivan en proximidad geográfica y, si las circunstancias lo justifican, poblaciones dispersas geográficamente/transeúntes (como trabajadores migrantes o nativos estadounidenses) que se verán afectadas de manera similar por un programa, política o actividad propuestos por el DOT.

Ruta de transporte minoritaria: Según la definición del RTD y de conformidad con la C4702.1B de la FTA, es una ruta que tiene al menos un tercio de su recorrido total de ingresos en un bloque censal o grupo de bloques con un porcentaje de población minoritaria que excede el porcentaje de población minoritaria en el área de servicio de transporte.

Origen nacional: El país concreto en el que nació una persona o en la que nacieron sus padres o antepasados. El origen nacional incluye la competencia limitada en inglés.

Personas no pertenecientes a las minorías: Blancas (no hispanas).

Transporte público: Servicios regulares y permanentes de transporte con superficie de uso compartido, abiertos al público o a un segmento del público definido por edad, discapacidad o bajos ingresos. El transporte público incluye autobuses, metro, tren ligero, tren de cercanías, monorraíl, transbordadores de pasajeros, trolebuses, funiculares, vehículos de transporte de personas y furgonetas. El transporte público no incluye Amtrak, el servicio de autobuses interurbanos, el servicio de autobuses chárter, el servicio de autobuses escolares, el servicio de visitas turísticas, el servicio de traslado de cortesía para clientes de uno o más establecimientos específicos, ni los servicios de traslado dentro de una terminal o de una instalación. El transporte público puede ser de ruta fija o en respuesta a la demanda.

Beneficiario: Cualquier entidad pública o privada que reciba ayuda financiera federal de la FTA, ya sea directamente de la FTA o indirectamente a través de un receptor principal. Este término incluye a los subreceptores, los receptores directos, los receptores designados y los receptores principales. El término no incluye a ningún beneficiario final de cualquiera de estos programas de asistencia.

Norma/política de servicio: Medida o política de prestación de servicios establecida que utiliza un proveedor de transporte u otro receptor para planificar o distribuir servicios y beneficios dentro de su área de servicio.

Subreceptor: Entidad que recibe ayuda financiera federal de la FTA a través de un receptor principal.

Programa conforme al Título VI: Documento elaborado por un receptor de la FTA para demostrar cómo el receptor está cumpliendo con los requisitos del Título VI. Los receptores directos y principales deben presentar sus Programas conforme al Título VI a la FTA cada tres años. El Programa conforme al Título VI debe ser aprobado por la junta directiva del receptor o la entidad rectora o funcionario(s) competente(s) responsable(s) de las decisiones de política antes de su presentación a la FTA.

Equidad en el transporte: El RTD define la equidad en el transporte de la siguiente manera:

- políticas que promueven la distribución equitativa de cargas y beneficios;
- promover un acceso justo y equitativo a los recursos y servicios;
- involucrar a los clientes que dependen del transporte público en procesos significativos de planificación y toma de decisiones.

Proveedor de transporte: Cualquier entidad que opere un servicio de transporte público, incluidas las entidades estatales, locales y regionales y las entidades públicas y privadas. Este término incluye a los receptores directos, receptores principales, receptores designados y subreceptores que prestan servicios de transporte público de ruta fija.

Parte I: Requisitos generales

La FTA exige que todos los receptores directos y principales documenten su cumplimiento de la normativa del Título VI del DOT presentando un Programa conforme al Título VI a su funcionario regional de derechos civiles de la FTA una vez cada tres años. Para todos los receptores, el Programa conforme al Título VI deberá ser aprobado por la junta directiva del receptor o la entidad rectora o funcionario(s) competente(s) responsable(s) de las decisiones de política antes de su presentación a la FTA. El **Anexo A** incluye una copia de la resolución de la Junta Directiva (Junta) del RTD que acredita la aprobación del Programa conforme al Título VI del RTD.

La sección "Requisitos generales" de este informe incluye los aspectos del Programa conforme al Título VI estipulados en el capítulo III de la circular 4702.1B de la FTA. Esta sección incluye la siguiente información:

1. Aviso público sobre el Título VI
2. Procedimiento de denuncia conforme al Título VI
3. Lista de las investigaciones, denuncias y demandas en virtud del Título VI
4. Plan de participación pública
5. Plan de Acceso al Idioma
6. Miembros de la Junta y contratación
7. Supervisión de los subreceptores
8. Análisis de equidad para la ubicación y construcción de instalaciones
9. Análisis de equidad de los cambios importantes de servicios y tarifas completados desde la presentación en 2019

Procedimiento de aviso y denuncia conforme al Título VI

El RTD publica el aviso público sobre el Título VI en el sitio web del organismo², en todos los vehículos³ (autobús y ferrocarril) y en sus oficinas administrativas⁴. Asimismo, en el sitio web del organismo pueden consultarse los formularios⁵ y procedimientos de denuncia del RTD conforme al Título VI.

Aviso sobre el Título VI en el sitio web del RTD

A continuación, se muestra el aviso sobre el Título VI en el sitio web del RTD:

El RTD respeta los derechos civiles

El RTD gestiona sus programas sin importar la raza, el color y el origen nacional, conforme a la legislación vigente.

Declaración de política sobre el Título VI del RTD

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece:

"Ninguna persona en los Estados Unidos podrá, por motivos de raza, color u origen nacional, ser excluida de participar en cualquier programa o actividad que reciba ayuda financiera federal, verse privada de los beneficios relacionados con estos, o ser objeto de discriminación en dichos programas o actividades".

² <https://www.rtd-denver.com/reports-and-policies/title-vi-policy>

³ Véase el **Anexo B**, Aviso sobre vehículos en virtud del Título VI

⁴ Véase el **Anexo C**, Aviso sobre oficinas administrativas en virtud del Título VI

⁵ Véase el **Anexo D**, formulario de denuncia del RTD en virtud del Título VI

Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022



El RTD se compromete a cumplir con los requisitos del Título VI en todos sus programas y actividades financiados con fondos federales. Para solicitar información adicional sobre los requisitos de no discriminación con arreglo al Título VI del RTD, llámenos al 303-299-2370 (TTY 7-1-1) o envíenos un correo electrónico a titlevicomplaints@rtd-denver.com.

Presentar una denuncia en virtud del Título VI

Toda persona que se considere perjudicada por una práctica discriminatoria ilegal en virtud del Título VI puede presentar una denuncia ante el RTD. Las denuncias deberán presentarse por escrito o mediante un formulario que pueda completarse en línea y remitirse al RTD en un plazo de 180 días a partir de la fecha del presunto acto discriminatorio. Para obtener información sobre cómo presentar una denuncia, póngase en contacto con el RTD por cualquiera de los métodos que se indican a continuación.

Correo postal

RTD, Attn: Transit Equity Manager [gerente de Equidad en el Transporte]
1660 Blake St - BLK-31
Denver, CO 80202

Línea directa para denuncias: 720-299-2061

Teléfono del Servicio de Atención al Cliente: 303-299-6000

Fax: 303-299-2061

Correo electrónico: titlevicomplaints@rtd-denver.com

Puede presentar una denuncia directamente a la Administración Federal de Transporte:

Office of Civil Rights [Oficina de Derechos Civiles]
Attention: Title VI Program Coordinator [coordinador del Programa conforme al Título VI]
East Building, 5th Floor-TCR, 1200 New Jersey Ave., SE
Washington, D.C. 20590

Procedimiento de denuncia conforme al Título VI

Toda persona que considere que ha sido excluida de participar en los programas, actividades o servicios del RTD o que se le han denegado los beneficios de estos a causa de discriminación por motivos de raza, color u origen nacional puede presentar una denuncia en virtud del Título VI ante el RTD.

La denuncia debe presentarse en un plazo de 180 días a partir de la fecha de la presunta discriminación. El RTD permite recurrir a un representante para presentar una denuncia en nombre del denunciante. Todas las comunicaciones posteriores a la denuncia se dirigirán al representante del denunciante, en primer lugar, y al denunciante, en segundo lugar.

Una vez presentada la denuncia, el RTD la estudiará y determinará si el organismo tiene jurisdicción. El cliente recibirá una carta de acuse de recibo en la que se le informará si la denuncia será investigada por el RTD, en un plazo de siete días hábiles a partir de la presentación de la denuncia. A menos que el RTD especifique un plazo mayor, el denunciante dispondrá de 10 días a partir de la fecha de la carta para enviar la información solicitada al investigador del RTD asignado al caso.

El investigador podrá entrevistar a las personas citadas como testigos y a cualquier otra persona que pueda tener información. Si se necesita más información para resolver el caso, el RTD podrá ponerse en contacto con el denunciante o el testigo. Si el denunciante no se pone en contacto con el investigador del RTD o este último

no recibe la información adicional dentro del plazo requerido, el RTD podrá cerrar el caso por vía administrativa. El caso también puede cerrarse por vía administrativa si el denunciante no desea seguir adelante con su caso.

Por lo general, el RTD completará la investigación dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que se reciba el formulario de denuncia completado. Si bien el RTD se esfuerza por resolver rápidamente todas las denuncias, este proceso variará en función de la complejidad de la denuncia, las personas implicadas y otros factores. Una vez concluida la investigación, el denunciante recibirá una carta de respuesta definitiva a su denuncia.

Si el denunciante no está de acuerdo con la decisión del RTD, puede solicitar la reconsideración por escrito al gerente de Equidad en el Transporte del RTD dentro de los siete (7) días siguientes a la fecha de la carta del RTD, indicando con precisión los motivos para la reconsideración. El gerente de Equidad en el Transporte notificará al denunciante su decisión de aceptar o rechazar la solicitud de reconsideración en un plazo de diez (10) días. En los casos en que se admita la reconsideración, el gerente de Equidad en el Transporte enviará una carta de determinación al denunciante una vez concluido el examen de reconsideración.

Investigaciones, denuncias y demandas en virtud del Título VI

Los receptores federales tienen la obligación de aceptar, registrar e investigar directamente las denuncias de discriminación. Asimismo, los receptores deben notificar al público su derecho a presentar una denuncia y los procedimientos para tramitarla. En los últimos tres años, el RTD ha observado un aumento de la frecuencia de las denuncias.

Más abajo se facilita información sobre las investigaciones, denuncias y demandas correspondientes al período cubierto por el informe.

- **Investigaciones.** Durante el período cubierto por el informe se inició una investigación de la División de Derechos Civiles del estado de Colorado por presunta discriminación racial. El RTD solicitó el desistimiento y llegó a un arreglo privado con el demandado. La acusación se desestimó el 26 de enero de 2022.
- **Demandas.** No hubo demandas durante el período cubierto por el informe.
- **Denuncias.** Las denuncias presentadas al RTD fueron recibidas, investigadas y resueltas por el personal del RTD. La tabla 1 enumera las denuncias amparadas por el Título VI que se recibieron durante el período cubierto por el informe.

La categoría "Medida adoptada" se designa de acuerdo con lo siguiente:

- No se constató ninguna infracción: La investigación concluye que el empleado no cometió infracción alguna o que esta no se produjo
- No se encontraron elementos de prueba suficientes: La investigación concluye que el hecho se produjo, pero no guardó relación con las clases protegidas por el Título VI
- Se encontraron elementos de prueba suficientes: La investigación concluye que el hecho se produjo y guardó relación con las clases protegidas por el Título VI

Tabla 1: Denuncias relacionadas con el Título VI recibidas por el RTD desde la última presentación del programa

Fecha de presentación	Fundamento del Título VI	Estado	Medida adoptada
21 de mayo de 2019	Color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
29 de julio de 2019	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
11 de diciembre de 2019	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
5 de marzo de 2020	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
14 de marzo de 2020	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
23 de marzo de 2020	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
16 de mayo de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
19 de mayo de 2020	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
29 de mayo de 2020	Color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
31 de mayo de 2020	Raza, origen nacional	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
10 de julio de 2020	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
22 de julio de 2020	Color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
8 de agosto de 2020	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
10 de agosto de 2020	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
10 de agosto de 2020	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
26 de agosto de 2020	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
29 de septiembre de 2020	Raza, color	Cerrado	Se constató una infracción
13 de noviembre de 2020	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
17 de noviembre de 2020	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
7 de diciembre de 2020	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
27 de diciembre de 2020	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
6 de enero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
11 de enero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
18 de enero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción

18 de febrero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
3 de febrero de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
6 de febrero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
17 de febrero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
18 de febrero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
22 de febrero de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
27 de febrero de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
10 de marzo de 2021	Raza, origen nacional	Cerrado	No se constató ninguna infracción
10 de marzo de 2021	Raza, color, origen nacional	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
12 de marzo de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
13 de marzo de 2021	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
16 de marzo de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
18 de marzo de 2021	Raza, color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
20 de marzo de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
28 de marzo de 2021	Raza, color, origen nacional	Cerrado	No se constató ninguna infracción
2 de abril de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
8 de abril de 2021	Color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
8 de abril de 2021	Raza, origen nacional	Cerrado	No se constató ninguna infracción
20 de abril de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
24 de abril de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
27 de abril de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
28 de abril de 2021	Raza, color	Cerrado	No se constató ninguna infracción
4 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
10 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
11 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
12 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
19 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
21 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes

21 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
23 de mayo de 2021	Color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
25 de mayo de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
3 de junio de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
7 de junio de 2021	Color	Cerrado	Cierre administrativo
9 de junio de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
12 de junio de 2021	Raza	Cerrado	Se encontraron elementos de prueba suficientes
13 de junio de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
4 de julio de 2021	Origen nacional	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
16 de julio de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
22 de julio de 2021	Raza	Cerrado	Cierre administrativo
5 de agosto de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
16 de agosto de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
21 de agosto de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
31 de agosto de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
31 de agosto de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
7 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
8 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	Cierre administrativo
10 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
16 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
17 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
28 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
29 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
29 de septiembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
2 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
7 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
9 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción

12 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
13 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
14 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
14 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
18 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
25 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
31 de octubre de 2021	Raza	Cerrado	Se encontraron elementos de prueba suficientes
1 de noviembre de 2021	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
18 de noviembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
18 de noviembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
24 de noviembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
29 de noviembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
6 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
11 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
13 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
16 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
17 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
22 de diciembre de 2021	Origen nacional	Cerrado	No se constató ninguna infracción
27 de diciembre de 2021	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
24 de enero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
29 de enero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
2 de febrero de 2022	Color	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
3 de febrero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
8 de febrero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
18 de febrero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción
22 de febrero de 2022	Raza	Cerrado	No se encontraron elementos de prueba suficientes
28 de febrero de 2022	Raza	Cerrado	No se constató ninguna infracción

Para hacer frente al aumento de las denuncias, el RTD está poniendo en práctica un programa de capacitación sobre no discriminación y equidad en el transporte. El objetivo del programa es transmitir a los empleados que trabajan con clientes la competencia y sensibilización culturales necesarias para mejorar la experiencia de los clientes en beneficio de todos.

Plan de participación pública

El RTD ha implementado un proceso integral de participación del público para garantizar que las minorías, las personas de bajos ingresos y las personas con competencia limitada en inglés participen en las actividades de divulgación y participación públicas. El Plan de Participación Pública (PPP) del RTD del **Anexo E** se presentó por primera vez a la FTA en mayo de 2019 como parte de la respuesta a la revisión del Programa conforme al Título VI de la FTA y se ha actualizado en el marco de esta presentación. El Plan de Participación Pública también describe el enfoque del RTD para lograr la diversidad en sus comités asesores no electos. La Oficina de Equidad en el Transporte del RTD funciona como un recurso para otras divisiones del RTD con el fin de integrar a estas poblaciones en las actividades de participación pública del RTD.

Al proponer cambios en el servicio o en las tarifas, el RTD utiliza diversos métodos para comunicar y solicitar la opinión de la comunidad y de las poblaciones destinatarias. El RTD también lleva a cabo una amplia labor de divulgación junto con proyectos a gran escala para garantizar que las residencias y empresas afectadas estén informadas sobre el impacto y los beneficios del proyecto y tengan la oportunidad de participar en la planificación y ejecución. En las rutas en las que existe un número significativo de clientes u hogares LEP, el personal del RTD traduce los materiales para garantizar que estos miembros de la comunidad puedan participar. Se presta especial atención a la identificación de las personas dependientes del servicio de transporte que puedan verse afectadas por un cambio de ruta o de servicio.

En consonancia con los requisitos del Título VI, el personal del RTD utiliza *software* de cartografía de sistemas de información geográfica (*geographic information systems*, GIS) para crear mapas que identifiquen a las comunidades de bajos ingresos, minorías y LEP afectadas.

El análisis se comparte con el personal del RTD que trabaja con las comunidades afectadas para identificar las estrategias destinadas a implicar a las minorías, las personas de bajos ingresos y las poblaciones LEP.

Participación de la comunidad en la Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022

Los siguientes puntos se completaron para recabar comentarios sobre las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada del RTD, incorporando el acceso a destinos clave de servicios públicos en los análisis de equidad del servicio, así como la actualización del Plan de Acceso al Idioma del RTD.

El personal de Equidad en el Transporte investigó las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada de 16 agencias de transporte y consultó a más de 25 miembros del personal del Título VI de las regiones VII, VIII y X de la FTA.

- Comité Asesor de Ciudadanos (CAC): El personal del RTD consultó al CAC durante todo el proceso de actualización del programa. En su reunión del 16 de febrero de 2022, el CAC estudió y analizó las actualizaciones propuestas de las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada. El comité también participó en la encuesta sobre equidad en el transporte para dar su opinión sobre la Actualización del Programa conforme al Título VI y el Plan de Acceso al Idioma revisado.
- Encuesta sobre equidad en el transporte: El RTD envió también un cuestionario al personal de 36 organizaciones comunitarias y recurrió a socios multiculturales para distribuir las encuestas (tanto en inglés como en español). En el cuestionario se preguntó sobre los conocimientos del Programa conforme al Título VI, las observaciones de cambios en el servicio o en las tarifas que hayan tenido un impacto significativo en los clientes atendidos, las opiniones sobre otros aspectos que deberían tenerse en cuenta a la hora de realizar cambios en el servicio, y ejemplos de evaluación de políticas para detectar posibles efectos desproporcionados en las personas con bajos ingresos o de color. El RTD recibió un total de 210 respuestas al cuestionario.
- Envío masivo de correos electrónicos: Las propuestas de políticas de impacto desigual y carga desproporcionada se publicaron en rtd-denver.com junto con el borrador completo de la Actualización

del Programa conforme al Título VI para recabar los comentarios del público. En la parte II se describe cómo esta labor de divulgación sirvió de base para las políticas y umbrales del RTD en materia de impacto desigual y carga desproporcionada: Políticas de análisis de la equidad conforme al Título VI.

Plan de Acceso al Idioma

El RTD se compromete a cumplir plenamente el Título VI y el decreto ejecutivo 13166 para ofrecer un acceso significativo a los programas, servicios y beneficios para las personas con competencia limitada en inglés o LEP. En 2022, el RTD actualizó su Plan de Acceso al Idioma y elaboró un calendario de aplicación para 2022-2025, tras un examen exhaustivo de las poblaciones LEP en el área de servicio del RTD y sus necesidades. El personal adoptará el enfoque recomendado de dos niveles para satisfacer las necesidades de las poblaciones LEP: El primer nivel mantiene los programas y actividades exitosos diseñados para satisfacer las necesidades lingüísticas de las poblaciones LEP, y el segundo nivel identifica nuevas áreas de enfoque para promover el objetivo del organismo de ofrecer a los clientes LEP un acceso significativo a los programas y servicios del RTD. Este plan servirá de guía al RTD para atender mejor a las poblaciones LEP y puede consultarse en el **Anexo F**.

Supervisión de los subreceptores

Los subreceptores de ayuda financiera federal del RTD también deben cumplir el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. Para cumplir con sus responsabilidades de aplicación en virtud del Título VI, el RTD implementó un proceso de supervisión de los subreceptores.

La Oficina de Equidad en el Transporte del RTD garantizará que se tomen las siguientes medidas para asegurar que el RTD y sus subreceptores cumplan con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la circular 4702.1B de la FTA:

1. Todos los años, los subreceptores deben proporcionar al RTD una Garantía de derechos civiles firmada por la FTA (Declaración de política del Título VI para subreceptores) en la que conste que se recopilaron o se recopilarán, según proceda, y se mantendrán todos los registros y otros datos exigidos por la circular 4702.1B de la FTA.
2. Cada subreceptor debe implementar un proceso de denuncia conforme al Título VI y facilitar al RTD una lista de las demandas en curso y un resumen de las denuncias de derechos civiles en las que se alegue discriminación por motivos de raza, color u origen nacional.
3. Cada subreceptor deberá publicar su Declaración de política en virtud del Título VI en lugares bien visibles, destacados y accesibles en todas sus instalaciones.
4. Los subreceptores deben adoptar medidas con responsabilidad para garantizar el acceso significativo a los beneficios, servicios, información y otros aspectos importantes de sus programas y actividades para las personas con competencia limitada en inglés.

En general, los subreceptores deben tener un proceso de participación pública que ofrezca oportunidades iniciales y continuas para que el público participe en la identificación de los impactos sociales, económicos y ambientales de las decisiones propuestas en materia de transporte. Las iniciativas para implicar a las minorías y a las personas de bajos ingresos en las actividades de participación pública pueden incluir tanto medidas globales, como la colocación de avisos públicos en todas las estaciones y en todos los vehículos, como medidas dirigidas a superar las barreras lingüísticas, institucionales, culturales, económicas, históricas o de otro tipo que puedan impedir a las minorías y a las poblaciones de bajos ingresos participar de forma eficaz en la toma de decisiones de un subreceptor. Los subreceptores deben presentar la documentación de su PPP al RTD.

Cada subreceptor se compromete además a cumplir y garantizar el cumplimiento por parte de sus terceros subcontratistas en cualquier nivel de cada subvención de todos los requisitos del Programa conforme al Título VI de la FTA, de conformidad con la circular 4702.1B de la FTA, 49 CFR 21.5(b)(2), 49 CFR 21.5(b)(7), y 49 CFR parte 21, Apéndice C.

Revisión del Programa conforme al Título VI en relación con los subreceptores

Como receptor designado de fondos de la FTA, el RTD recibe, administra y asigna fondos a los subreceptores y es responsable de documentar el cumplimiento del Título VI. Las responsabilidades del RTD incluyen la supervisión del cumplimiento del Título VI por parte de los subreceptores, la recopilación y revisión de los documentos del Título VI (incluidos los datos del subreceptor en relación con el Título VI para la FTA) y la asistencia a los subreceptores.

El RTD elaboró la Guía de cumplimiento del Título VI para subreceptores (**Anexo G**) para ayudar a los subreceptores a entender los requisitos federales. La guía describe las responsabilidades programáticas y fiscales de las distintas funciones para garantizar que los subreceptores cumplan los requisitos federales y utilicen debidamente los fondos federales. Los gestores de proyectos, que son los responsables en última instancia de la consecución de los resultados de los subreceptores, participan en cada paso del proceso asegurándose de que se hayan celebrado los acuerdos pertinentes. Dichos acuerdos recogen las disposiciones federales, estatales y locales necesarias, y se cumplen las medidas de desempeño y todos los requisitos de cumplimiento.

Los gestores de proyectos, el gerente de Equidad en el Transporte, el especialista en Equidad en el Transporte o el administrador de subvenciones prestan asistencia continua a los subreceptores a través de comunicaciones, capacitaciones (cuando se solicitan) y acceso a expertos en la materia dentro del RTD para obtener información y datos.

Se informa a los subreceptores sobre los requisitos del Programa conforme al Título VI antes de que acepten los fondos de la subvención. El RTD revisa todos los Programas conforme al Título VI de los subreceptores cada tres años y recibe y revisa los informes anuales presentados antes del 1 de noviembre. El RTD también supervisa el cumplimiento del Título VI con las entidades que reciben financiación local del RTD. Antes de suscribir acuerdos de financiación, se informa a las entidades asociadas sobre los requisitos de cumplimiento del Título VI.

Supervisión de la prestación del servicio y políticas y normas del Servicio de Transporte

La circular 4702.1b de la FTA, capítulo VI, sobre políticas y normas del Servicio de Transporte, exige a los proveedores de servicios de ruta fija de áreas urbanizadas con una población de 200,000 habitantes o más que establezcan normas de servicio y supervisen su servicio para garantizar que se presta como corresponde. Las normas de servicio sirven de orientación a los proveedores de servicios de ruta fija para tomar decisiones objetivas sobre la prestación del servicio. Asimismo, la FTA confía en que los organismos de transporte supervisen sus servicios para garantizar que se presten de forma no discriminatoria. El informe detallado de supervisión de la prestación del servicio se facilita en el **Anexo H**, y las políticas y normas del Servicio de Transporte se pueden consultar en el **Anexo I**.

Ubicación y construcción de instalaciones

Desde la última presentación del Programa conforme al Título VI en 2019, el RTD no ha seleccionado ninguna ubicación para una instalación que cumpla con las definiciones pertinentes de acuerdo con el Título VI. El proceso del RTD para llevar a cabo análisis de equidad relacionados con la ubicación y construcción de instalaciones sigue las directrices previstas en la circular/el Título 49 CFR, que se incluyen a continuación.

El Título 49 del CFR, artículo 21.9(b)(3), establece que, al determinar la ubicación o el emplazamiento de las instalaciones, el receptor o solicitante no podrá hacer selecciones con el propósito o la consecuencia de excluir a personas, negarles los beneficios o discriminarlas en virtud de cualquier programa al que se aplique esta normativa, por motivos de raza, color u origen nacional; o con el propósito o la consecuencia de frustrar o dificultar considerablemente la consecución de los objetivos de la ley o de esta parte.

El título 49 CFR, parte 21, Apéndice C, artículo (3)(iv) establece que el emplazamiento de proyectos que requieran la adquisición de terrenos y el desalojo de personas de sus residencias y empresas no podrá determinarse en función de la raza, el color o el origen nacional.

De conformidad con la circular 4702.1B de la FTA, para cumplir la normativa al construir instalaciones de almacenamiento, instalaciones de mantenimiento o centros de operaciones:

1. Deben efectuar un análisis de equidad con arreglo al Título VI durante la fase de planificación en relación con la ubicación o el emplazamiento de un proyecto para garantizar que la ubicación se seleccione sin tener en cuenta la raza, el color o el origen nacional. Los receptores deben realizar actividades de divulgación dirigidas a las personas que puedan verse afectadas por el emplazamiento de las instalaciones. El análisis de equidad conforme al Título VI debe comparar los efectos sobre la equidad de las distintas alternativas de emplazamiento y debe realizarse antes de seleccionar el emplazamiento deseado.
2. Al evaluar la ubicación de las instalaciones, los receptores deben prestar atención a otras instalaciones con impactos similares en el área para determinar si puede producirse algún efecto adverso acumulativo. El análisis debe hacerse a nivel de la zona censal o del grupo de bloques del Censo de EE. UU., cuando proceda, para garantizar que los efectos localizados se consideren desde la perspectiva adecuada.
3. Si el receptor determina que la ubicación del proyecto dará lugar a un impacto desigual por motivos de raza, color u origen nacional, el receptor solo podrá ubicarlo en ese lugar si existe una justificación legítima sustancial para ello y si no hay ubicaciones alternativas que produzcan un impacto menos desigual en términos de raza, color u origen nacional. El receptor debe demostrar cómo se cumplen ambos criterios; es importante entender que, para ello, debe considerar y analizar alternativas para determinar si estas tendrían un impacto menos desigual en función de la raza, el color o el origen nacional y, a continuación, poner en práctica la alternativa menos discriminatoria.

Parte II: Políticas de análisis de la equidad conforme al Título VI

De conformidad con la circular 4702.1B, capítulo IV.7 de la FTA, el RTD debe instaurar una política de cambio importante del servicio, una política de impacto desigual, y una política de carga desproporcionada. En conjunto, estas políticas establecen los requisitos fundamentales para evaluar la equidad de las propuestas de cambio del servicio.

Durante la elaboración de las políticas de equidad, el RTD recabó la opinión del público sobre los umbrales de desigualdad y carga desproporcionada a través de una serie de reuniones públicas y encuestas. Estas políticas y sus umbrales correspondientes se indican a continuación:

Cambio importante del servicio

Un cambio importante del servicio se define como una ampliación o reducción del 25 % de las horas de servicio de cualquier ruta que se mantendrá en vigor durante doce (12) meses o más. Todos los cambios importantes del servicio se someterán a un análisis de equidad que incluya un análisis de los efectos adversos. Se realizará un análisis de equidad del servicio conforme al Título VI para todos los cambios importantes del servicio, que se presentará a la Junta Directiva del RTD para su conocimiento y consideración y se incluirá en el informe subsiguiente del Programa conforme al Título VI del RTD con un registro de las medidas adoptadas por la Junta.

El efecto adverso se define como una reducción geográfica o temporal del servicio que incluye, entre otras cosas, la eliminación de una ruta, el recorte de una ruta mediante la eliminación de segmentos, el desvío de una ruta

existente y el aumento de los intervalos. Al planificar cambios importantes del servicio, el RTD tendrá en cuenta el alcance de los efectos adversos y los analizará.

Política de impacto desigual del servicio

Un cambio importante del servicio no debe perjudicar a las poblaciones minoritarias un 10 % más que a la no minoritarias; este nivel de impacto se considera un impacto desigual. Ante un posible impacto desigual, el RTD evaluará si existe una alternativa que permita alcanzar los mismos objetivos con un impacto más equitativo. De lo contrario, el RTD adoptará medidas para minimizar o mitigar el impacto perjudicial de la medida propuesta.

Para determinar los efectos de una reducción importante del servicio en una sola línea o ruta, se compara el porcentaje de la población minoritaria del RTD afectada con el porcentaje de la población no minoritaria del RTD afectada. Si el porcentaje de la población minoritaria afectada es al menos un 10 % mayor que el porcentaje de la población no minoritaria afectada, el impacto de los cambios se considerará desigual.

Para determinar los efectos en todo el sistema de las reducciones importantes del servicio en más de una línea o ruta, se compara el porcentaje de la población minoritaria del RTD afectada con el porcentaje de la población no minoritaria del RTD afectada. Si el porcentaje de la población minoritaria afectada es al menos un 10 % mayor que el porcentaje de la población no minoritaria afectada, el impacto global de los cambios se considerará desigual.

Para determinar los efectos de un aumento importante del servicio en una sola línea, se compara el porcentaje de la población minoritaria del RTD afectada con el porcentaje de la población no minoritaria del RTD afectada. Si el porcentaje de la población minoritaria afectada es al menos un 10 % menor que el porcentaje de la población no minoritaria afectada, el impacto de los cambios se considerará desigual.

Para determinar los impactos en todo el sistema de los aumentos importantes del servicio en más de una línea o ruta, se compara el porcentaje de la población minoritaria del RTD afectada con el porcentaje de la población no minoritaria del RTD afectada. Si el porcentaje de la población minoritaria afectada es al menos un 10 % menor que el porcentaje de la población no minoritaria afectada, el impacto global de los cambios se considerará desigual.

Política de carga desproporcionada del servicio

Un cambio importante del servicio no debe perjudicar a las poblaciones de bajos ingresos un 10 % más que a las poblaciones que no son de bajos ingresos; este nivel de impacto se considera una carga desproporcionada. Ante un posible impacto desigual, el RTD evaluará si existe una alternativa que permita alcanzar los mismos objetivos con un impacto más equitativo. De lo contrario, el RTD adoptará medidas para minimizar o mitigar el impacto perjudicial de la medida propuesta. El RTD define a la población de bajos ingresos como un grupo de hogares que se encuentran en o por debajo del 150 % de las pautas de pobreza del Departamento de HHS.

Para determinar los efectos de una reducción importante del servicio en una sola línea o ruta, se compara el porcentaje de la población de bajos ingresos del RTD afectada con el porcentaje de la población de ingresos más altos del RTD afectada. Si el porcentaje de la población de bajos ingresos afectada es al menos un 10 % mayor que el porcentaje de la población de ingresos más altos afectada, el impacto de los cambios se considerará una carga desproporcionada.

Para determinar los impactos en todo el sistema de las reducciones importantes del servicio en más de una línea o ruta, se compara el porcentaje de la población de bajos ingresos del RTD afectada con el porcentaje de la población de ingresos más altos del RTD afectada. Si el porcentaje de la población de bajos ingresos afectada es al menos un 10 % mayor que el porcentaje de la población de ingresos más altos afectada, el impacto global de los cambios se considerará una carga desproporcionada.

Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022



Para determinar los efectos de un aumento importante del servicio en una sola línea o ruta, se compara el porcentaje de la población de bajos ingresos del RTD afectada con el porcentaje de la población de ingresos más altos del RTD afectada. Si el porcentaje de la población de bajos ingresos afectada es al menos un 10 % menor que el porcentaje de la población de ingresos más altos afectada, el impacto de los cambios se considerará una carga desproporcionada.

Para determinar los impactos en todo el sistema de los aumentos importantes del servicio en más de una línea o ruta, se compara el porcentaje de la población de bajos ingresos del RTD afectada con el porcentaje de la población de ingresos más altos del RTD afectada. Si el porcentaje de la población de bajos ingresos afectada es al menos un 10 % menor que el porcentaje de la población de ingresos más altos afectada, el impacto global de los cambios se considerará una carga desproporcionada.

Si se determina que existe un impacto desigual o una carga desproporcionada, el RTD adoptará una de las siguientes medidas:

- a) Modificar la propuesta de servicio para evitar, minimizar o mitigar posibles impactos desiguales o cargas desproporcionadas, o;
- b) Aportar una justificación legítima sustancial para mantener la propuesta tal como está y demostrar que no existen alternativas que tendrían un impacto menos desigual en los clientes pertenecientes a minorías, pero que seguirían cumpliendo los objetivos del proyecto o el programa.

Otros aspectos relacionados con el acceso para tener en cuenta

Para complementar los análisis cuantitativos de impacto desigual y carga desproporcionada anteriores, el RTD puede incluir una evaluación del acceso a destinos clave de servicios públicos (empleo, educación, alimentación, centros de servicios sociales y humanos, y atención sanitaria) para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Participación pública y aprobación de la Junta

Los comentarios sobre este Programa y las políticas que contiene no difirieron, en general, en la forma en que el RTD debería tratar el análisis de las desigualdades por motivos de raza (política de impacto desigual) y de ingresos (política de carga desproporcionada). Por lo tanto, las dos políticas siguen siendo equivalentes.

Entre 2021 y 2022, el RTD envió un cuestionario al personal de 36 organizaciones que participan en el programa de tarifas del organismo para usuarios del transporte con bajos ingresos y en el programa de pases sin fines de lucro. En el cuestionario se preguntó sobre los conocimientos del Programa conforme al Título VI, las observaciones de cambios en el servicio o en las tarifas que hayan tenido un impacto significativo en los clientes atendidos, las opiniones sobre otros aspectos que deberían tenerse en cuenta a la hora de realizar cambios en el servicio, y ejemplos de evaluación de políticas para detectar posibles impactos desproporcionados en las personas de bajos ingresos o de color.

Después de estudiar las respuestas a la encuesta, el RTD decidió incluir cuestiones relativas al acceso (empleo, educación, alimentación o atención sanitaria) en el análisis de la equidad. Además, los participantes apoyaron el enfoque anterior basado en la población (es decir, considerar a la población de bajos ingresos y perteneciente a minorías que vive cerca de las líneas de transporte propuestas para cambios era una buena forma de medir los posibles impactos), así como la inclusión de encuestas a los clientes en la medida de lo posible.

El proceso para incluir el análisis de todo el sistema para las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada para los cambios de servicio comenzó con la investigación de las políticas de 16 agencias de transporte similares y la consulta a más de 25 empleados del Título VI de las regiones VII, VIII y X de la FTA. El personal del RTD consultó

Actualización del Programa conforme al Título VI en 2022



al CAC (16 de febrero de 2022), así como a organizaciones de la comunidad (por ejemplo, Denver Streets Partnerships, Growing Home y CREA Results) y recibió pleno apoyo para estos cambios propuestos.

Política de tarifas por impacto desigual o carga desproporcionada

Según esta política, la diferencia en los efectos adversos absorbidos por las minorías y las personas con bajos ingresos a consecuencia de cualquier cambio de tarifa o la media de múltiples cambios de tarifa no será superior ni inferior al 5 % de los impactos absorbidos por el número total de usuarios. Además, si los cambios propuestos requieren el uso o la interrupción de los medios de pago, el análisis de equidad debe considerar el acceso a los medios de pago, las máquinas expendedoras y otros mecanismos de valor agregado (por ejemplo, en Internet, red minorista), u otros cambios vinculados al uso de los medios de pago.

Si un cambio de tarifa propuesto tiene como resultado un impacto desigual o una carga desproporcionada, el RTD considerará la posibilidad de modificar el cambio de tarifa propuesto. A continuación, el RTD analizará la modificación y se asegurará de haber eliminado el posible impacto desigual o carga desproporcionada. Si no se puede identificar una opción menos discriminatoria y el RTD puede demostrar una justificación legítima sustancial para el cambio de tarifa propuesto, la FTA puede autorizar al RTD a proceder con el cambio propuesto.

Análisis de equidad del cambio importante del servicio y del cambio de tarifa

El RTD tiene en cuenta los posibles impactos sobre la equidad al planificar los posibles cambios en el servicio y las tarifas, y evalúa las propuestas de cambios de servicio importantes y cualquier cambio en las tarifas para detectar posibles efectos adversos, impactos desiguales o cargas desproporcionadas.

Desde la última presentación del Programa conforme al Título VI, el RTD ha introducido varias mejoras en el servicio y cambios en las tarifas. Los tres informes señalados a continuación cubren los análisis de equidad de todos los cambios de servicio importantes y todos los cambios de tarifas implementados desde mayo de 2019, y se presentan como Anexos J-M, junto con la documentación correspondiente sobre el examen, el conocimiento y la aprobación de cada uno por parte de la Junta del RTD.

- Análisis de la equidad tarifaria de MyRide: Aprobación en la reunión de la Junta del 24 de mayo de 2022
- Análisis de equidad del plan de cambio de servicio en septiembre de 2021: Aprobación en la reunión de la Junta del 20 de julio de 2020
- Análisis de equidad del cambio de servicio por la COVID-19: Aprobación en la reunión de la Junta del 20 de abril de 2021
- Análisis de equidad del plan de cambio de servicio en mayo de 2020: Aprobación en la reunión de la Junta del 24 de marzo de 2020

Parte III: Análisis demográfico

El RTD utiliza datos demográficos para evaluar la equidad en la distribución de servicios, instalaciones y comodidades en relación con las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y LEP. Estos datos aportan información al RTD en las primeras fases de la planificación de servicios, instalaciones y programas, y le permiten supervisar la prestación de servicios en curso, analizar los efectos de las políticas y programas en estas poblaciones y tomar las medidas adecuadas para evitar o mitigar las posibles desigualdades. El RTD elabora mapas GIS y gráficos comparativos para llevar a cabo este análisis, basándose tanto en los datos de número de usuarios como en los de la población dentro del área de servicio.

Los datos demográficos recogidos en este informe proceden de las siguientes fuentes:

- Encuesta sobre la comunidad estadounidense (*American Community Survey*, ACS) 2015-2019
- Encuesta de satisfacción del cliente del RTD de 2019

Servicios actuales y área de servicio

Los mapas de las figuras V-1 a V-3 muestran la distribución de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y LEP en relación con los servicios en toda el área de servicio del RTD.

El área de servicio con población minoritaria de la figura V-1 muestra la red del RTD en relación con la población minoritaria por grupo de bloques del Censo de EE. UU. Las áreas que aparecen sombreadas corresponden a los grupos de bloques que tenían una población minoritaria mayor o igual a la media del distrito del RTD (35.6 %) según la ACS de 2015-2019. Esto representa un aumento con respecto al 34 % indicado en la ACS de 2013-2018.

Los servicios y el área de servicio con población de bajos ingresos de la figura V-2 muestra la red del RTD en relación con la población de bajos ingresos por grupo de bloques del Censo de EE. UU. Los ingresos bajos se definen como ingresos iguales o inferiores al 150 % del nivel federal de pobreza del HSS. Las áreas que aparecen sombreadas corresponden a los grupos de bloques que tenían poblaciones de bajos ingresos mayores o iguales a la media del distrito del RTD (15.5 %) según la ACS de 2015-2019. En toda el área de servicio se observan altas concentraciones de hogares con bajos ingresos.

La distribución de la población LEP de la figura V-3 muestra la red del RTD en relación con la población LEP por zona censal de EE. UU., ya que no se dispone de información lingüística a una escala geográfica más pequeña. Las áreas que aparecen sombreadas corresponden a todos los porcentajes de población LEP por zonas censales según la ACS 2015-2019.



FIGURA V-1: SERVICIO Y ÁREA DE SERVICIO CON POBLACIÓN MINORITARIA

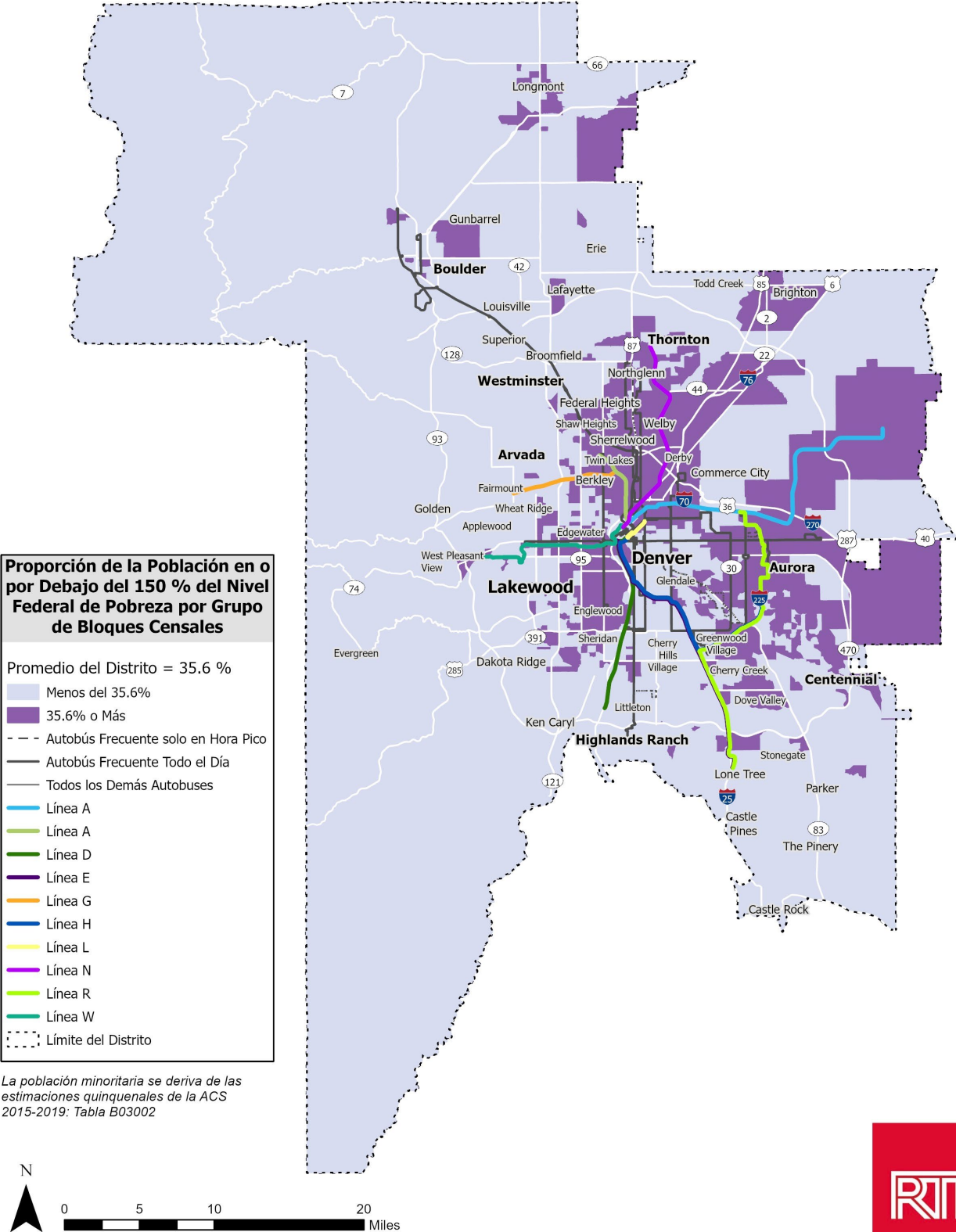


FIGURA V-2: SERVICIO Y ÁREA DE SERVICIO CON POBLACIÓN DE BAJOS INGRESOS

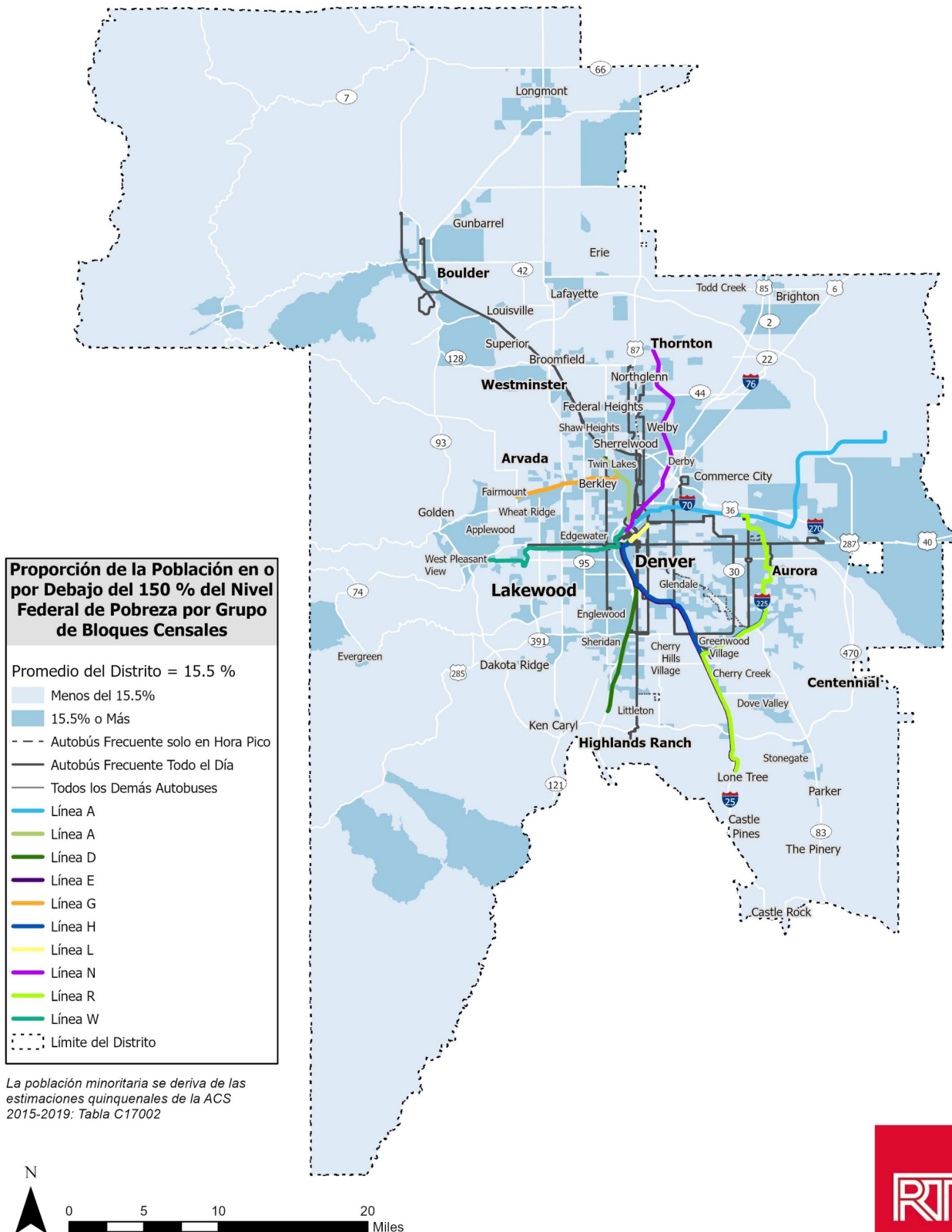
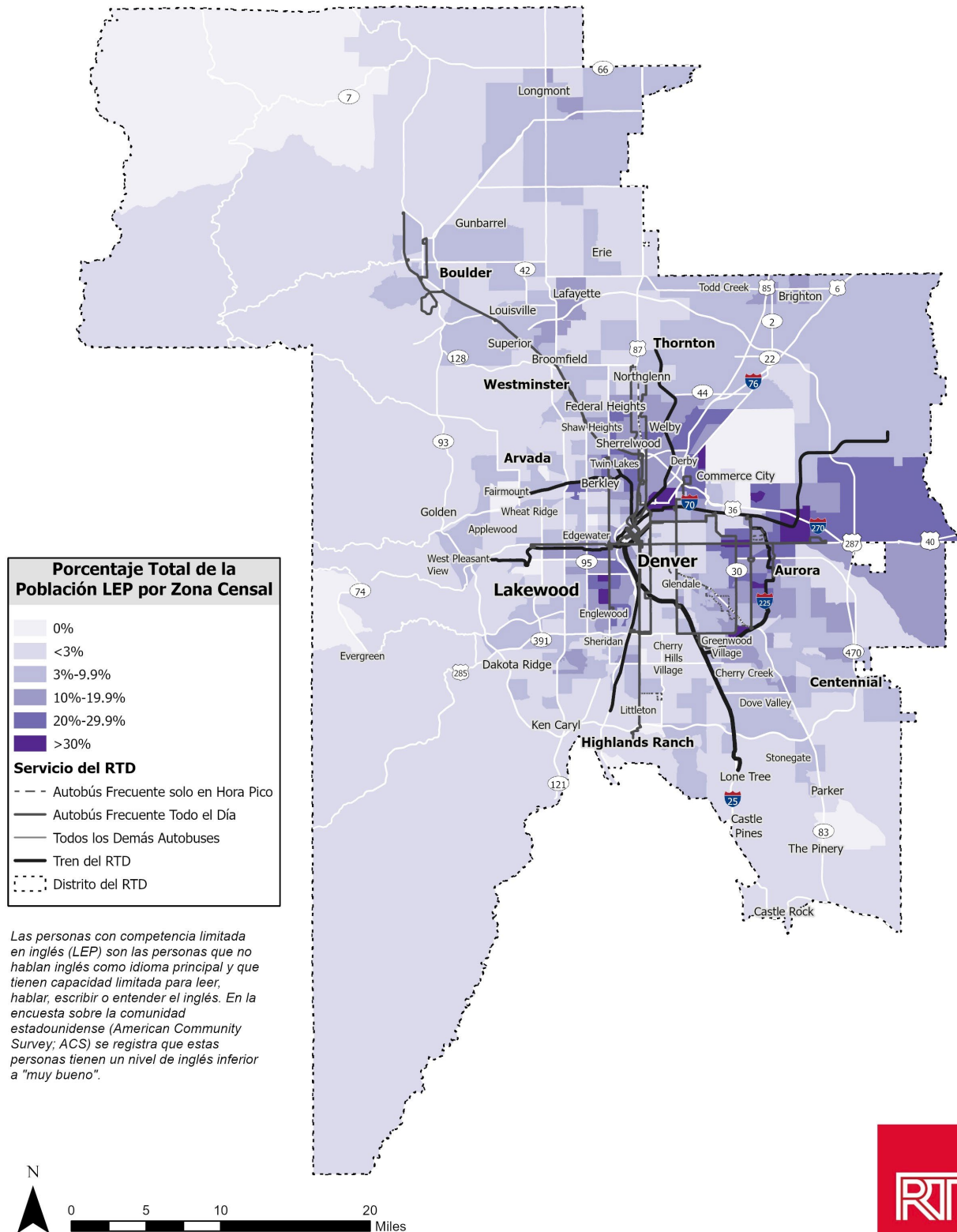


FIGURA V-3: SERVICIO Y ÁREA DE SERVICIO CON DISTRIBUCIÓN DE PERSONAS CON COMPETENCIA LIMITADA EN INGLÉS



Características de los usuarios y datos demográficos (por viaje)

El RTD llevó a cabo la encuesta de satisfacción del cliente de 2019 en todos los servicios generadores de ingresos —incluidos los servicios de autobús, servicio Skyride, tren ligero, tren de cercanías y FlexRide— para evaluar cómo esos cambios podían haber influido en la satisfacción de los clientes desde 2017. La encuesta incluyó varias preguntas sobre las características de los participantes, como el nivel de estudios, los ingresos familiares, la raza/etnia, la edad y el género. Como se muestra a continuación:

- Aproximadamente el 50 % de los participantes eran hombres.
- Más del 60 % de los participantes eran blancos no hispanos (62 %).
- Más de la mitad de los participantes tenían 45 años o más (53 %).
- Más de un tercio de los participantes declararon residir en el condado de Denver (37 %).
- Aproximadamente el 30 % de los participantes eran personas con bajos ingresos.
- Casi un tercio de los pasajeros declararon que no tenían ningún automóvil a su disposición (30 %).

Un análisis de los datos de la ACS y de los resultados de la encuesta de satisfacción del cliente revela que los usuarios pertenecientes a minorías y con bajos ingresos se encuentran predominantemente en las comunidades urbanas densamente pobladas del área de servicio del RTD. Desde la actualización del Programa conforme al Título VI de 2019, la población minoritaria aumentó del 34 % al 35.6 % y la población de bajos ingresos disminuyó del 19 % al 15.5 %, como se desprende de la ACS.

Evaluación demográfica y de las instalaciones

Se incluyen tres mapas (figuras V-4, V-5 y V-6) para ilustrar la determinación del cumplimiento del programa del Título VI con respecto a las principales instalaciones de tránsito recientes, en curso y planificadas. Las cifras respectivas destacan las instalaciones de tránsito que:

1. recientemente ⁶se sustituyeron, mejoraron, o;
2. cuentan con mejoras en curso, o;
3. se encuentran en lugares donde están previstas las mejoras (proyectos planificados y proyectos identificados en documentos de planificación para una actualización en los próximos cinco años).

La figura V-7 muestra la ubicación de las instalaciones existentes. La figura V-8 de instalaciones existentes con población minoritaria muestra la ubicación de las instalaciones existentes en relación con los grupos de bloques censales por encima de la media del distrito de servicio en la población minoritaria (35.6 %). La figura V-9 de instalaciones existentes con población de bajos ingresos muestra la ubicación de las instalaciones existentes en relación con los grupos de bloques del Censo de EE. UU. por encima de la media del distrito de servicio en la población de bajos ingresos (15.5 %). Las instalaciones se representan por tipo: administrativas, operaciones/mantenimiento, estacionamiento y conexiones y centros de tránsito.

⁶ "Recientemente" significa desde la anterior presentación del Programa conforme al Título VI en 2029.

FIGURA V-4: INSTALACIONES RECIENTES, EN CURSO Y PLANIFICADAS

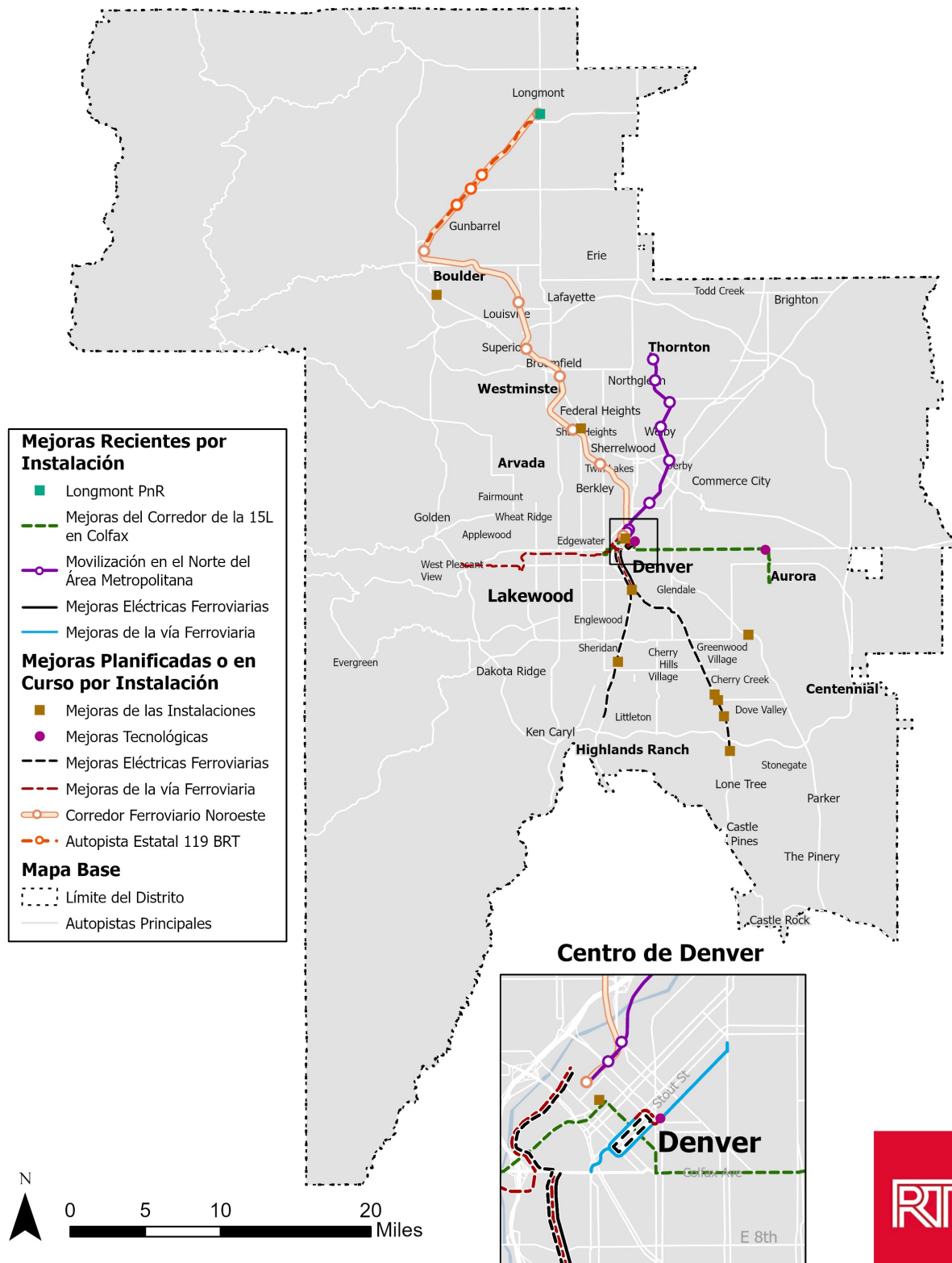


FIGURA V-5: INSTALACIONES RECIENTES, EN CURSO Y PLANIFICADAS CON POBLACIÓN MINORITARIA

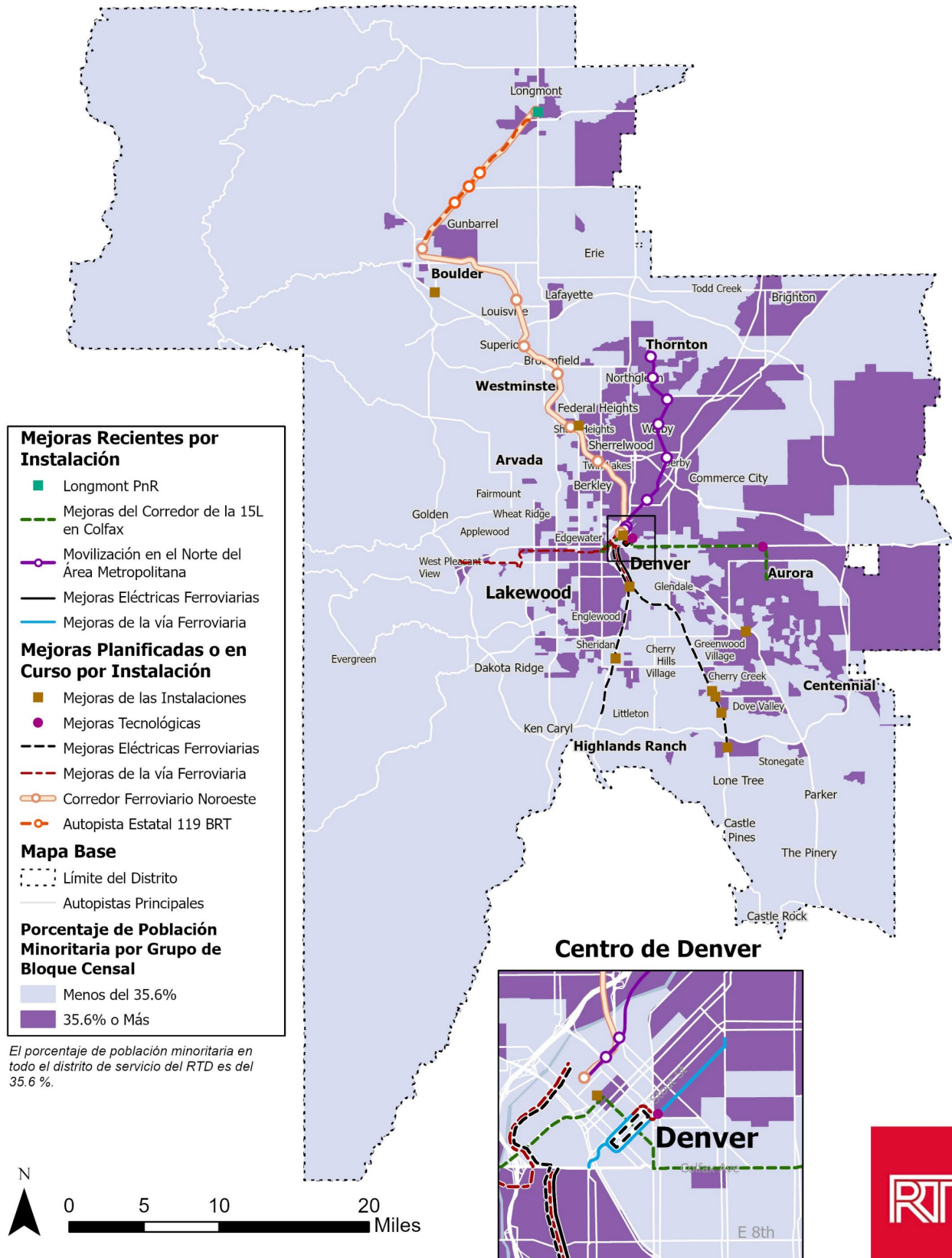


FIGURA V-6: INSTALACIONES RECIENTES, EN CURSO Y PLANIFICADAS CON POBLACIÓN DE BAJOS INGRESOS

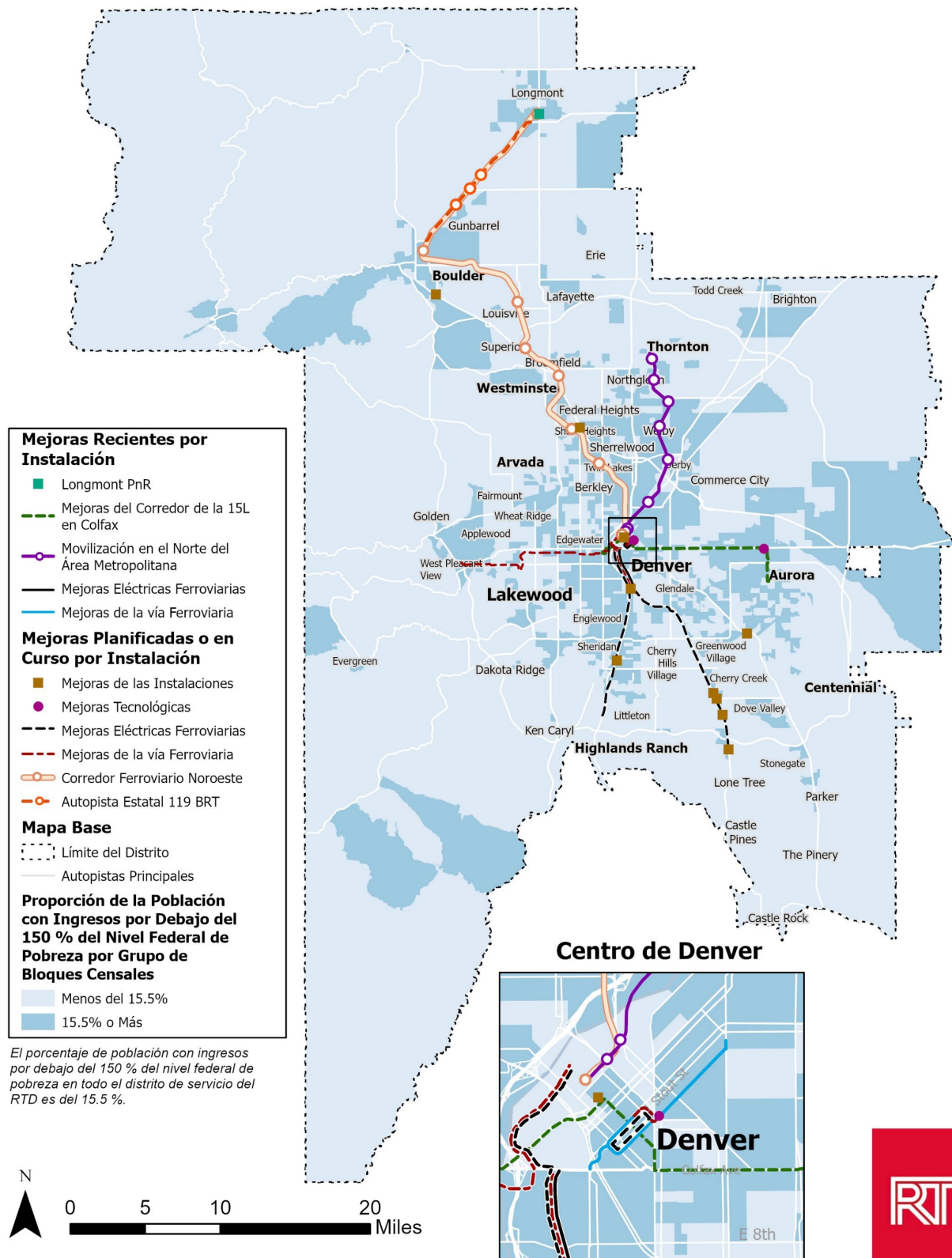


FIGURA V-7: INSTALACIONES EXISTENTES

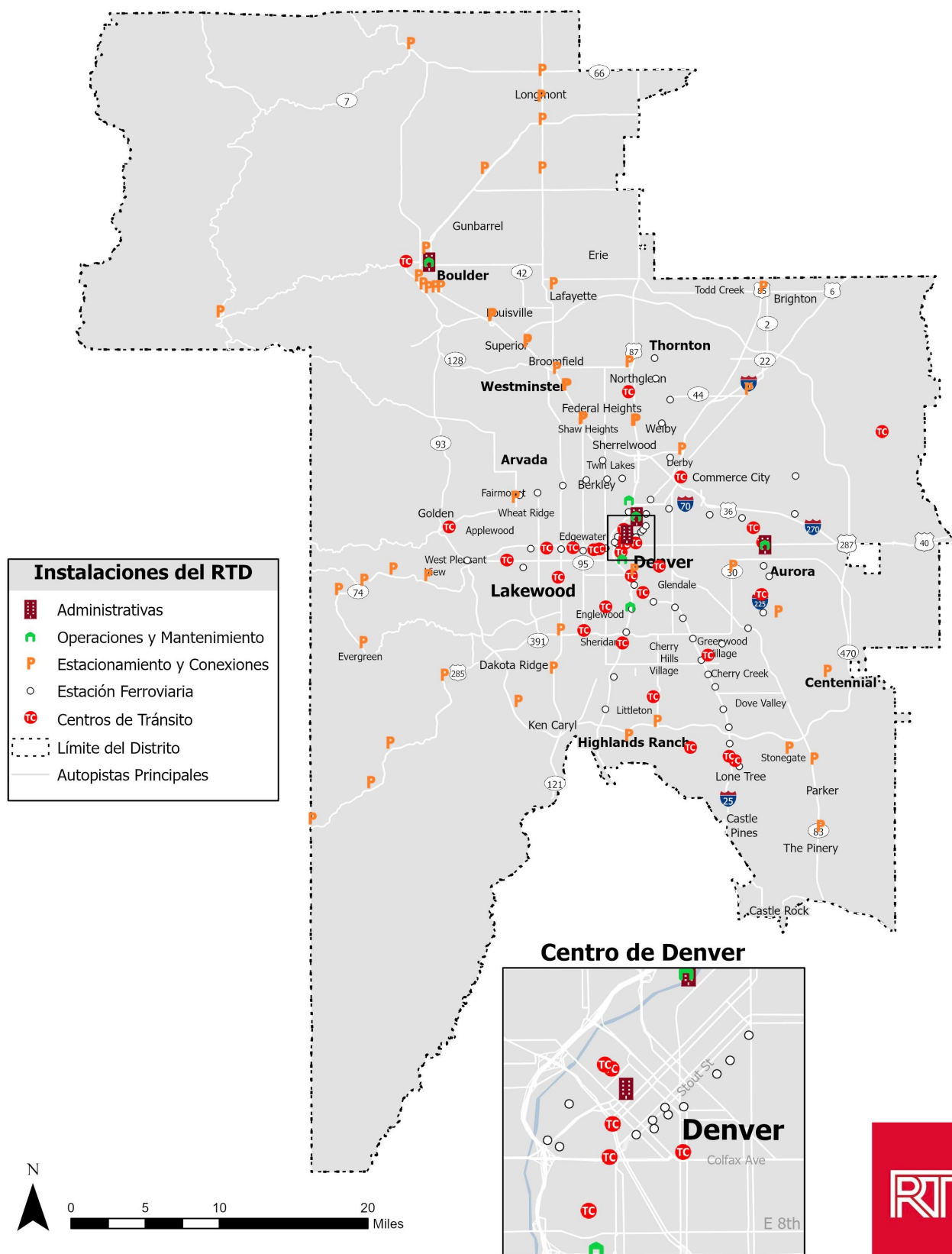


FIGURA V-8: INSTALACIONES EXISTENTES CON POBLACIÓN MINORITARIA

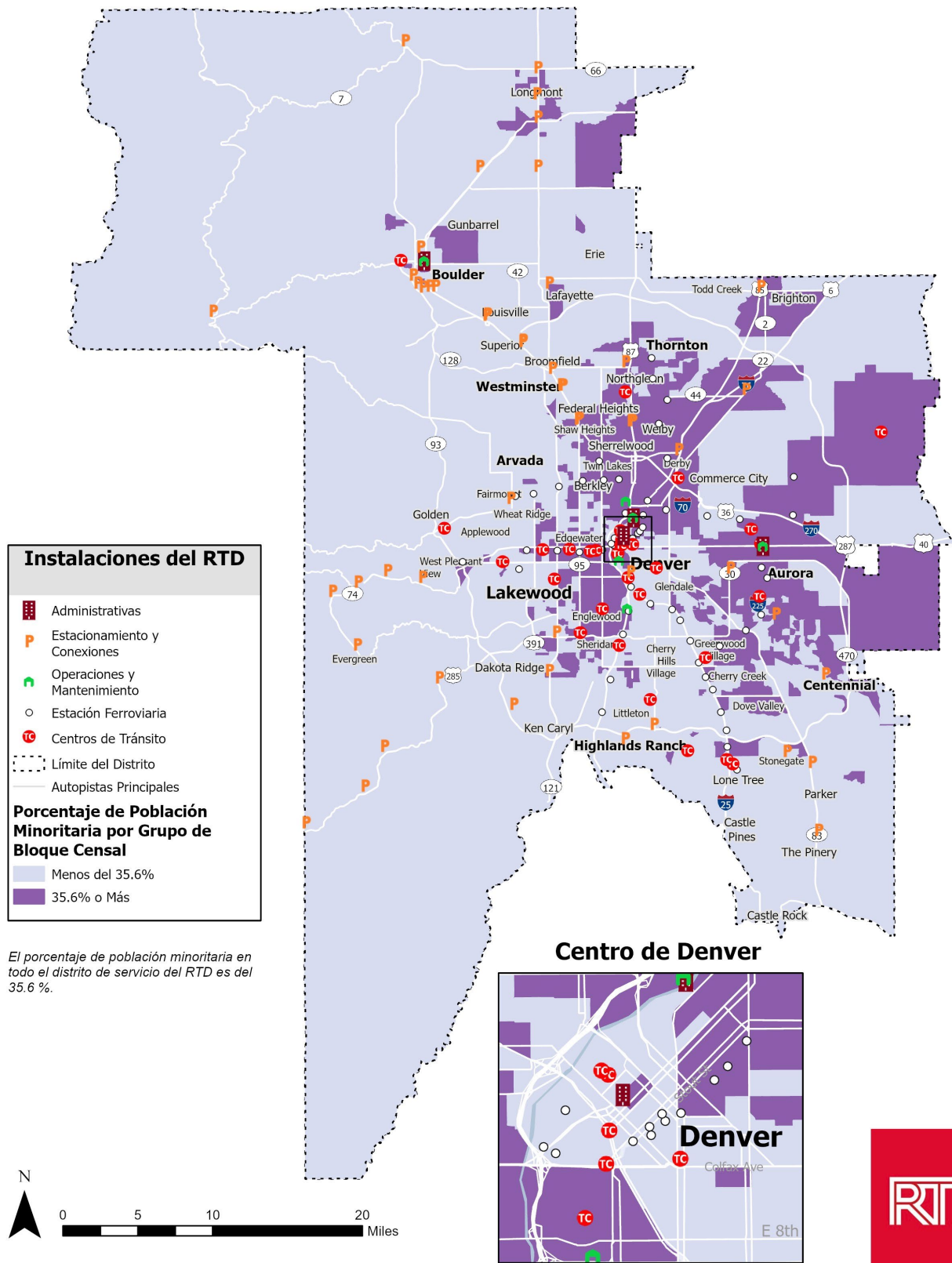


FIGURA V-9: INSTALACIONES EXISTENTES CON POBLACIÓN DE BAJOS INGRESOS

