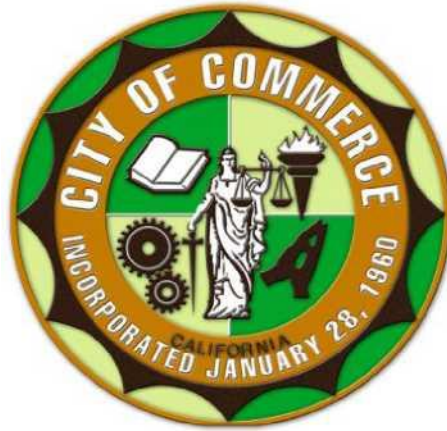


TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE COMMERCE



TÍTULO VI - PROGRAMA 2024-2026

Adoptado el 24 de septiembre de 2024

Índice

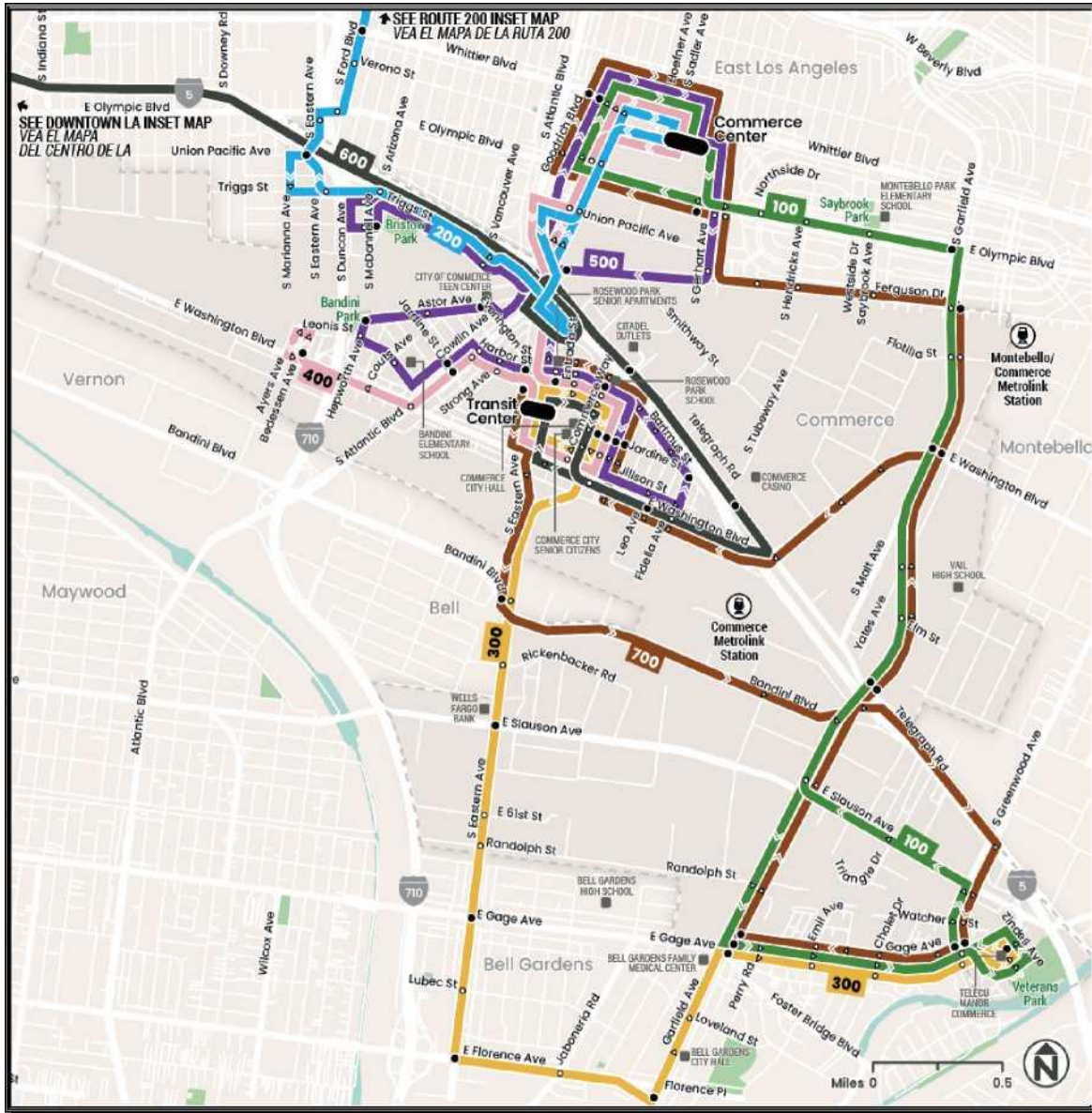
| | |
|---|----|
| Mapa del sistema de transporte | 3 |
| Visión general - Tránsito de la ciudad de Commerce | 4 |
| Servicios prestados | 4 |
| Cuadro de distribución racial de la Comunidad | 5 |
| Antecedentes del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964..... | 5 |
| Aviso público sobre derechos civiles | 7 |
| Avisos de planificación comunitaria | 10 |
| Consejos consultivos no electos | 10 |
| Aprobación del Plan del Título VI por el Consejo de Administración | 10 |
| Procedimientos internos de investigación de las denuncias del Título VI | 10 |
| Proceso de participación pública..... | 12 |
| Plan de participación pública | 12 |
| Metas y objetivos..... | 13 |
| Identificación de las partes interesadas | 13 |
| Requisitos y normas de servicio para todo el sistema | 14 |
| Carga de pasajeros..... | 14 |
| Dirección del vehículo..... | 14 |
| Puntualidad..... | 15 |
| Disponibilidad del servicio..... | 15 |
| Políticas de servicio para todo el sistema..... | 15 |
| Distribución de los servicios de tránsito..... | 15 |
| Asignación de vehículos..... | 16 |
| Análisis de tarifas, servicios y equidad | 16 |
| Procedimientos de cumplimiento del análisis línea por línea | 18 |
| Política de impacto desigual..... | 18 |
| Análisis de cuatro factores | 19 |
| Lenguas habladas en casa en la zona de servicio del CCT | 20 |
| Figura 1..... | 20 |
| Plan de asistencia lingüística..... | 24 |
| Área de interés de la encuesta sobre la ciudad de Commerce..... | 28 |
| Ruta de auditoría de una milla a pie | 29 |
| Instalaciones públicas | 30 |

| | |
|--|----|
| Contaminación..... | 31 |
| Raza y etnia..... | 31 |
| Población con conocimientos limitados de inglés | 32 |
| Edad | 32 |
| Personas con discapacidad..... | 35 |
| Prevalencia de enfermedades..... | 35 |
| Ingreso familiar media..... | 36 |
| Ratio de empleo | 37 |
| Principales empleadores en el área prioritaria del TCE..... | 38 |
| Empleo por sector | 38 |
| Transitabilidad | 39 |
| Carriles bici..... | 40 |
| Rutas de autobús de tránsito - Población de bajos ingresos | 41 |
| Carga del coste del alquiler..... | 42 |
| Apéndice A - Formulario de denuncia en virtud del Título VI..... | 43 |

Programa Título VI Recomendado y Aprobado: Claude McFerguson, Director de Transporte

Adoptado el 24 de septiembre de 2024

Mapa del sistema de transporte



Visión general - Tránsito de la ciudad de Commerce

La Oficina de de Tránsito de la Ciudad de Commerce (CCT) se encuentra en 5555 Jillson Street, Commerce, CA 90040, aproximadamente 0,5 millas al noroeste del sitio del proyecto. Las instalaciones existentes albergan actualmente las oficinas de operaciones de tránsito, mantenimiento y administración. La actual TMF mantiene aproximadamente 202 vehículos, incluidos 43 autobuses, equipos de mantenimiento de instalaciones, automóviles, camiones ligeros y remolques.

La ciudad de Commerce se extiende aproximadamente 6,5 millas cuadradas y está al sureste del centro de Los Ángeles; el ayuntamiento de Commerce está a unas 5,8 millas del Centro Cívico de Los Ángeles. Aproximadamente el 71% de la ciudad está designado a usos industriales y comerciales. El empleo en la ciudad en 2022, último año del que se dispone de datos, era de 54.624 personas. La población de la ciudad en 2023 se estimó en 11.672 habitantes.

Servicios prestados

El CCT comenzó a funcionar en 1969 y opera siete rutas de autobús, seis dentro de la ciudad de Commerce y una desde el centro de Los Ángeles. El horario de servicio de las rutas de autobuses de tránsito es de lunes a domingo de 4.30 a 10:30 pm. El número anual de usuarios en todo el sistema es de aproximadamente 800.622, es decir, un promedio de 2.193 al día. La ciudad también ofrece un servicio de dial-a-ride (DAR) de lunes a viernes de 8:00 a 5:00pm; el número anual de usuarios es de aproximadamente 50.000. Organizaciones cívicas y de servicios reconocidas por la ciudad ofrecen viajes de excursión recreativos en cuatro autobuses propiedad de la ciudad; el número anual de pasajeros es de aproximadamente 51.250.

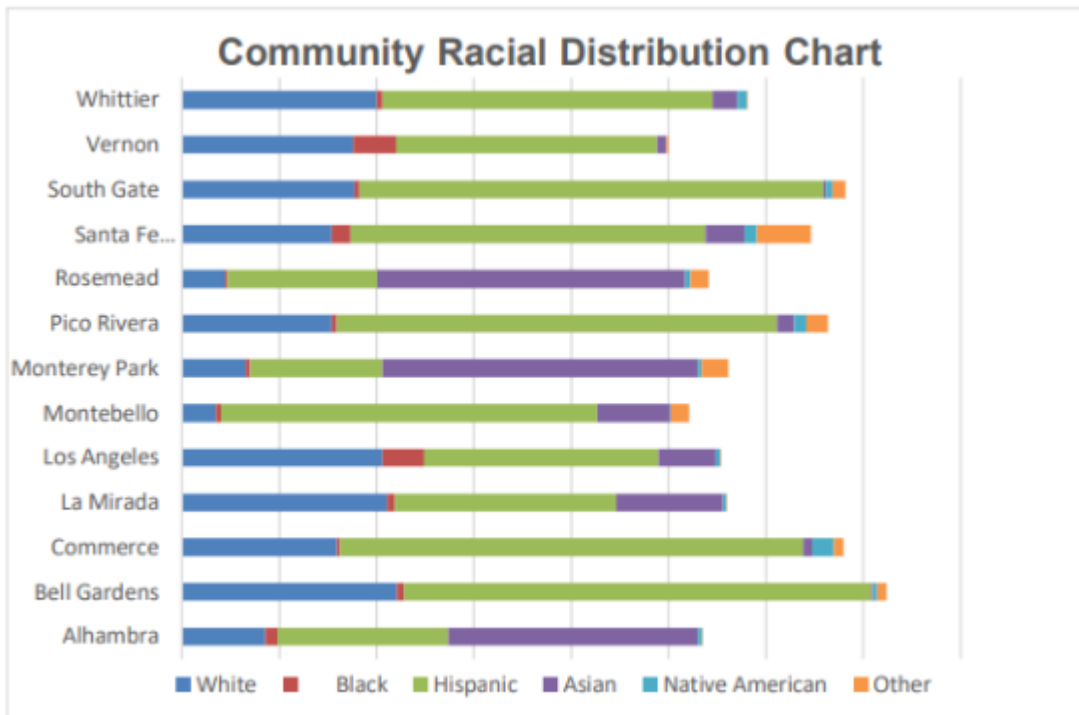
La flota de autobuses de tránsito de la ciudad consta de once autobuses de tránsito GNC pesados de 35 pies, seis autobuses de tránsito GNC pesados de 40 pies, dos autobuses eléctricos pesados de 40 pies, dos autobuses eléctricos recortables de 24 pies, seis autocares de carretera diesel pesados de 40 pies y cuatro furgonetas de paratransito GNC recortables de 24 pies. Otros proveedores de transporte prestan servicio en la ciudad de Commerce: la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro), las Líneas Municipales de Autobuses de Montebello y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Los Ángeles (LADOT). La estación Commerce de Metrolink (ferrocarril de cercanías), situada en la calle 26 este de la ciudad de Commerce, está conectada con la línea Orange County de Metrolink. Metro tiene previsto ampliar la línea de Metro ligero Gold Line a través de la ciudad de Commerce, principalmente por Atlantic y Washington Boulevard.

La actual terminal oriental de la línea dorada se encuentra en la intersección de Atlantic Boulevard y 3rd St. en la comunidad del este de Los Ángeles, aproximadamente a una milla al norte de la ciudad de Commerce. La finalización de la línea entre la comunidad del este de Los Ángeles y la ciudad de Whittier está prevista provisionalmente para 2028. La actual terminal oriental de la línea dorada se encuentra en la intersección de Atlantic Boulevard y 3rd Street en la comunidad del Este de Los Ángeles, aproximadamente a una milla al norte de la Ciudad de Commerce.

Cuadro de distribución racial de la Comunidad

Las comunidades que se conectan a través del área de servicio del CCT abarcan las etnias que se reflejan en la Tabla 1 siguiente:

| Ciudad / Origen étnico | Blanco | Negro | Hispano | Asiático | Nativo Americana | Otros |
|------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|------------------|--------------|
| Alhambra | 17.10% | 2.50% | 35.10% | 51.30% | 0.90% | 0.10% |
| Bell Gardens | 44.20% | 1.40% | 96.10% | 0.40% | 0.80% | 1.90% |
| Commerce | 31.90% | 0.60% | 95.10% | 1.90% | 4.50% | 2.00% |
| La Mirada | 42.20% | 1.60% | 45.40% | 22% | 0.70% | 0.10% |
| Los Angeles | 41.20% | 8.60% | 48.10% | 11.80% | 1.00% | 0.10% |
| Montebello | 7.00% | 1.00% | 77.40% | 15.00% | 0.10% | 3.70% |
| Monterey Park | 13.10% | 1.00% | 27.10% | 64.80% | 0.80% | 5.40% |
| Pico Rivera | 30.80% | 1.00% | 90.50% | 3.50% | 2.50% | 4.50% |
| Rosemead | 8.80% | 0.50% | 30.80% | 63.40% | 1.00% | 3.80% |
| Santa Fe Springs | 30.80% | 3.80% | 73.00% | 8.00% | 2.50% | 11.20% |
| South Gate | 35.50% | 1.00% | 95.30% | 0.60% | 1.30% | 2.60% |
| Vernon | 35.20% | 8.80% | 53.70% | 1.80% | 0.00% | 0.40% |
| Whittier | 40.00% | 1.20% | 67.80% | 5.10% | 2.00% | 0.20% |



Antecedentes del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964

Referencia: Circular 4702.1B de la FTA Directrices sobre el Título VI y el Título VI para los beneficiarios de la Administración Federal de Tránsito. La Ley de Derechos Civiles de

1964 prohíbe la discriminación por motivos de raza, color u origen nacional. El Título VI de la Ley establece que "ninguna persona en los Estados Unidos será excluida, negada o sometida a discriminación por motivos de raza, color u origen nacional en ningún programa o actividad que reciba ayuda financiera federal". Para lograr este propósito, cada departamento y agencia federal que proporcione ayuda financiera para cualquier programa o actividad está autorizada y dirigida por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (DOJ) para poner en efecto las disposiciones del Título VI para cada programa o actividad mediante la emisión de normas, reglamentos o requisitos aplicables. En este sentido, los solicitantes, receptores y subreceptores de la ayuda de la Administración Federal de Tránsito (FTA) son responsables de distribuir los servicios de tránsito y las prestaciones relacionadas de forma coherente con el Título VI. El Título VI exige a los beneficiarios de ayudas federales que supervisen y evalúen el cumplimiento de los programas que reciben ayuda federal. La FTA es responsable de garantizar el cumplimiento de las agencias de tránsito que reciben ayuda federal. El circular 4702.1B de la FTA describe la metodología de seguimiento utilizada por los beneficiarios. Los proveedores de servicios de tránsito deben realizar evaluaciones periódicas para determinar si el servicio de tránsito prestado a las comunidades minoritarias, y los usuarios son coherentes con los objetivos citados en el circular. El Tránsito de la Ciudad de Commerce recibe ayuda federal para los servicios de tránsito público y, por lo tanto, cumple con la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la disposición del Título VI.

Decreto presidencial 12898

"Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations" (Medidas federales para abordar la justicia ambiental en las poblaciones minoritarias), de febrero de 1994, insiste aún más en las protecciones del Título VI en materia de raza y origen nacional al ordenar a los organismos federales que desarrollen estrategias para abordar los efectos desproporcionadamente altos y adversos de sus programas sobre la salud humana o el medio ambiente en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Todos los proveedores de tránsito, ya sean receptores directos, receptores primarios o subreceptores, que reciben asistencia financiera de la FTA también son responsables de seguir los requisitos generales de la Circular 47021 de la FTA. B Capítulo IV, que se escala en función del tamaño de la empresa de transporte de ruta fija.

| Requisitos | Proveedores de transporte que operan servicios de ruta fija | Proveedores de transporte que operan 50 o más vehículos de ruta fija en servicio punta y se encuentran en una UZA de 200.000 |
|---|---|---|
| Establecer normas y políticas para todo el sistema | Requerido | Requerido |
| Recopilación y comunicación de datos | No es necesario | Necesario: <ul style="list-style-type: none"> • Demografía y perfil del servicio mapas y gráficos. • Datos de la encuesta en relación con demografía de los clientes y hábitos de viaje |
| Evaluar los cambios en el servicio y la equidad tarifaria | No es necesario | Requerido |
| Supervisar el servicio de tránsito | No es necesario | Requerido |

Requisitos generales de información: La Ciudad de Commerce Tránsito (CCT) se adhiere a las regulaciones del Título VI (49 CFR Parte 21) y se asegura de que el público está bien informado de la Política del Título VI y Procedimiento de quejas.

Aviso público sobre derechos civiles

El siguiente *Aviso de Derechos del Título VI* está publicado en inglés y español en todos los vehículos de tránsito, en el vestíbulo de la oficina administrativa de CCT (ubicada en 5555 Jillson Street, Commerce, CA 90040), incluido en el Manual del Operador del Departamento de Transporte, publicado en el sitio web de la Ciudad www.ci.commerce.ca.us y expuesta en las tarjetas interiores de los autobuses.

TITLE VI AND RELATED STATUTES

NON-DISCRIMINATION STATEMENT



The City of Commerce, under Title VI of the Civil Rights Act of 1964, as amended, is committed to ensuring that no person is excluded from participation in, or denied the benefits of its services on the basis of race, color or national origin; or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity it administers.

For more information on Commerce civil rights program and the procedures to file a complaint, please contact 323-887-4419, email transportationinfo@ci.commerce.ca.us or visit our administrative office at 5555 Jillson Street, CA 90040.

To file a complaint directly with the Federal Transit Administration, contact the Office of Civil Rights, Attention: Title VI Program Coordinator, East Building, 5th Floor - TCR, 1200 New Jersey Ave., SE, Washington, DC 20590



Questions or Complaints?
323-887-4419

TÍTULO VI Y ESTATUAS RELACIONADAS

DECLARACIÓN DE NO DISCRIMINACIÓN



La Ciudad de Commerce, bajo el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada, se compromete a garantizar que ninguna persona sea excluida de la participación o se le niegan los beneficios de sus servicios en base a la raza, color u origen nacional; o ser sometido a discriminación de otro modo bajo cualquier programa o actividad que administre.

Para obtener más información sobre el programa de derechos civiles de Commerce y los procedimientos para presentar una queja, comuníquese al 323-887-4419, envíe un correo electrónico a transportationinfo@ci.commerce.ca.us o visite nuestra oficina administrativa en 5555 Jillson Street, CA 90040.

Para presentar una queja directamente con la Administración Federal de Tránsito, comuníquese con la Oficina de Derechos Civiles, Atención: Coordinador del Programa Título VI, Edificio Este, 5to Piso - TCR, 1200 New Jersey Ave., SE, Washington, DC 20590



¿Preguntas o Quejas?
323-887-4419

Comunicados de prensa comunitarios



Ciudad de Commerce
2535 Commerce Way
Commerce, CA 90040

Contacto:
Alyssa Mendez, Analista de Tránsito
(323) 887-4419 Ext. 2207

11 de julio de 2024,

Para publicación inmediata

City of Commerce Transit recibe 14,2 millones de dólares para mejorar el transporte público

La ciudad de Commerce celebró julio como "mes del autobús" con la ayuda de la Administración Federal de Tránsito (FTA) del Departamento de Transporte de EE.UU. La FTA ha concedido a City of Commerce Transit (CCT) una subvención de 14.229.180 dólares para su proyecto de autobuses eléctricos de batería y cargadores. El CCT utilizará la financiación federal para adquirir seis (6) autobuses eléctricos respetuosos con el clima y con cero emisiones. Esto mejorará la calidad del aire y proporcionará una opción de transporte más sostenible para la comunidad de Commerce y sus visitantes. Con la nueva financiación, el CCT contribuirá al objetivo de la ciudad de apoyar una flota de autobuses ecológicos para el futuro, en consonancia con objetivos climáticos más amplios.

El Centro para el Transporte y el Medio Ambiente (CTE), una organización nacional sin fines de lucro y líder en la implantación de autobuses de emisiones cero, ayudó al personal municipal a preparar la solicitud de subvención y prestará servicios de gestión de proyectos y asistencia técnica para el éxito de la implantación. El programa de bajas y nulas emisiones de la FTA proporciona financiación para ayudar a las agencias de transporte a comprar o alquilar vehículos de bajas o nulas emisiones fabricados en Estados Unidos, incluidos autobuses y furgonetas. La Ley Bipartidista de Infraestructuras destina 5.600 millones de dólares hasta 2026 al Programa Low-No, una financiación más de diez veces superior a la de los cinco años anteriores. Para el ejercicio fiscal 2024, se disponía de aproximadamente 1.100 millones de dólares para subvenciones en el marco de este programa.

El 9 de julio, la FTA anunció cerca de 1.500 millones de dólares en subvenciones a agencias de transporte para comprar más de 1.100 autobuses de fabricación estadounidense en 47 estados. Casi el 80% de los proyectos financiados incluirán tecnología de emisiones cero o bajas, lo que reducirá la contaminación atmosférica y ayudará a cumplir el objetivo del Presidente Biden de emisiones cero para 2050. La subvención de 14,2 millones de dólares anunciada el 9 de julio de 2024 tiene por objetivo de invertir en el futuro del transporte público de la comunidad de Commerce.

Estas subvenciones para autobuses de emisiones cero también ayudan a la Ciudad de Commerce Transit a formar a sus trabajadores en la conducción y el mantenimiento de autobuses propulsados por nuevas tecnologías. El CCT está encantado de ayudar a llevar a cabo esta tarea fundamental, que mejorará el tránsito con tecnologías de energía limpia modernizadas.

Avisos de planificación comunitaria

El CCT utiliza diversas técnicas para implicar a la población en la planificación del tránsito y la evaluación de su impacto en las distintas comunidades. Los avisos públicos se anuncian en el sitio web del CCT (inglés y español) a través de las redes sociales (Facebook, Instagram y Twitter), comunicados de prensa, señalización de información de tránsito del CCT y a bordo de los autobuses.

Consejos consultivos no electos

En la actualidad, CTD no cuenta con un grupo consultivo de tránsito compuesto por funcionarios no electos. En su lugar, el Comité Ad-Hoc de Transporte, compuesto por dos concejales y el Director del Departamento de Transporte, trabaja colectivamente para mantener abiertos los canales de comunicación. Además, la ciudad cuenta con varias comisiones que debaten ocasionalmente asuntos de tránsito, como *la Comisión de Tráfico y Seguridad*, *la Comisión de Planificación* y *la Comisión de Cultura y Ocio*. Todas las comisiones de la Ciudad de Commerce están compuestas por cinco miembros, la mayoría de los cuales son minorías. Las vacantes de la Comisión se anuncian en periódicos de habla inglés y español para permitir una representación equitativa.

Aprobación del Plan del Título VI por el Consejo de Administración

El plan CCT 2024 Título VI recibió la aprobación del cuerpo gobernante por el Ayuntamiento de la Ciudad de Commerce el 24 de septiembre de 2024. En el Apéndice B figura una copia de la resolución aprobada.

Procedimientos internos de investigación de las denuncias del Título VI

A continuación se resumen los procedimientos del CCT para investigar y resolver las quejas formales en virtud del Título VI. En el Apéndice A figura el formulario de reclamación de derechos civiles del CCT.

1. Cualquier persona que cree que CCT ha discriminado contra él/ella basado en la raza, el color, el origen nacional, o la incapacidad puede archivar una queja de Derechos Civiles completando, firmando, y sometiendo el formulario de Cumplimiento de Derechos Civiles de CCT o llamando 323-887-4419. Las denuncias deben recibirse en un plazo de 60 días a partir del presunto incidente.
2. El CCT anima al denunciante a presentar la denuncia inmediatamente después del presunto incidente para garantizar una investigación completa y facilitar toda la información solicitada. A veces las grabaciones de vídeo de los autobuses con circuito cerrado de televisión se utilizan en el proceso de investigación; sin embargo, por lo general, estas grabaciones sólo se conservan entre 7 y 10 días después de un momento dado, dependiendo de las circunstancias.
3. Una vez recibida la denuncia, el CCT la catalogará y revisará para determinar si su oficina es competente. Si el CCT recibe un formulario de Derechos Civiles sin una

llamada telefónica de queja adjunta, el CCT intentará ponerse en contacto con el denunciante para confirmar la recepción.

4. El CCT dispone de 60 días para investigar la denuncia. Si se necesita más información para resolver el caso, el CCT puede ponerse en contacto con el denunciante; si éste no responde con la información solicitada, el CCT hará todo lo posible por completar la investigación y cerrar el caso con la información facilitada. Un caso también puede cerrarse administrativamente si el denunciante ya no desea proseguir con su caso.
5. Tras la investigación, el CCT intentará ponerse en contacto con el denunciante, si así lo solicita, indicándole la naturaleza de la investigación y la resolución.
6. El denunciante tiene la opción de apelar la decisión.
7. U.S Department of Transportation Federal Transit Administration:

Office of Civil Rights, Attention: Complaint Team
 East Building, 5th Floor - TCR
 1200 New Jersey Ave., SE, Washington, DC 20590

Investigaciones sobre el Título VI Denuncias y demandas judiciales

Desde la presentación de su Programa Título VI 2021, el CCT no ha tenido ninguna demanda y 1 denuncia por discriminación en virtud del Título VI. La única denuncia de discriminación no se confirmó y no se presentó ninguna denuncia formal en virtud del Título VI ante la FTA. El CCT afirma regularmente su obligación moral y legal de cumplir los requisitos del Título VI e incluye una evaluación/informe al respecto en el Plan de transporte a corto plazo anual. En el cuadro siguiente figura una lista completa de las denuncias relacionadas con el Título VI.

| Informe # | Fecha del incidente | Tiempo | Ruta | Vehículo # | Tipo de comentario | Origen | Denuncia | Estado |
|-----------|---------------------|--------|------|------------|--------------------|----------|--|----------|
| 0000378 | 03/07/2024 | 1350 | 202 | 349 | Discriminación | Teléfono | La pasajera declaró sentirse discriminada porque el conductor no desplegó automáticamente la rampa al subir al autobús. Tras la investigación, se determinó que el Operador hizo cumplir la política de la Ciudad y advirtió al pasajero que la rampa se desplegaría para cualquier pasajero solicitado. | Resuelto |

Proceso de participación pública

El plan de participación pública del CCT promueve la implicación del público en las actividades de decisiones sobre planificación del tránsito. El plan establece procedimientos formales que permiten, fomentan y supervisan la participación pública dentro del área de servicio del CCT, incluyendo, entre otros, a miembros minoritarios, personas con dominio limitado del inglés y poblaciones con bajos ingresos. El CCT elaboró un plan de participación pública tras la divulgación pública y las aportaciones de la comunidad, realizadas a través de diversos medios, incluida la notificación del sitio web del CCT, anuncios en publicaciones locales e invitaciones por correo electrónico a las partes interesadas de la comunidad.

El plan describe estrategias y procedimientos proactivos de divulgación pública, que incluyen:

1. Determinar qué lenguas no inglesas y otras barreras a la participación pública pueden existir dentro del área de servicio del CCT.
2. Notificación general de las reuniones, en particular de los foros para las aportaciones del público, de forma comprensible para todas las poblaciones de la zona.
3. Celebrar reuniones en lugares accesibles y razonablemente acogedores para los residentes de la zona, incluidos, entre otros, los miembros de minorías, personas con conocimientos limitados de inglés (LEP) y personas con bajos ingresos.
4. Utilizar diversos métodos de comunicación para recopilar las opiniones de poblaciones que no suelen asistir a reuniones públicas ni participar en ellas.

Plan de participación pública

Este plan promueve la participación pública en las actividades y decisiones sobre la planificación del tránsito. Establecerá procedimientos formales que permitan, fomenten y supervisen la participación pública dentro del área de servicio del CCT, incluidas, entre otras, las personas pertenecientes a minorías, las personas con conocimientos limitados de inglés y las poblaciones con bajos ingresos. Este documento describe estrategias y procedimientos proactivos de divulgación pública.

Fondo

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece que "ninguna persona en los Estados Unidos podrá, por motivos de raza, color u origen nacional, ser excluida de participar en, negársele los beneficios de, o ser objeto de discriminación en ningún programa o actividad que reciba ayuda financiera federal". De conformidad con los requisitos de la Administración Federal de Tránsito (FTA), Circular 4702.1B, "Directrices del programa Título VI para los requisitos de la Administración Federal de Tránsito", en vigor desde el 1 de octubre de 2012, los beneficiarios de ayuda federal deben informar cada tres años sobre el cumplimiento del Título VI.

La Orden Ejecutiva Presidencial 12898, "Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations" (Medidas federales para abordar la justicia medioambiental en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos), de febrero de 1994, hace aún más hincapié en las protecciones del Título VI en materia de raza y origen nacional al ordenar a los organismos federales que desarrollen estrategias para abordar los efectos desproporcionadamente altos y adversos de sus

programas sobre la salud humana o el medio ambiente de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Para garantizar el cumplimiento por parte del CCT de las directrices de la FTA, se ha elaborado un plan de participación pública para promover la implicación de los ciudadanos en las actividades de toma de decisiones sobre planificación del transporte.

Metas y objetivos

El objetivo de este plan es ofrecer una variedad de oportunidades para que el público participe en la planificación del tránsito y las actividades de toma de decisiones en el CCT, de conformidad con la Administración Federal de Tránsito (FTA) Circular 4702.1B, Capítulo III 5: Promoción de la participación pública inclusiva. Los objetivos del plan son los siguientes

- Determinar las lenguas no inglesas y otros obstáculos a la participación pública en la zona de servicio del CCT.
- Notificar de forma general las reuniones, en particular los foros para la aportación del público, de manera comprensible para todas las poblaciones de la zona.
- Celebrar las reuniones en lugares accesibles y razonablemente acogedores para los residentes de la zona, incluidos, entre otros, los miembros de minorías, personas con dominio limitado del inglés (LEP) y personas con bajos ingresos.
- Utilizar diversos métodos de comunicación para recopilar las opiniones de los grupos de población que no suelen asistir a reuniones públicas ni participar en ellas.

Identificación de las partes interesadas

Las partes interesadas se ven afectadas directa o indirectamente por un plan, proyecto o programa en función de las decisiones relacionadas con las recomendaciones o acciones de aplicación. La identificación de partes interesadas concretas es especialmente importante para quienes puedan verse perjudicados o privados de los beneficios de las recomendaciones de un plan.

Las partes interesadas generales dentro del área de servicio del CCT pueden incluir, pero no se limitan a:

- Las ciudades del área de servicio de CCT incluyen Commerce, Bell Gardens, Vernon, Monterey Park, Este de Los Angeles, Montebello, Monterey Park, Pico Rivera, Vernon, Los Angeles y Whittier.
- Grandes empresas, como Citadel y Commerce Casino.
- Principales hospitales y centros médicos, incluido el grupo médico AltaMed.
- Instituciones educativas, incluidas las universidades estatales de California en Los Ángeles, el East Los Angeles College y el distrito escolar de Montebello.
- Comunidades empresariales y sin fines de lucro, como el Centro de Recursos para Discapacitados, la Cámara de Comercio y la Oficina de Visitantes Asociados de

Los Ángeles.

- Proveedores de transporte regionales y municipales, incluida la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro), el Departamento de Transporte de Los Ángeles (LADOT), la Autoridad de Transporte del Condado de Orange (OCTA), Norwalk Transit, Cudahy Area Rapid Transit, Huntington Park HP Express, Bell Gardens Town Trolley Bus, Maywood Express y Access Services.
- Gobierno y organizaciones gubernamentales, incluidos los condados de Los Ángeles y Orange, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities.
- Partes interesadas internas del CCT, incluidos el Ayuntamiento, la Comisión de Bibliotecas de Commerce, la Comisión de Parques y Actividades Recreativas, la Comisión de Tráfico East Yard Communities for Environmental Justice y todos los empleados del CCT.
- Público en general, incluidas minorías, LEP, personas mayores y personas con discapacidad.

Requisitos y normas de servicio para todo el sistema

Las normas de rendimiento de los servicios son necesarias para garantizar que todos los servicios contribuyan positivamente a la red de transporte y a la estabilidad financiera del CCT. El rendimiento debe medirse periódicamente para identificar las tendencias a lo largo del tiempo y permitir que se introduzcan cambios rápidos si es necesario. El CCT ha adoptado normas cuantitativas de servicio para todo el sistema en sus servicios de ruta fija.

Estas normas, que se resumen a continuación, se desarrollaron y aplicaron para ayudar al CCT a lograr la equidad para todos sus clientes del transporte público en el diseño del servicio y las decisiones operativas. Las normas de rendimiento ayudan a garantizar que los servicios de los TSC se presten de forma equitativa, son útiles para los clientes y más económica para la organización.

Carga de pasajeros

La carga de pasajeros es la relación entre los pasajeros del vehículo y las plazas del autobús. Si la carga de pasajeros es elevada, puede ser necesario un servicio adicional para solucionar el problema, lo que provocaría una saturación. El CCT mide la carga de los vehículos en el punto de carga máxima de cada ruta durante la hora de pico y aquellas que no lo son. La política del CCT es no exceder una proporción de carga de pasajeros por asiento de 1,25 para los servicios de ruta fija que operan en servicio local y de 1,00 para los servicios de ruta fija que operan en segmentos de autopista.

Dirección del vehículo

La distancia entre vehículos mide el tiempo entre autobuses en una ruta. Un intervalo más corto corresponde a un servicio más frecuente. Por lo general, el CCT ofrece un servicio de ruta fija con intervalos de entre 30 y 45 minutos durante los periodos punta de la semana y de entre 30 y 60 minutos durante los periodos valle y los fines de semana.

Puntualidad

El CCT define la puntualidad de los viajes en autobús de ruta fija como los viajes que salen de un punto horario no antes de la hora indicada en los horarios impresos o llegan al punto horario no más tarde de cinco minutos de la hora programada. Actualmente, la puntualidad se controla mediante un sistema CAD/AVL que realiza un seguimiento eficaz de la puntualidad.

Disponibilidad del servicio

La disponibilidad del servicio corresponde generalmente a la prestación del servicio de tránsito en los principales corredores de tráfico de la zona de servicio del CCT y el acceso a los centros de alta población y generadores de viajes en las zonas urbanizadas. El CCT proporciona principalmente un servicio de ruta fija a las personas que residen a una distancia de entre media milla y un cuarto de milla de las paradas de las rutas de tránsito.

Debido al variado número de operadores de tránsito municipal, Montebello Bus Lines, El Sol Shuttle, Bell Gardens Trolley, y LA Metro - que prestan servicios en o cerca de muchas paradas de autobús CCT, los clientes pueden acceder a los servicios de transporte público, además de CCT. Los operadores regionales también se coordinan periódicamente para reducir la duplicación innecesaria de rutas y promover una distribución más uniforme de los servicios de tránsito. La norma general del CCT es que las paradas estén separadas aproximadamente un cuarto de milla, aunque las paradas pueden estar situadas más cerca dependiendo del uso de espacio.

Las paradas de autobús podrán situarse a mayor distancia si las condiciones de seguridad no permiten colocar una parada segura a menos de un cuarto de milla de la parada anterior. Cuando las condiciones del lugar lo permitan, el CCT procurará que las paradas se sitúen en el lado más alejado, lo que reducirá los conflictos con los vehículos que giran a la derecha, eliminará las deficiencias en la distancia de visión en los accesos a las intersecciones y animará a los peatones a cruzar por detrás del autobús.

Políticas de servicio para todo el sistema

De acuerdo con las directrices del Título VI de la FTA, los beneficiarios de ayudas federales deben desarrollar políticas para la distribución equitativa de los servicios de tránsito y los autobuses. CCT ha adoptado políticas de servicio cuantitativas para todo el sistema para sus servicios de ruta fija, que, como se resume a continuación, se desarrollaron e implementaron para ayudar a CCT a mejorar la equidad para todos sus clientes de tránsito en el diseño del servicio y las decisiones de operaciones.

Distribución de los servicios de tránsito

Las comodidades de transporte se refieren a los elementos de comodidad, conveniencia y seguridad disponibles para el público en general. Los servicios pueden incluir, entre otros, bancos en las paradas de autobús, marquesinas, iluminación, contenedores de basura y aparcabicicletas. Los servicios de tránsito se sitúan de acuerdo con la política de paradas de autobús del CCT. Dentro de la zona de servicio del CCT, los servicios de parada de autobús pueden ser proporcionados por el CCT o por una o más de varias otras fuentes, incluyendo gobiernos locales, promotores privados, grupos de ciudadanos, otras agencias de transporte y anunciantes comerciales. En general, el CCT tiene jurisdicción sobre la ubicación y el tipo de equipo situados en la Ciudad del Commerce.

CCT realiza el equipamiento específico y la colocación en las paradas de autobús existentes en Commerce, siguiendo todas las normativas municipales aplicables y los procesos de obtención de permisos. Fuera de Commerce, cada municipio es responsable de determinar el tipo de servicios de cada parada de autobús existente.

CCT puede recomendar o proporcionar información sobre su equipo estándar utilizado dentro de la Ciudad de Commerce; sin embargo, cada ciudad es responsable de seleccionar e instalar amenidades en las paradas de autobús dentro de su jurisdicción. El CCT evaluará periódicamente las condiciones y necesidades de las paradas de autobús en su área de servicio y se reunirá con otras ciudades para recomendar cambios en las paradas. En cuanto a los servicios y su ubicación, el CCT también tendrá en cuenta las aportaciones y recomendaciones de sus operadores de autobuses, empleados, clientes, comunidad y empresas interesadas. En el cuadro que figura a continuación se expone el método utilizado por el CCT para determinar los servicios que coloca en las paradas de autobús, lo que le permite decidir cuándo se dispone de recursos de financiación de capital.

Determinación de los servicios de tránsito

| Promedio de embarques entre | Categoría | Servicios proporcionados |
|-----------------------------|-----------|---|
| • 100 | Nivel 1 | Parada de autobús, asientos, iluminación, contenedor de basura y señalización de la parada. |
| • 15-99 | Nivel 2 | Asientos, iluminación y señalización de las paradas de |
| < 15 | Nivel 3 | Señalización de la parada de autobús y contenedor de basura. |

Asignación de vehículos

La asignación de vehículos se refiere al proceso por el cual los vehículos de tránsito se ponen en servicio en las rutas de todo el sistema de tránsito para garantizar que todas las comunidades reciban los mismos beneficios derivados de los vehículos de tránsito. Toda la flota de autobuses de tránsito del CCT cumple al 100% las normas de la ADA, con dispositivos de sujeción para sillas de ruedas, rampas y posibilidad de arrodillarse. También son estándar el aire acondicionado, los aparcabicicletas y los anunciadores de voz. La flota CCT de autobuses de 40 pies viene equipada con funciones de diseño innovadoras y tecnología de propulsión de vanguardia.

La antigüedad del vehículo también se considera una ventaja, ya que suele considerarse un indicador del estado del vehículo. Salvo restricciones de flotas de vehículos específicas (por ejemplo, autobuses de batería de cero emisiones que no pueden recorrer rutas más largas), los vehículos se distribuyen en las rutas de forma equitativa por edades.

Análisis de tarifas, servicios y equidad

Los cambios periódicos de servicio son necesarios para hacer frente a los cambios en las tendencias de pasajeros, la distribución de la población, los patrones de uso del suelo, las necesidades de transporte no satisfechas y la disponibilidad de recursos. La FTA exige que los beneficiarios de la financiación preparen y presenten análisis de equidad de servicios y tarifas para recabar comentarios públicos sobre las propuestas de cambios

importantes de servicios o tarifas. En consecuencia, el CCT ha establecido un umbral que define un "cambio importante en el servicio" y la definición de un impacto adverso subsiguiente creado por un "cambio importante en el servicio".

En concreto, el CCT define un cambio importante de servicio como aquel que cumple uno de los siguientes criterios:

1. Todos los cambios de tarifas propuestos, excluidos los eventos y servicios promocionales gratuitos y las reducciones temporales de tarifas, son medidas paliativas de otras acciones.
2. Todas las reducciones de tarifas promocionales siguen vigentes después de seis (6) meses.
3. Ampliaciones y reducciones de servicio propuestas, incluidos todos los cambios de rutas y horarios que permanezcan en vigor después de 12 meses y que superen el 20% de sus configuraciones actuales.

Si un cambio de servicio importante propuesto entra dentro de una de las tres categorías anteriores, el CCT llevará a cabo un análisis de equidad de servicios y tarifas del Título VI para su revisión y consideración por parte del Consejo de la Ciudad de Commerce y el público antes de implementar dichos cambios. Los cambios propuestos para todo el sistema se preparan entonces en informes del personal para su consideración por el Consejo Municipal. Los comentarios del público y las aportaciones del Ayuntamiento formulan las políticas administrativas que proporcionan igualdad de accesibilidad y distribución de los servicios a todos los usuarios. Un efecto adverso se define como una importante reducción geográfica o temporal del servicio, que puede incluir, entre otras cosas, cambios en la amplitud del servicio, cambios de frecuencia, eliminación de segmentos de ruta, cambios de ruta o eliminación de rutas. A la hora de planificar cambios importantes en el servicio, el TCE tendrá en cuenta el grado de efectos adversos mediante un análisis de equidad.

Los siguientes tipos de cambios de servicio están exentos:

- Ajustes menores de alineación de rutas, frecuencias, tramos o puntos horarios.
- Cambios de rutas o paradas de autobús debidos a desvíos temporales de la carretera causados por obras, mantenimiento, cierres, emergencias, interrupciones laborales o huelgas, escasez de combustible o problemas de seguridad.
- Cualquier adición temporal de servicio, cambio o interrupción de una ruta con menos de doce meses de funcionamiento.
- Cambios en las rutas de servicios especiales que prestan servicio a acontecimientos deportivos, eventos especiales o servicios contratados a través de otras ciudades u organismos.
- Cualquier cambio de servicio que no se ajuste a la definición de cambio de servicio importante descrita anteriormente.

A pesar de las consideraciones anteriores, el CCT es un sistema de tránsito libre de tarifas, y no se han producido cambios importantes en el servicio durante los últimos tres años. El personal de gestión y planificación del CCT celebra reuniones mensuales y semanales para debatir las recomendaciones de servicio. Los beneficios globales, los costos y la distribución equitativa de los servicios se determinan en las fases de planificación y programación. Los cambios propuestos para todo el sistema se preparan entonces en informes del personal para su consideración por el Consejo Municipal. Los comentarios del público y las aportaciones del ayuntamiento formulan las políticas administrativas que proporcionan igualdad de accesibilidad y distribución de los servicios a todos los usuarios.

Procedimientos de cumplimiento del análisis línea por línea

Cada tres años se lleva a cabo un análisis estratégico línea por línea de los servicios de tránsito de ruta fija del CCT. El análisis línea por línea más reciente se realizó en julio de 2024. La *línea Análisis línea por línea de los servicios de tránsito y estudio de mercado* tiene los siguientes objetivos:

- ✓ Recopilar datos actuales sobre el servicio y la clientela para ayudar a la dirección y al personal a evaluar el rendimiento actual y planificar el servicio futuro.
- ✓ Evaluar el número de usuarios y el rendimiento de todo el sistema.
- ✓ Llevar a cabo un análisis detallado de la ruta, segmento de ruta, hora del día y día de la semana de los niveles actuales de pasajeros y medidas de rendimiento.
- ✓ Analizar los patrones de transferencia intra e intersistemas.
- ✓ Evaluar el nivel de necesidades de movilidad insatisfechas en la zona de servicio del TCE.
- ✓ Presentar los resultados de las encuestas de interceptación realizadas en las principales paradas de autobús y de una encuesta telefónica aleatoria entre los residentes de la zona.
- ✓ Elaborar recomendaciones para mejorar la red de autobuses de ruta fija del CCT.

El *análisis línea por línea de los servicios de tránsito y el estudio de mercado* proporcionan información detallada sobre la eficacia del servicio, el número de usuarios, los problemas de capacidad, la carga de pasajeros, el rendimiento de las rutas y el cumplimiento de los horarios por ruta. Esta información proporciona al CCT los datos necesarios para cumplir las normas de carga de vehículos, asignación y recorrido. El *análisis línea por línea de los servicios de tránsito y el estudio de mercado* también recogen datos sobre el embarque de pasajeros, lo que ayuda al CCT a determinar y ubicar los servicios de tránsito.

Política de impacto desigual

Esta política pretende establecer un umbral para determinar cuándo las poblaciones minoritarias soportan de forma desproporcionada los efectos adversos de un cambio importante en el servicio o las tarifas. Para esta política, una población minoritaria se define como cualquier grupo fácilmente identificable de personas pertenecientes a

minorías que viven en proximidad geográfica y, si las circunstancias lo justifican, poblaciones geográficamente dispersas / transitorias (como trabajadores migrantes o nativos americanos) que se verán afectadas de forma similar por un programa, política o actividad propuestos. El CCT define un "impacto dispar" como el que se produce cuando un efecto adverso de un servicio importante o un cambio de tarifas sobre las poblaciones minoritarias es al menos un 20% mayor que el efecto adverso sobre las poblaciones no minoritarias.

Si el CCT detecta posibles impactos dispares y modifica los cambios propuestos para evitarlos, minimizarlos o mitigarlos, el CCT volverá a analizar los cambios propuestos para determinar si las modificaciones eliminaron los posibles impactos dispares de los cambios. Si el CCT opta por no modificar los cambios propuestos, el CCT podrá aplicar el cambio de servicio o tarifa si existe una justificación legítima sustancial para el cambio y el CCT puede demostrar que no existen alternativas que tengan un menor impacto en la población minoritaria y que sigan cumpliendo los objetivos del programa.

Análisis de cuatro factores

Factor 1: Número y proporción de personas con dominio limitado del inglés a las que se presta servicio o con las que se mantiene contacto en la población destinataria del servicio.

Lo que dice la Guía: "Cuanto mayor sea el número o la proporción de personas LEP de un determinado grupo lingüístico atendidas o encontradas en la población de servicios elegible, mayor será la probabilidad de que se necesiten servicios lingüísticos."

Cuanto mayor sea la proporción de personas LEP de un grupo lingüístico concreto atendidas o encontradas en la población de servicios elegible, más probable es que se necesiten servicios lingüísticos. El CCT presta servicio a diversas comunidades, por lo que la agencia se encuentra regularmente con personas con LEP a lo largo de sus operaciones cotidianas. En consecuencia, CCT, trabaja para garantizar que todas las personas tengan acceso a esta información vital que les permite utilizar el sistema de tránsito. A continuación, figuran algunos ejemplos de la interacción típica del CCT con personas LEP:

- Llamada de atención al cliente vía despacho
- Atención al cliente mostrador de recepción
- Reuniones comunitarias
- Operadores de autobuses
- Audiencias públicas
- Calendario, folletos y otros materiales impresos
- Encuestas de clientes y comunidades
- Equipo de divulgación y eventos
- Sitio web del CCT
- CCT Plataformas de medios sociales, incluidos Facebook, Instagram y X

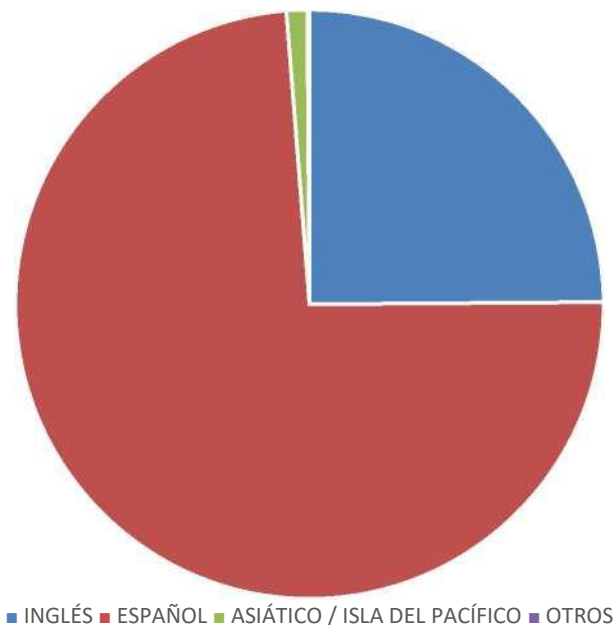
La Oficina del Censo de EE.UU. recopila datos a través de su Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS). Esta encuesta estadística continua muestra

anualmente a un pequeño porcentaje de la población, proporcionando a las comunidades la información que necesitan para planificar inversiones y servicios. Además de hacer un seguimiento de la raza, la familia y las relaciones, los ingresos y las prestaciones, el seguro médico, la educación, la condición de veterano y las discapacidades, también ofrece cifras de las zonas de Estados Unidos en las que se domina el inglés.

Las categorías proporcionadas describen los niveles de dominio del inglés como hablar inglés "Bien" o "Menos que muy bien". Se puede acceder a estos datos para cada zona censal dentro de las áreas que rodean la zona de servicio del CCT. Estos datos constituyen la base de gran parte del análisis que sigue.

Lenguas habladas en casa en la zona de servicio del CCT Figura 1

Lenguas habladas en casa en la zona de servicio del CCT



El ACS de 2023 mostró que de los muchos idiomas que se hablan en los hogares de los que viven dentro del área de servicio del CCT, aproximadamente el 25,2 por ciento de la población sólo habla inglés en casa. El 74,8 por ciento restante habla un idioma distinto del inglés en casa: aproximadamente el 73 por ciento español, el 1 por ciento asiático y de las islas del Pacífico, el cero coma uno por ciento indoeuropeo y el cero coma uno por ciento de otros idiomas y otros no especificados. El gráfico 1 muestra el desglose de las lenguas habladas en el hogar dentro del área de servicio del CCT, que abarca 52 secciones censales.

Como se indica en el gráfico 1, una cuarta parte de los encuestados de la zona de servicio del TCE habla inglés en casa (25,2%). Sin embargo, un número significativo (73%) de los encuestados habla español en casa. De la población LEP, el español es la lengua más

hablada. Por detrás del español se sitúan otras lenguas de Asia y de las islas del Pacífico y las lenguas indoeuropeas.

En comparación con el informe anterior de 2021, el español sigue siendo la lengua más hablada, aparte del inglés, en la zona del TCE. La población LEP se determina mediante categorías específicas utilizadas por los encuestados en la ACS. Utilizando las clasificaciones LEP de "Muy bien" y "Menos que muy bien", se puede determinar el número de personas LEP. Como se muestra a continuación en la Figura 2, aproximadamente el 53% de la población está clasificada como hablante de inglés solamente y hablante de inglés "muy bien". El 47% restante declaró hablar inglés "menos que muy bien". Se considera la población LEP de la zona de servicio del CCT.

Aproximadamente el 47,4% del total de la población LEP se comunica en español, que es con diferencia la principal lengua no inglesa hablada en el área de servicio del CCT. Área de servicio del CCT Características LEP para poblaciones 1000+ % del total Idioma % de LEP Población total: **11,672**

Figura 2

| DESCRIPCIÓN | ESTIMACIÓN | LEP |
|--|------------|-------|
| Hablar sólo inglés | 2,966 | 23.0% |
| Habla español e inglés menos que muy bien | 7,604 | 68.4% |
| Habla asiático y de las islas del Pacífico, inglés menos que | 536 | 0.04% |
| Habla otro idioma, inglés menos que muy bien | 566 | 0.04% |

Puerto seguro

El Departamento de Transporte de EE.UU. (USDOT) ha adoptado la Disposición de Puerto Seguro del Departamento de Justicia de EE.UU. (USDOJ), que describe las circunstancias que pueden proporcionar un "Puerto Seguro" a los beneficiarios en relación con la traducción de materiales escritos para las poblaciones LEP. La disposición de puerto seguro estipula que, si un beneficiario proporciona una traducción escrita de los documentos vitales para cada grupo lingüístico LEP elegible que constituya el cinco por ciento o 1.000 personas, lo que sea menor, de las poblaciones totales de personas elegibles para ser atendidas o que puedan verse afectadas o encontradas, entonces dicha acción se considerará una prueba sólida del cumplimiento de las obligaciones lingüísticas escritas del beneficiario.

El grupo lingüístico del CCT conforme a la disposición Safe Harbor habla español, el mayor grupo lingüístico LEP para el área de servicio del CCT, con aproximadamente el 68% de la población LEP. En términos de concentración, el CCT ha determinado que las poblaciones LEP hispanohablantes se concentran en el centro de Los Ángeles y en las áreas de servicio del CCT alrededor del este de Los Ángeles, Whittier, Bell Gardens y Montebello, que se encuentran dentro de las áreas de servicio de las Rutas 100, 200, 300 y 600.

La Administración Federal de Tránsito recomienda que cada agencia lleve a cabo actividades de divulgación comunitaria con organizaciones que trabajen con poblaciones LEP. Esta labor de divulgación puede proporcionar al organismo información no incluida

en el Censo, como la relativa a las lenguas concretas que hablan las poblaciones con capacidad limitada de inglés, las tendencias demográficas, los antecedentes culturales de las personas con capacidad limitada de inglés, información sobre lo que la población con capacidad limitada de inglés busca con más frecuencia en los servicios, y lo que resonará por igual entre todas las nacionalidades y subculturas dentro del área de servicio del TCE.

El CCT trabaja regularmente con organizaciones comunitarias y grupos locales para proporcionar información sobre los servicios de tránsito, interactuar con personas LEP y recibir comentarios. Entre estas organizaciones figuran:

- Asamblea Un Nuevo Comienzo
- Club Auld Lang Syne
- Boy Scouts-Troop #473
- Commerce Aquatic Boosters Club
- Commerce Evening Lions
- Commerce Garden Club
- Commerce Senior Citizens Club
- Commerce Sister City Association
- Club Social del Comercio
- Commerce Social Club
- First Baptist Church of Commerce-Departamento de Español
- Model City Democratic Club of Commerce
- New Life Family Church
- Society of Our Lady of Guadalupe
- Iglesia de San Marcelino Sociedad del Santo Nombre
- Familia Unida de Bristow
- Voala-Comunidad Head Start
- Club de Mujeres de Commerce
- Club de Mujeres de Rosewood Park
- Foro G.I. americano
- Manada de Lobatos y Lobeznas nº 473
- Centro Comunitario Puerta de la Esperanza
- Tropa de Girl Scouts nº 226 de Mt. Wilson Vista
- Organización para discapacitados físicos
- APA de la escuela Rosewood Park
- Rotary Club de Rio Hondo/Bell Gardens/Comercio
- Cofradía de la Doctrina Cristiana San Marcelino

Basándonos en las interacciones entre el personal del CCT y los grupos y eventos comunitarios mencionados, el español es el idioma LEP más frecuentemente encontrado. Reconociendo que la demografía y las lenguas cambian constantemente, el CCT seguirá trabajando con estos y otros grupos comunitarios para adquirir experiencia y conocimientos sobre su población LEP.

Factor 2: Frecuencia con la que las personas con capacidad limitada de inglés se encuentran con sus programas, actividades y servicios

Qué dice la Guía: "Los beneficiarios deberán evaluar, con la mayor exactitud posible, la frecuencia con la que tienen o deberían tener contacto con las personas LEP de los distintos grupos lingüísticos que solicitan asistencia, ya que cuanto más frecuente sea el contacto, más probable será que se necesiten servicios lingüísticos mejorados."

El CCT revisó recientemente la frecuencia con la que el personal y los conductores tienen o podrían tener contacto con personas LEP. También realizó recientemente una encuesta entre los operadores de autobuses y el personal de primera línea, incluida la oficina de despacho, que atiende la mayoría de las llamadas y visitas, y el personal que suele interactuar con la comunidad y los pasajeros.

De los encuestados, el 69% indicó que había interactuado con 10 o más personas con conocimientos limitados de inglés. Aproximadamente el 87% de los encuestados indicaron que el español era su principal lengua LEP.

A continuación se enumeran otras actividades y servicios pertinentes prestados por el CCT durante los cuales se establece contacto con el LEP:

- Servicios de ruta fija y Dial-A-Ride.
- Contacto en persona en la recepción del CCT.
- El personal del CCT ayuda con la traducción o interpretación por teléfono.
- Actos de divulgación y caseta de información sobre el TCE.
- Los operadores de autobús y su equipo de supervisión interactúan a diario con personas LEP sobre el terreno.
- Horarios, folletos y señalización de los autobuses en inglés y español.
- Las cuentas de medios sociales de CCT incluyen Facebook, Instagram y Twitter.
- Relaciones con las escuelas locales en relación con el acceso a los servicios.

Factor 3: Importancia de su programa, actividades y servicios para las personas con LEP

La Guía dice: "Cuanto más importante sea la actividad, información, servicio o programa, o mayores sean las posibles consecuencias del contacto para las personas con LEP, más probable es que se necesiten servicios lingüísticos."

Gracias a las aportaciones de las organizaciones de la comunidad y a las interacciones con los usuarios, el CCT ha determinado que sus servicios más cruciales son los de ruta fija y paratransito, que representan $\frac{3}{4}$ de millón de embarques anuales. En relación con este servicio, el CCT proporciona documentos vitales sin los cuales una persona no puede acceder a los servicios. Los documentos vitales del TCE son los siguientes:

- Guía del usuario y horario de autobuses del CCT
- Guía Dial-A-Ride
- Notificación del Título VI, Plan del Título VI y Procedimientos de reclamación
- Plan de asistencia lingüística
- Avisos públicos de cambio de servicio

Factor 4: Los recursos de que dispone el beneficiario y el coste

Lo que dice la Guía: "El nivel de recursos de un beneficiario y los costes impuestos pueden influir en la naturaleza de las medidas que debe adoptar para proporcionar un acceso significativo a las personas con LEP."

Como pequeño operador de tránsito, el CCT dispone de recursos limitados, pero consigue estirar su limitado presupuesto mediante medidas rentables y eficientes que benefician no sólo a los clientes LEP del CCT, sino a todos los clientes. Actualmente, el CCT practica varias medidas para ayudar a la población LEP.

Estos esfuerzos incluyen:

- Hay personal bilingüe en el Departamento de Transporte y en toda la Ciudad de Commerce.
- La guía de rutas y los horarios del CCT están impresos en inglés y español. Proporcionan mapas y horarios y ofrecen a los clientes información importante sobre cómo viajar en autobús, información fundamental sobre tarifas y pases, etc.
- El costo incremental de esta guía, incluida la traducción al español, es mínimo, ya que el personal interno se encarga de la mayor parte de la traducción.
- Los operadores de autobuses no bilingües de los TCE piden ayuda de traducción a otros clientes a bordo cuando no pueden entender o comunicarse con una persona LEP. Si no lo consiguen, los operadores de autobuses del CCT deben ponerse en contacto con la central para solicitar ayuda.
- Los folletos y otros materiales, incluida la señalización y las tarjetas informativas para el autobús, se imprimen en inglés y español. El costo total de la impresión de las guías bilingües asciende a unos 8.000 dólares anuales.
- Todos los años se organiza un equipo de divulgación pública y se celebran actos para ofrecer al público, incluida la población LEP, información y obsequios. Sin embargo, el personal se asegura de que los empleados hispanohablantes puedan atender a los clientes hispanohablantes del CCT. Este costo adicional es de aproximadamente 1.000 dólares al año en horas extra de los empleados.
- CCT continuará traduciendo documentos vitales como la Guía del Viajero y el Horario de Autobuses, el Aviso del Título VI, el Plan del Título VI, los Procedimientos de Quejas, el Plan de Asistencia Lingüística y los Avisos Públicos de Cambio de Servicio en la página web de CCT.

El CCT también seguirá utilizando a su personal bilingüe interno para traducir a los grupos lingüísticos LEP elegibles. Por último, el CCT sigue estudiando el costo y la viabilidad de un proveedor externo de servicios lingüísticos para ayudar a nuestros operadores de autobús y demás personal de primera línea a comunicarse mejor con las personas LEP de nuestra área de servicio.

Plan de asistencia lingüística

Este Plan de Competencia Limitada en Inglés (LEP) se ha preparado para abordar las responsabilidades del CCT como receptor de ayuda financiera federal en relación con las

necesidades de las personas con conocimientos limitados de inglés. Según la definición de la Orden Ejecutiva 13166, las personas con capacidad limitada de inglés no hablan inglés como lengua materna y tienen una capacidad limitada para leer, hablar, escribir o entender inglés. Este plan se ha elaborado de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, que establece: "Ninguna persona en los Estados Unidos podrá, por motivos de raza, color u origen nacional, ser excluida de participar en, negársele los beneficios de, o ser sometida a discriminación en ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal." El CCT se compromete a garantizar que no se excluya a ninguna persona de la participación en sus servicios de tránsito ni se le nieguen las ventajas de los mismos por motivos de raza, color u origen nacional.

Las directrices del Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT) sobre el plan de inglés limitado (LEP) recomiendan que el CCT, como receptor de fondos federales, elabore un plan de implicación para atender las necesidades de la población LEP a la que presta servicio. El CCT ha desarrollado este Plan de Dominio Limitado del Inglés para ayudar a identificar los pasos razonables para proporcionar asistencia lingüística a las personas con dominio limitado del inglés (LEP) que deseen acceder a los servicios prestados. Este plan describe cómo identificar a una persona que pueda necesitar asistencia lingüística, las medidas de ayuda lingüística, la formación del personal, la notificación a las personas con LEP y la supervisión y actualización del plan LEP.

Elemento 1: Identificar a las personas LEP que necesitan asistencia lingüística

Lo que dice la Guía: "Debe realizarse una evaluación del número o la proporción de personas LEP a las que se puede atender o con las que se puede encontrar y de la frecuencia de los encuentros según los dos primeros factores del análisis de cuatro factores."

Como parte del análisis de cuatro factores, CCT utilizó los datos de la ACS para determinar el desglose de personas LEP dentro de su área de servicio. Para ello se analizaron 52 secciones censales y aproximadamente 6.123 residentes. Los datos mostraron algunas tendencias muy claras dentro del área de servicio de los PTC. Aproximadamente el 74,8% de los residentes en la zona de servicio hablan una lengua distinta del inglés en casa.

Del total de la población del área de servicio, el 25,2% se identificó como hablante de inglés sólo o "muy bien". Como se indica en el Factor 1, el CCT se encuentra regularmente con personas LEP a lo largo de sus operaciones cotidianas. Con diferencia, el grupo lingüístico más habitual con el que se encuentra el CCT, aparte del inglés, es el español.

Elemento 2: Medidas de asistencia lingüística

Lo que dice la Guía: "Un plan LEP eficaz probablemente incluiría información sobre cómo se proporcionará asistencia lingüística".

El CCT se esforzará por ofrecer las siguientes medidas a las personas LEP: personas que hablen inglés "Menos que muy bien".

- La Política del Título VI del CCT y el personal del CCT tomarán medidas razonables para proporcionar un acceso significativo a los clientes LEP con dificultades para comunicarse en inglés.
- Si un cliente solicita asistencia lingüística y CCT determina que el cliente es una persona LEP y que la asistencia lingüística es necesaria para proporcionar un acceso significativo, se harán esfuerzos razonables para proporcionar un acceso significativo y asistencia lingüística gratuita. El CCT proporcionará asistencia lingüística en la lengua preferida del cliente LEP si es posible. El TCE puede determinar si se necesita asistencia lingüística y, en caso afirmativo, de qué tipo es necesaria para proporcionar un acceso significativo.
- El CCT evaluará periódicamente las necesidades de asistencia lingüística del cliente basándose en las solicitudes de intérpretes y/o traducciones y en sus conocimientos de lectura y escritura.
- Cuando se necesite un intérprete, en persona o por teléfono, el personal intentará determinar el idioma requerido y, a continuación, acceder a la asistencia lingüística necesaria.

Elemento 3: Formación del personal

Lo que dice la Guía: "Los miembros del personal deben conocer sus obligaciones de proporcionar un acceso significativo a la información y los servicios a las personas con LEP, y todos los empleados en puestos de contacto con el público deben recibir la formación adecuada. Un plan LEP eficaz incluiría probablemente formación para garantizar que:

- El personal conoce las políticas y procedimientos LEP.
- El personal que está en contacto con el público (o con las personas bajo custodia del destinatario) está formado para trabajar eficazmente con intérpretes presenciales y telefónicos".
- Se impartirá el siguiente entrenamiento al personal del CCT:
- Información sobre la política del Título VI y las responsabilidades LEP.
- Descripción de los servicios de asistencia lingüística ofrecidos al público.
- Proceso para ayudar a los clientes LEP cuando se solicita traducción.
- Cómo gestionar las posibles quejas relacionadas con el Título VI/LEP.

Elemento 4: Notificación a las personas con LEP

La Guía dice: "Una vez que un organismo ha decidido, basándose en los cuatro factores, que va a prestar servicios lingüísticos, el beneficiario debe notificar a las personas con LEP los servicios disponibles de forma gratuita. Los beneficiarios deben facilitar este aviso en lenguas que las personas con LEP puedan entender".

En la actualidad, CCT proporciona la mayor parte de su material impreso público sobre el servicio en inglés y español, incluida la Guía de Rutas y horarios y la señalización de los autobuses. El personal de todo el CCT, bilingüe en inglés y español, está disponible para ayudar a los clientes cuando lo necesiten.

Traducción de documentos

En los casos en que surja la necesidad de divulgación LEP, el CCT tendrá en cuenta lo siguiente:

- Cuando el personal prepare un documento o programe una reunión en la que se prevea que el público destinatario incluya a personas con LEP, los documentos, avisos de reuniones, folletos y órdenes del día se imprimirán en una lengua alternativa para la población LEP conocida.
- Los horarios de autobuses, mapas y otras publicaciones de tránsito estarán disponibles en una lengua alternativa para la población LEP conocida.

Intérpretes profesionales

- Cuando sea necesario para proporcionar un servicio significativo a los clientes LEP, CCT proporcionará intérpretes cualificados a petición, incluyendo cualquier personal bilingüe de la Ciudad de Commerce, si está disponible. El CCT ha identificado a todo el personal que habla idiomas distintos del inglés. Las etapas esenciales que requieran contacto personal, traducciones escritas y servicios de interpretación verbal se prestarán de forma coherente con el anterior análisis de cuatro factores.

El CCT puede exigir que un intérprete jurado certifique lo siguiente:

El intérprete comprendió el asunto comunicado y realizó una Interpretación competente.

- El intérprete conservará la información privada; los datos no públicos no se divulgarán sin autorización escrita del cliente.
- Los empleados municipales bilingües, cuando estén disponibles, pueden proporcionar asistencia limitada al personal del CCT y a los clientes LEP como parte de sus tareas laborales habituales.

Intérpretes informales

- Los intérpretes informales pueden ser familiares, amigos, tutores legales, representantes de servicios o defensores del cliente LEP. El personal del CCT determinará si procede recurrir a intérpretes informales, en función de las circunstancias y el tema de la comunicación. Sin embargo, los intérpretes informales, especialmente los niños, no pueden proporcionar interpretaciones de calidad y precisas en muchas circunstancias. Puede haber problemas de confidencialidad, competencia o conflicto de intereses.
- Una persona LEP puede recurrir a un intérprete informal de su elección y a sus gastos, ya sea en lugar de la asistencia lingüística gratuita ofrecida por el CCT o como complemento de la misma. Si es posible, el TCE debe atender la petición de un cliente LEP de utilizar un intérprete informal en lugar de un intérprete formal.
- Si un cliente LEP prefiere un intérprete informal después de que el CCT le haya ofrecido servicios gratuitos de interpretación, el intérprete informal podrá interpretar.
- Si un cliente LEP desea utilizar su propio intérprete informal, el CCT también tiene derecho a contar con la presencia de un intérprete formal.

Elemento 5: Seguimiento y actualización del Plan LEP

Lo que dice la Guía: *"La evaluación puede ayudarle a hacer un seguimiento de sus esfuerzos de difusión, descubrir problemas de difusión a tiempo, hacer correcciones y averiguar si sus servicios lingüísticos han repercutido en el número de usuarios y/o en las relaciones con las comunidades inmigrantes locales"*.

El CCT actualizará el Plan LEP tal y como exige el Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT) cada 3 años o cuando se requieran cambios significativos. El CCT tiene la intención de explorar mejoras adicionales que puedan desarrollarse debido a un diálogo continuo con la comunidad LEP y a cambios en la demografía del área de servicio.

Difusión del Plan LEP

Se incluirá un enlace al Plan del Título VI del CCT y al Plan LEP en el sitio web del CCT: <https://www.ci.commerce.ca.us/city-hall/transportation>.

Cualquier persona u organismo con acceso a Internet puede acceder al plan y descargarlo del sitio web del CCT. Alternativamente, cualquier persona u organismo puede solicitar una copia del plan por teléfono, fax, correo o en persona y se le proporcionará una copia sin costo alguno. Las personas con LEP pueden solicitar una copia del plan traducida, que el CCT les facilitará si es posible.

El público también puede obtener información sobre el plan LEP poniéndose en contacto con el Servicio de Atención al Cliente del CCT por teléfono en el (323) 887-4419 o a través del Servicio Postal de EE.UU.:

Atención: Transportation Department, Director of Transportation, 5555 Jillson Street, Commerce, CA 90040.

Conclusión:

El CCT ha desarrollado varios métodos para garantizar que quienes dependen del transporte público y tienen conocimientos limitados de inglés puedan recibir información crítica. La disponibilidad de los recursos descritos en el análisis de los cuatro factores ha ayudado enormemente a proporcionar información vital a la población LEP de los TPC. Como muestra la revisión de la información del Censo de EE.UU., CCT puede prestar servicios a la mayoría de sus áreas de servicio sin ningún esfuerzo adicional. El CCT seguirá esforzándose por garantizar que las personas con LEP no se sientan incapaces de utilizar los servicios prestados por la Ciudad.

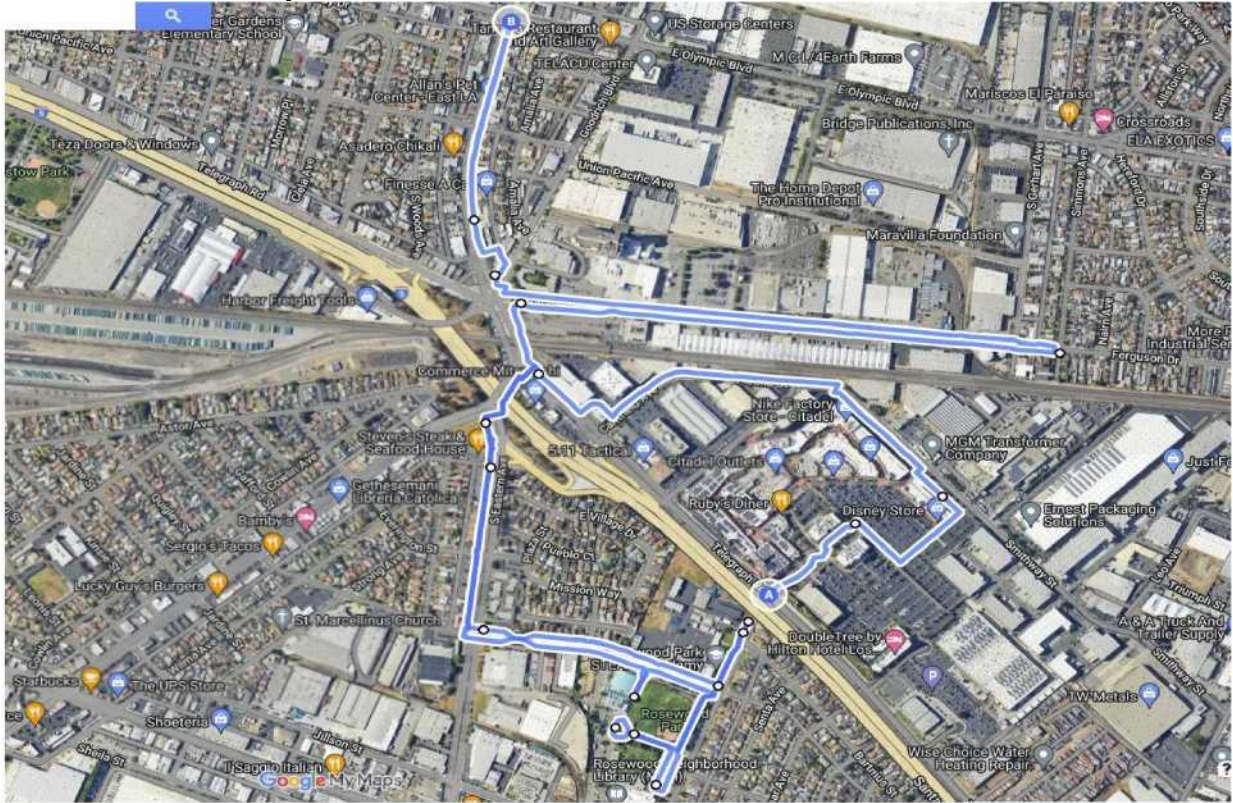
Área de interés de la encuesta sobre la ciudad de Commerce

Dentro del área de enfoque de la encuesta, el radio de media milla y una milla alrededor del centro de tránsito de Eastern Avenue y la ubicación propuesta de la estación Citadel se extienden desde Commerce hasta el este de Los Angeles, un lugar no incorporado y designado por el censo dentro del condado de Los Angeles.



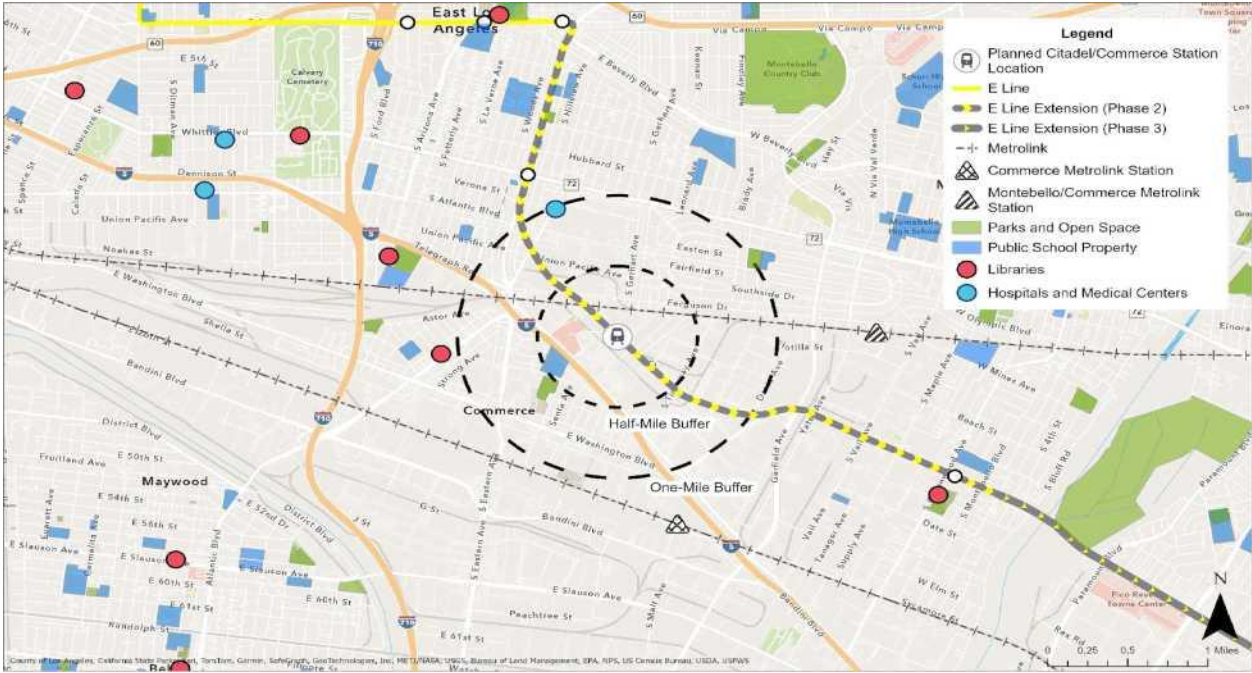
Ruta de auditoría de una milla a pie

La autopista I-5 y el corredor ferroviario limitan en gran medida la franja de una milla en las secciones norte y suroeste del área de estudio.



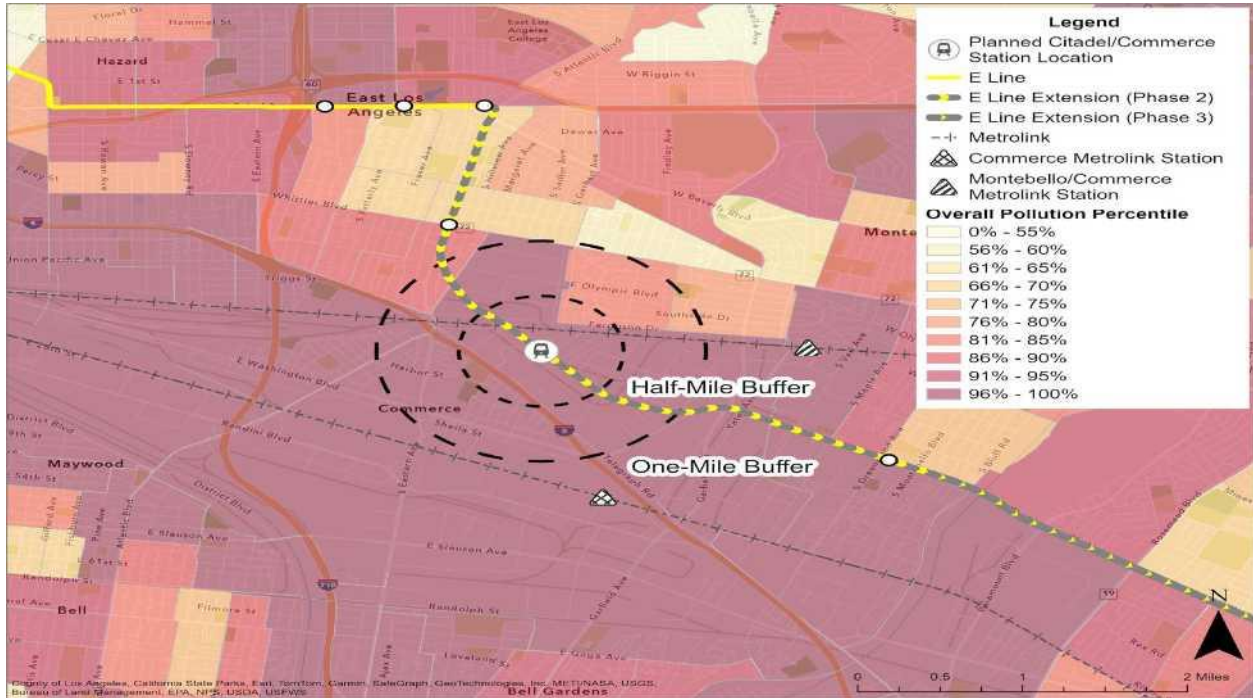
Instalaciones públicas

La zona objeto de la encuesta necesita más acceso a instalaciones esenciales como hospitales, escuelas, bibliotecas y parques que la zona circundante.



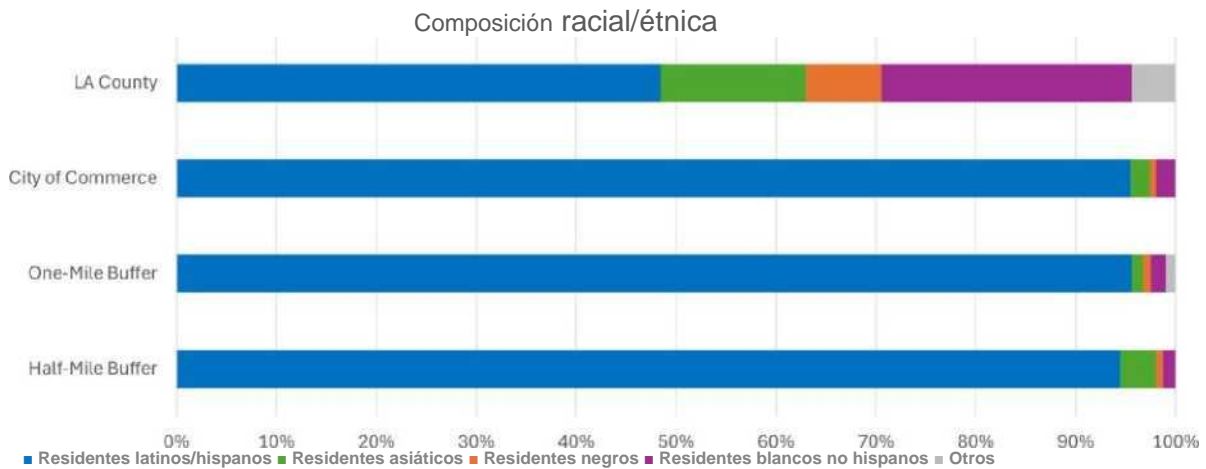
Contaminación

La mayoría de las zonas estudiadas experimentan una contaminación mayor que al menos el 95% de las zonas censales de California. Los altos niveles de partículas diésel, los vertidos tóxicos, los puntos limpios y los residuos peligrosos contribuyen a estos elevados niveles combinados de contaminación.



Raza y etnia

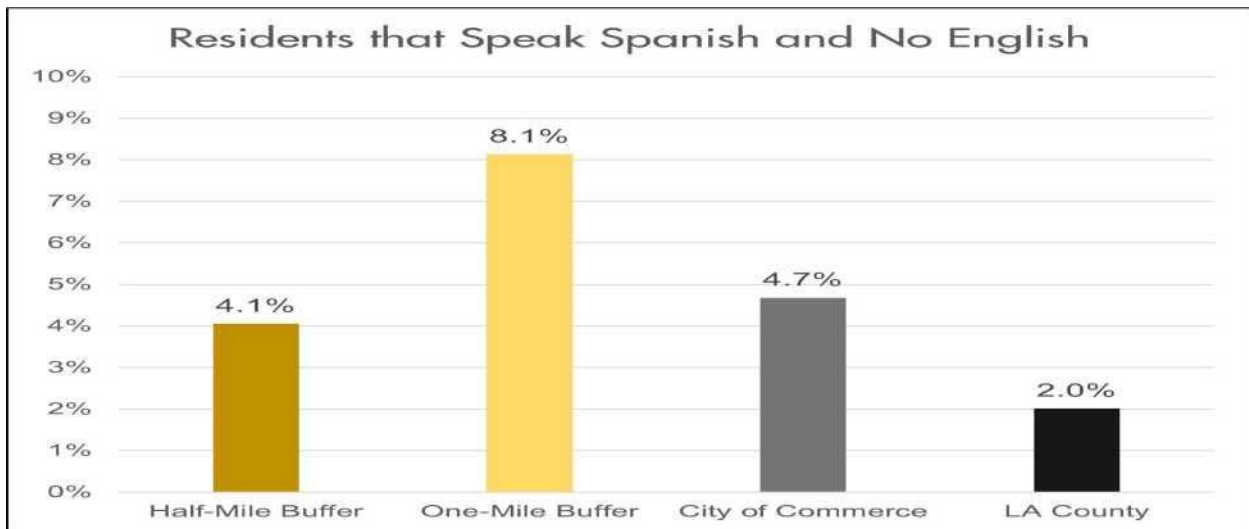
La ciudad de Commerce y el área de estudio tienen una proporción mucho mayor de residentes de color que el condado de Los Ángeles. Ambos tienen también una proporción mucho mayor de residentes hispanos que el condado de Los Ángeles.



Fuente: Oficina del Censo de Estados Unidos. Estimaciones quinquenales de la ACS (2022)

Población con conocimientos limitados de inglés

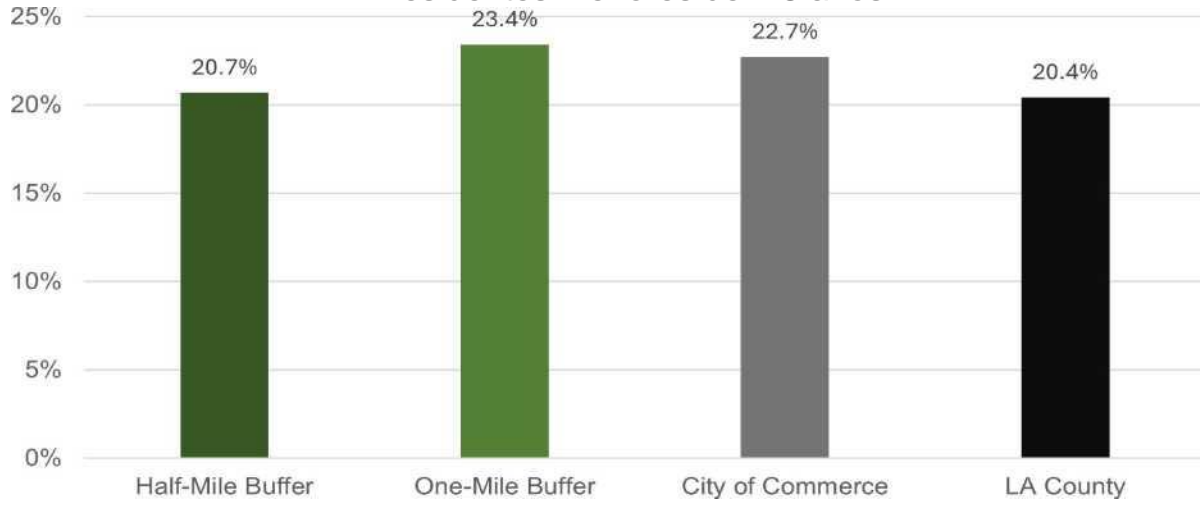
El área de servicio del CCT tiene un mayor porcentaje de residentes que no hablan inglés ni español que el condado de Los Ángeles. Como se indica en el Plan de Competencia Limitada en Inglés (LEP) del CCT, se realizarán esfuerzos razonables para involucrar a las poblaciones LEP mediante la elaboración de avisos públicos e información en lenguas no inglesas apropiadas. De este modo, las personas con conocimientos limitados de inglés podrán informarse sobre proyectos concretos que puedan afectarles y aportar su opinión. Otros esfuerzos podrían incluir la realización de grupos de discusión en zonas con población LEP para recabar opiniones sobre un proyecto o iniciativa concretos. Además, se puede recurrir a organizaciones sin fines de lucro y otros grupos de defensa para difundir información entre las poblaciones con capacidad limitada de inglés.

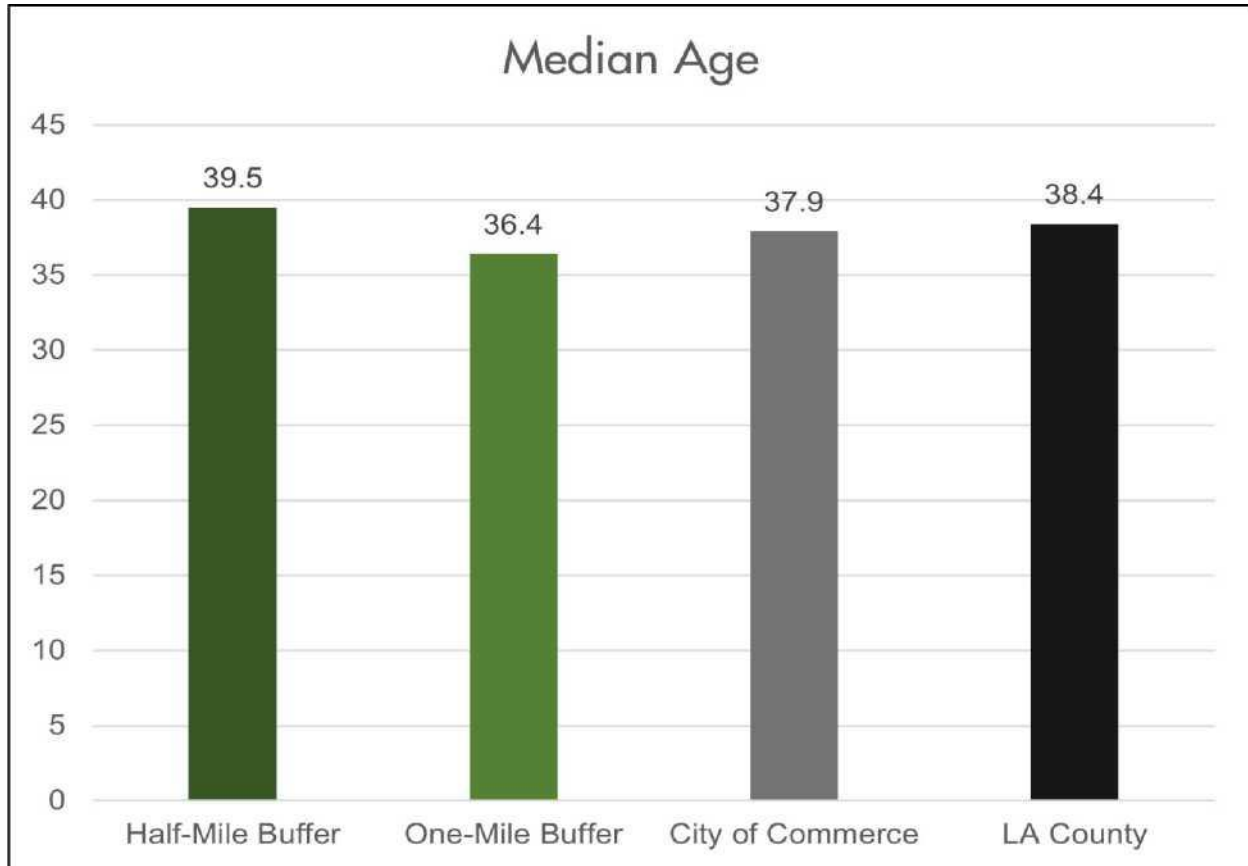
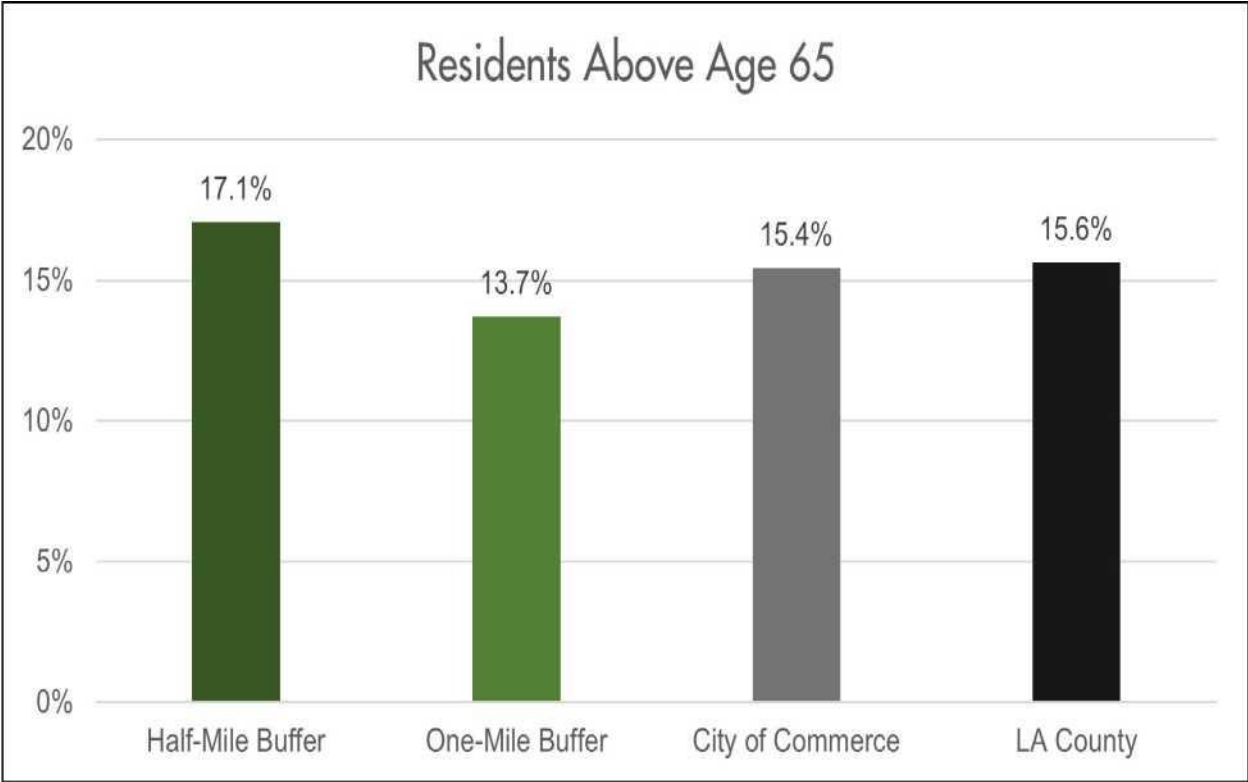


Edad

La ciudad de Commerce y la demografía del área de estudio tienen una mayor proporción de residentes menores de 18 años y mayores de 65 en comparación con el resto del condado.

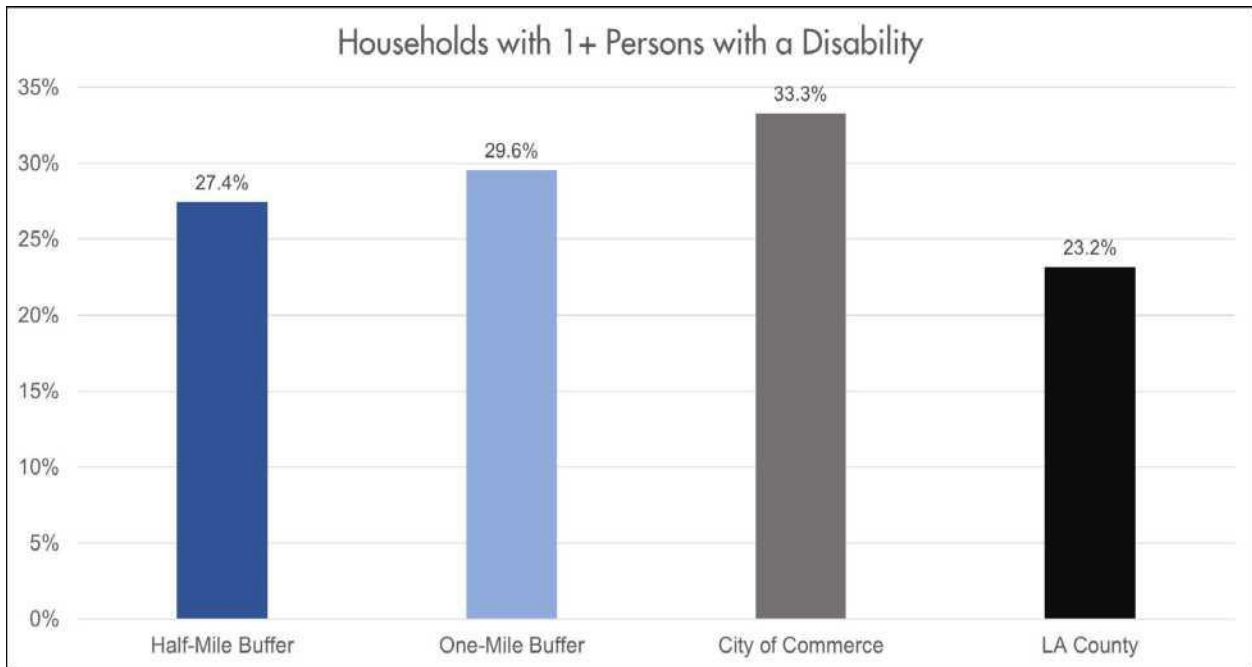
Residentes menores de 18 años





Personas con discapacidad

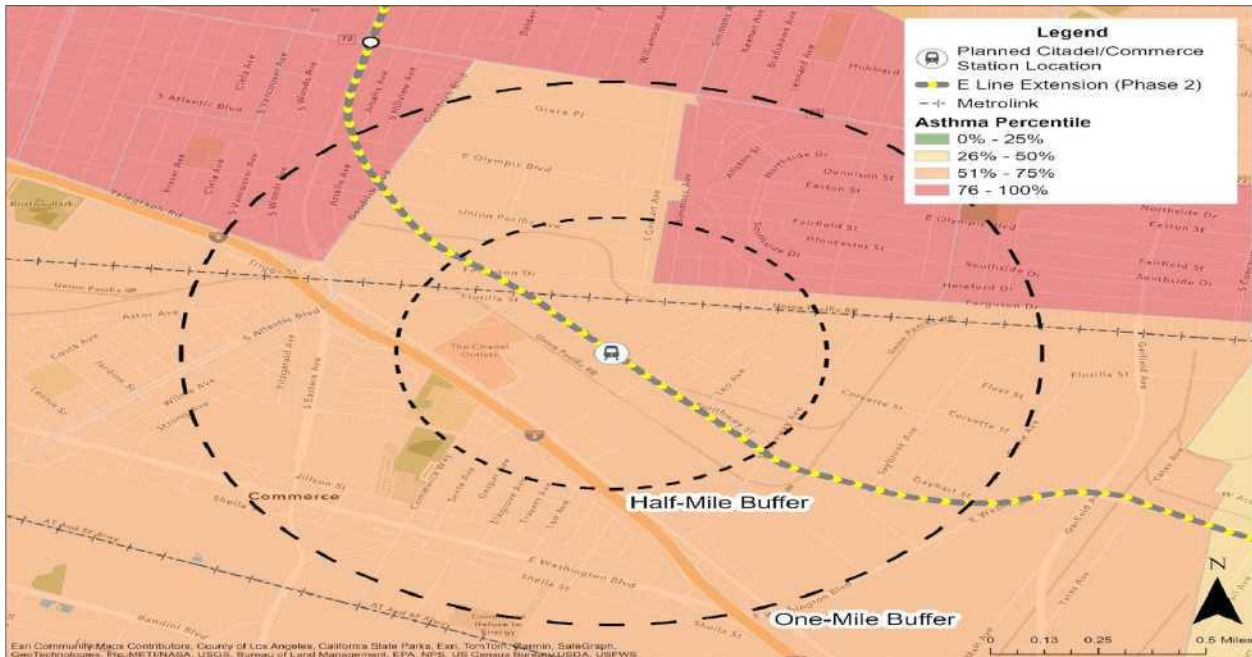
La ciudad de Commerce tiene significativamente más hogares que tienen al menos una persona con discapacidad que el condado de Los Ángeles en su conjunto.



Prevalencia de enfermedades

Los residentes de esta zona presentan tasas de asma y enfermedades cardiovasculares más elevadas que la mayoría de las demás zonas de California, probablemente debido al entorno construido.

Tasas de asma

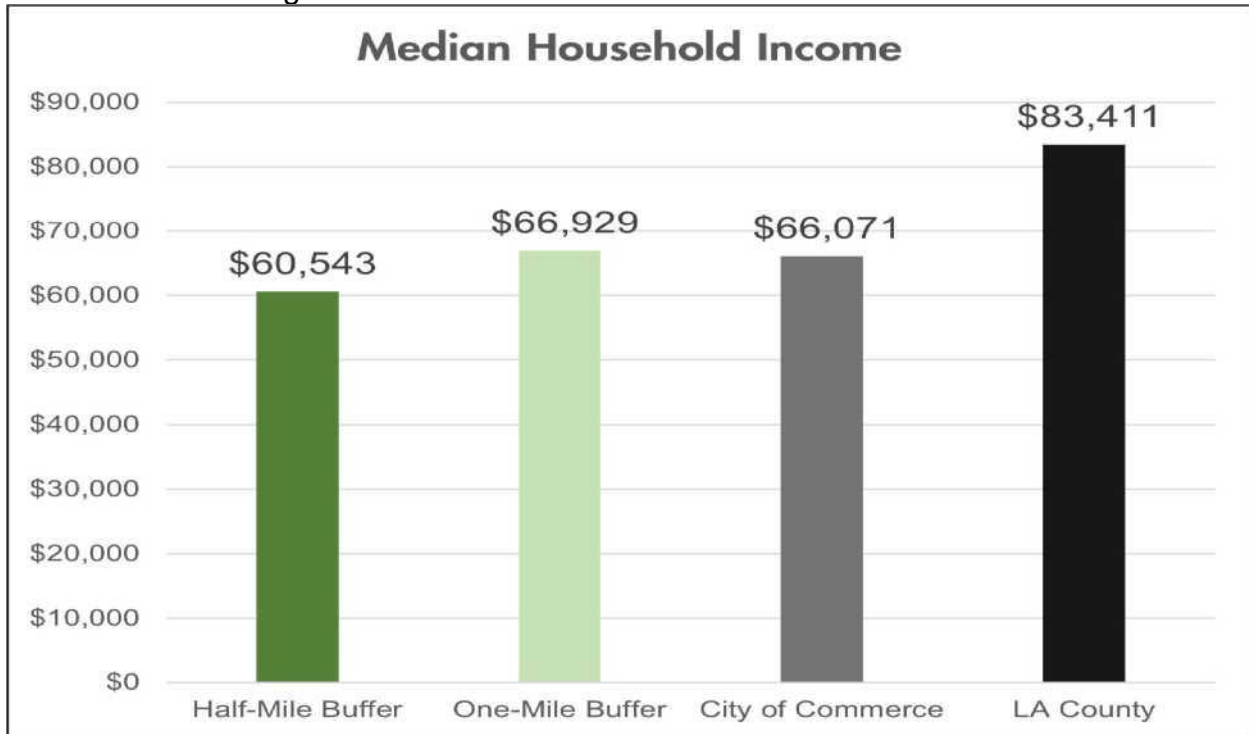


Tasas de enfermedades cardiovasculares



Ingreso familiar media

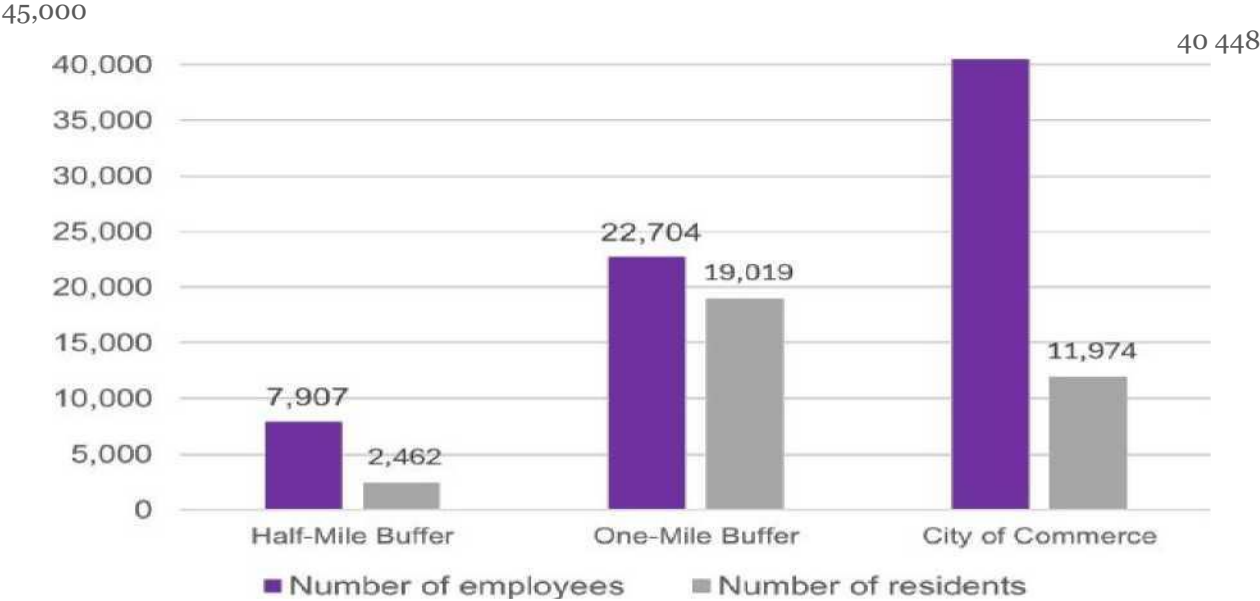
El ingreso familiar media en la zona de estudio es significativamente inferior a la del condado de Los Ángeles.



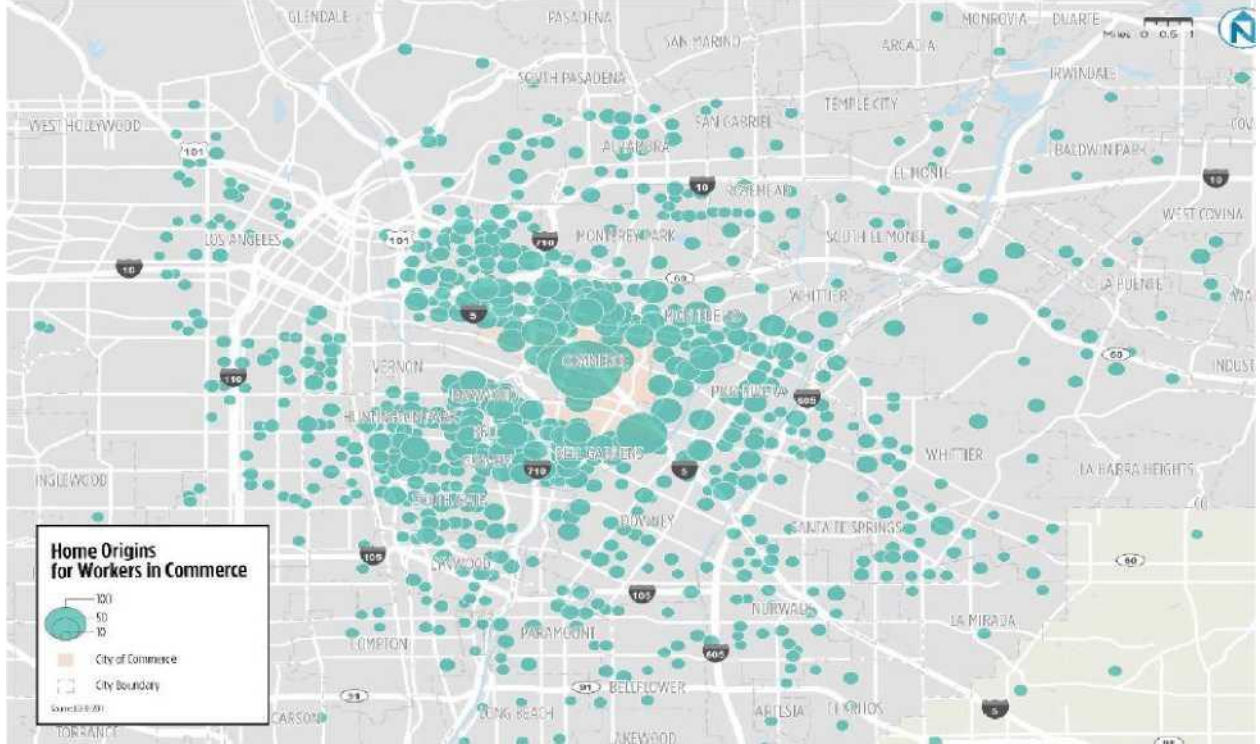
Ratio de empleo

Hay más empleos que residentes en la ciudad de Commerce.

Número de empleados frente a número de residentes

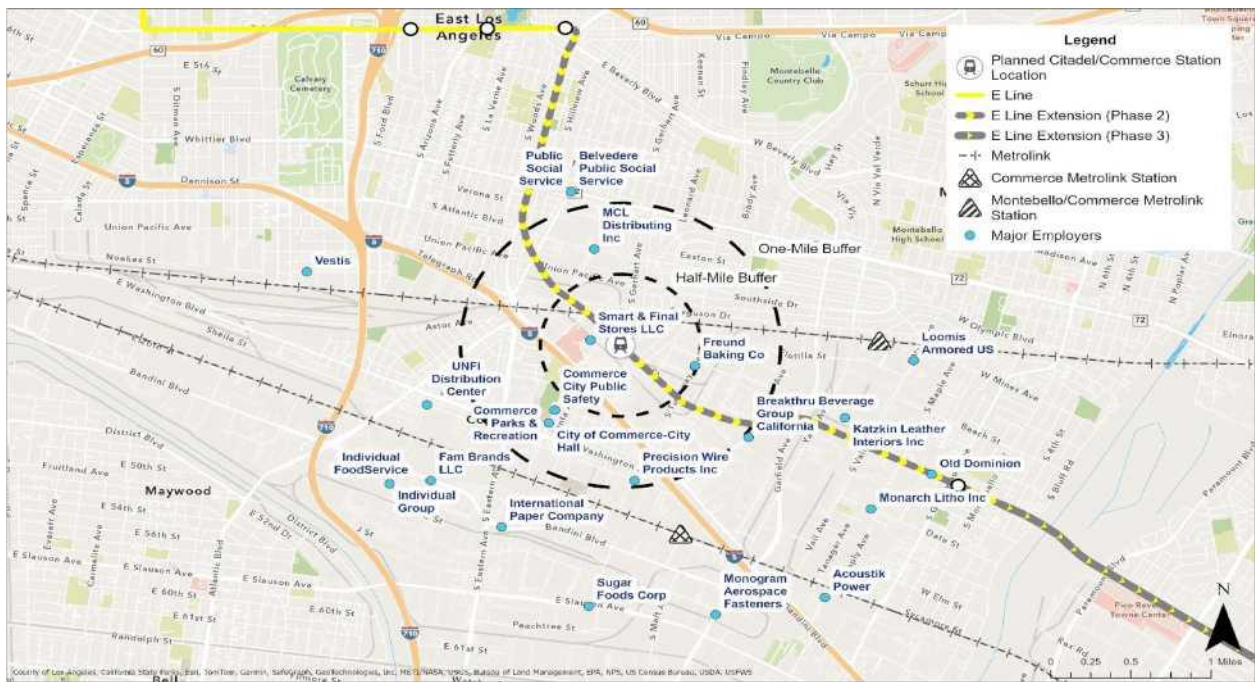


Inicio Orígenes para empleados de Commerce



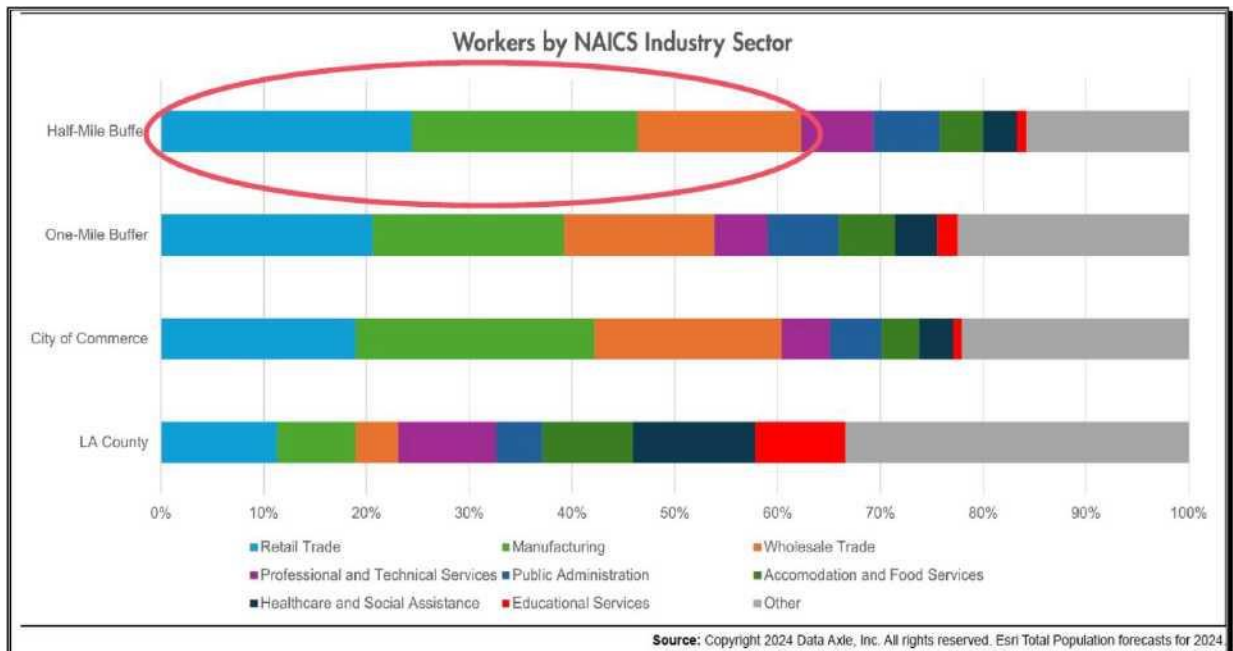
Principales empleadores en el área prioritaria del TCE

Hay 22 empresas con más de 250 empleados en un radio de 3 millas del Área de enfoque del CCT.

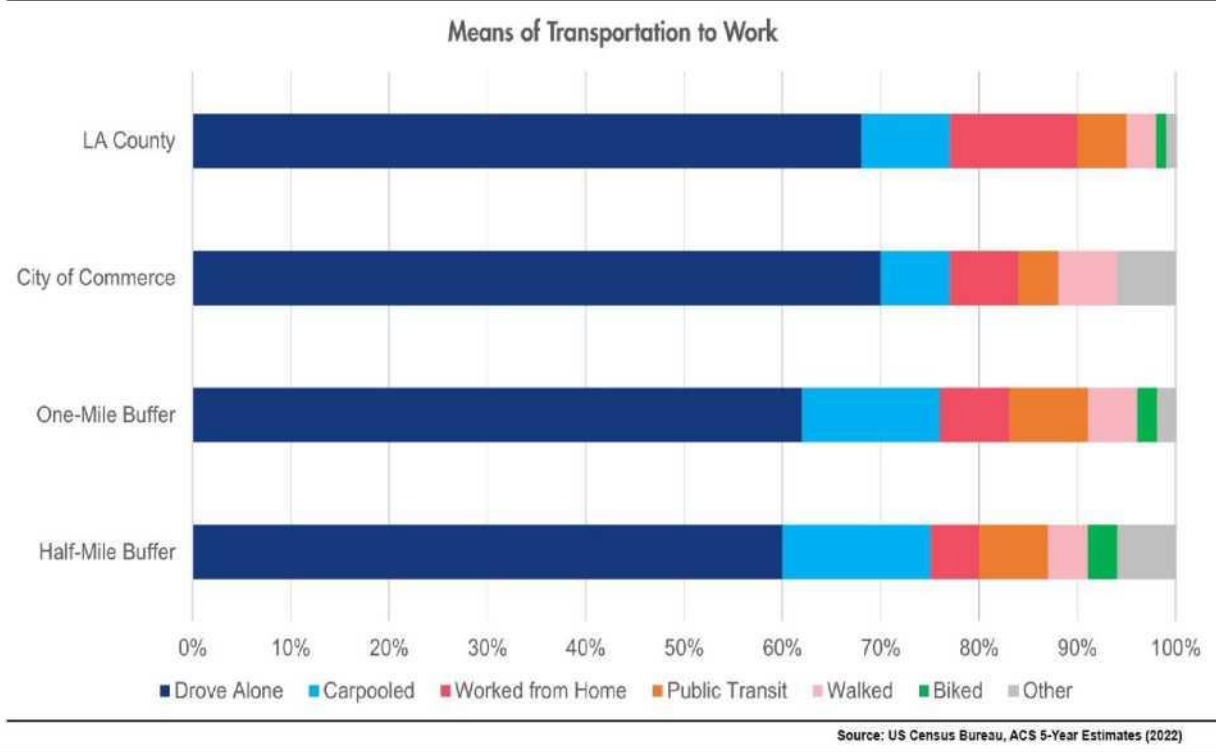


Empleo por sector

La mayoría de los trabajadores del área prioritaria trabajan en los sectores minorista, manufacturero o mayorista (excluidos "otros"). Los trabajadores participan en estos sectores en mayor proporción que en el condado de Los Ángeles.

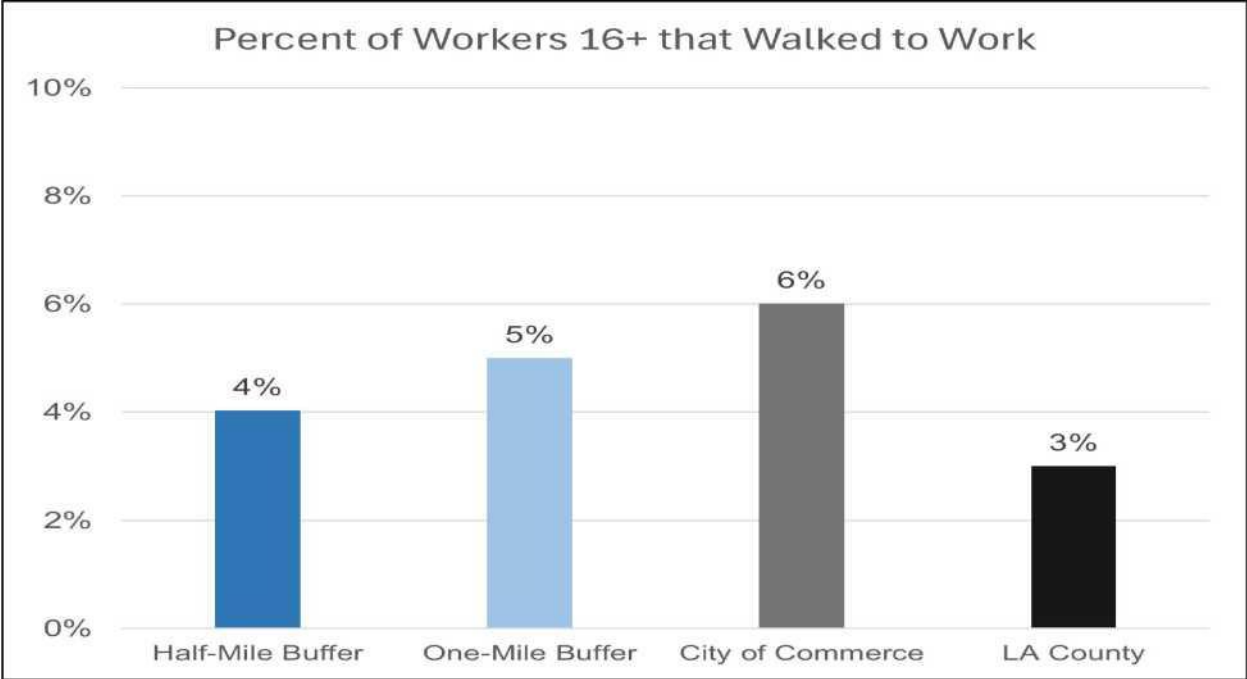


Condiciones de conectividad y accesibilidad - Modo de desplazamiento de los residentes



Transitabilidad

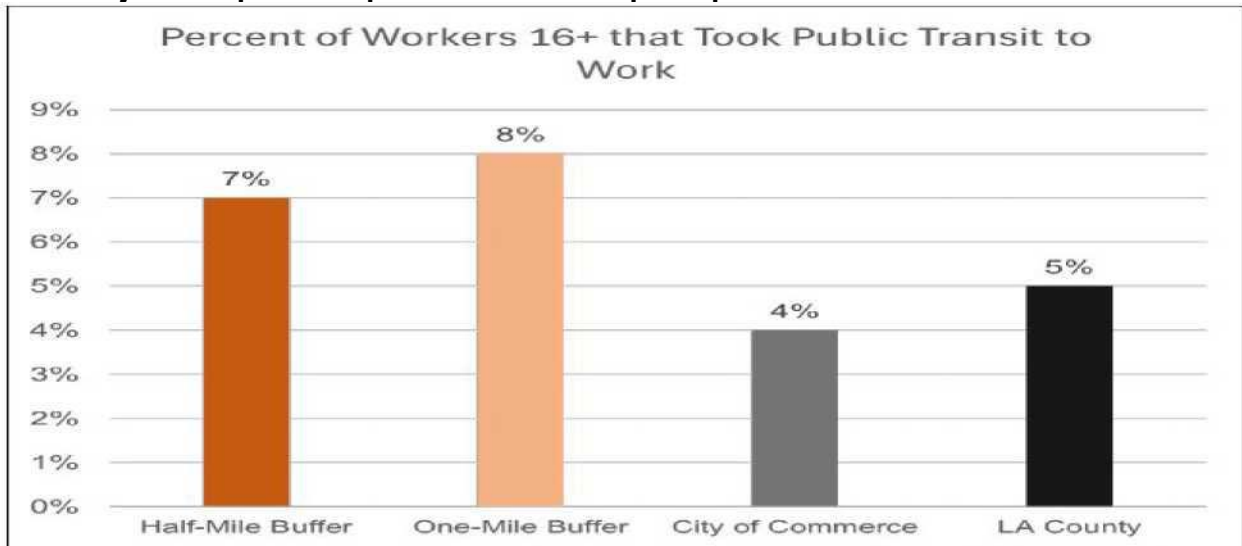
Hay más trabajadores que caminan a trabajar en la ciudad de Commerce que en el área de interés o en el condado de Los Ángeles. Casi toda la zona situada a menos de un kilómetro y medio de la estación de Metrolink de Citadel/Commerce está clasificada como industrial o comercial.



Rutas de autobús de tránsito - Población de bajos ingresos

Dentro del Área de Enfoque, los trabajadores tomaron el transporte público para trabajar a tasas más altas que en la Ciudad de Commerce y el Condado de Los Ángeles. Para garantizar que los grupos de población con bajos ingresos no están infra atendidos (), el CCT identificó a los grupos de población de su área de servicio que se ajustan a las definiciones federales de bajos ingresos y se dirigió a estos grupos utilizando sus métodos de divulgación tradicionales, incluidos los medios impresos, digitales y sociales, como se ha comentado anteriormente. Al igual que las poblaciones LEP de la zona de servicio del CCT, las poblaciones con bajos ingresos tienen todas las oportunidades razonables de aportar su opinión sobre los planes y programas de transporte para evitar daños desproporcionados y facilitar beneficios más equitativos.

Porcentaje de empleados que utilizan el transporte público

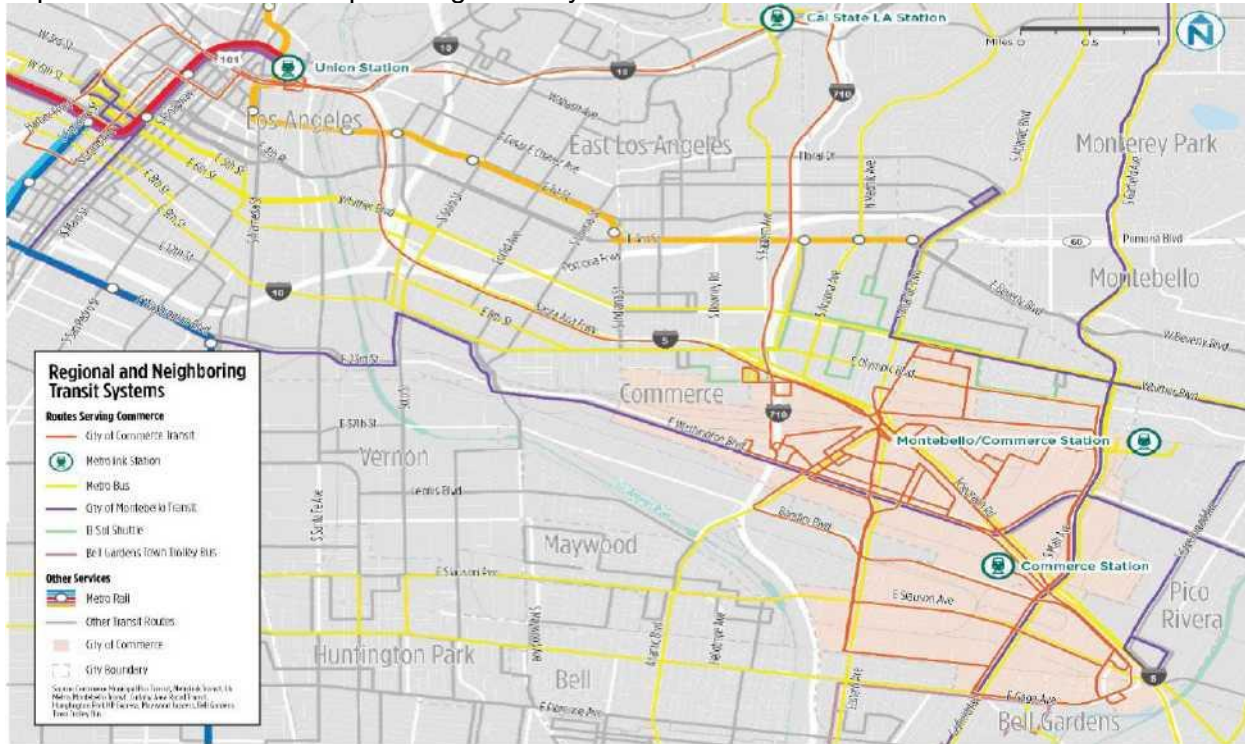


Fuente: Oficina del Censo de Estados Unidos. ACS Estimaciones a 5 orejas (2022)

Rutas de Tránsito de la Ciudad de Commerce

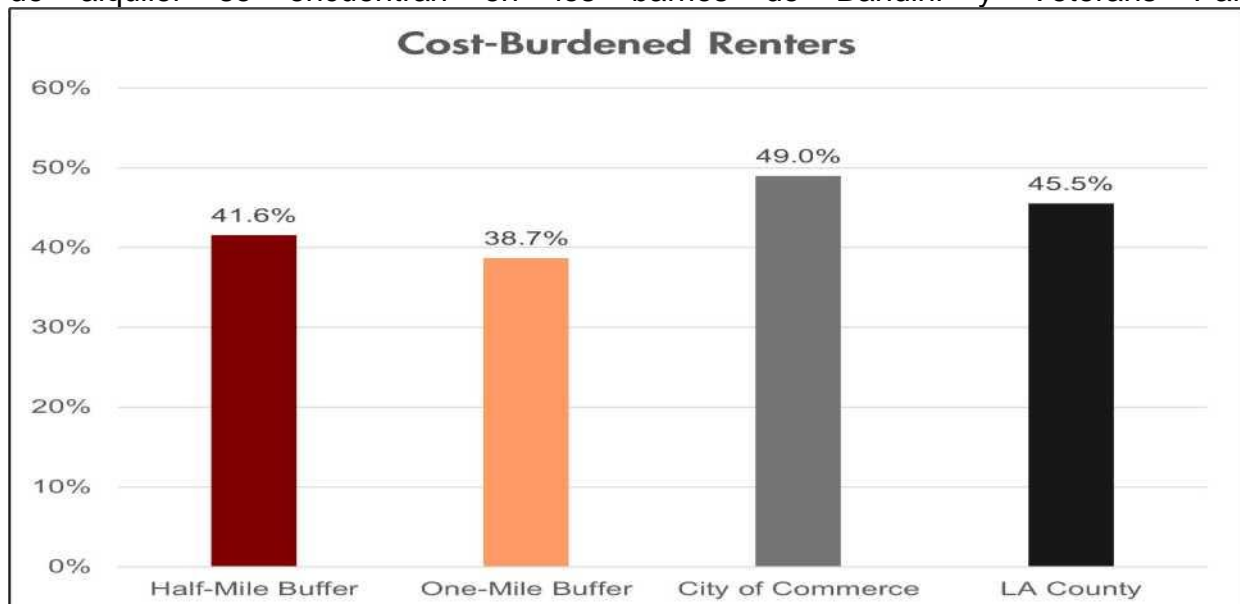


Mapa de sistemas de transporte regionales y vecinos



Carga del coste del alquiler

Hay un mayor porcentaje de hogares con cargas de alquiler en la ciudad de Commerce que en el condado de Los Ángeles. También existe una relación entre los hogares de alquiler y el número de usuarios del transporte público, con una mayor concentración de unidades de alquiler correlacionada con un mayor número de usuarios del transporte público. En la ciudad de Commerce viven aproximadamente 2.680 hogares de alquiler, que representan el 49% de los hogares de la ciudad. Las mayores densidades de hogares de alquiler se encuentran en los barrios de Bandini y Veterans Park.



Apéndice A - Formulario de denuncia en virtud del Título VI

El Tránsito de la Ciudad de Commerce (CCT) se compromete a garantizar que ninguna persona sea excluida de la participación o se le nieguen los beneficios de sus servicios por motivos de raza, color u origen nacional, según lo protegido por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada. No se discriminará a ninguna persona o grupo en relación con las tarifas, rutas, horarios o calidad del servicio de transporte que presta CCT por motivos de raza, color u origen nacional.

Si cree que ha sido discriminado, puede presentar una queja por escrito y firmada en un plazo de 180 días a partir de la fecha de la supuesta discriminación. El formulario de denuncia del Título VI puede imprimirse en la dirección www.ci.commerce.ca.us o también puede solicitarse al Servicio de Atención al Cliente del CCT, al que puede llamarse al (323) 887-4419. El Formulario de Queja del Título VI también está disponible para su recogida en el Departamento de Transporte, 5555 Jillson Street, Commerce, CA. 90040. El formulario cumplimentado debe devolverse al Departamento de Transporte, Director de Transporte, 5555 Jillson Street, Commerce, CA 90040.

Su nombre: _____

Dirección, ciudad, estado, código postal: _____

Número de teléfono: _____

Nombre de la persona discriminada (si no es el demandante: _____

Dirección, ciudad, estado, código postal: _____

Creo que la discriminación que sufrí se basó en (marque todo lo que corresponda)

Raza Color Origen nacional Discapacidad

Fecha de la supuesta discriminación: (mes, día, año) _____

Describa el presunto incidente de discriminación. Proporcione los nombres y cargos de todos los empleados de Tránsito de la Ciudad de Commerce involucrados, si están disponibles. Explica lo ocurrido y quién cree que fue el responsable. Si es necesario, utilice el reverso de este formulario.

¿Ha presentado alguna queja ante otros organismos federales, estatales o locales? (Marque con un círculo)

Sí / No En caso afirmativo, complete la información que figura a continuación.

Agencia: _____

Nombre de contacto: _____

Dirección, ciudad, estado, código postal: _____

Teléfono: _____

Afirmo que he leído la acusación anterior y que es cierta a mi leal saber y entender.

Firma del demandante:

Date: