



CORPUS CHRISTI REGIONAL TRANSPORTATION AUTHORITY

Análisis de Equidad de Tarifas

Agosto del 2019



Tabla de Contenido

	Página
Introducción.....	1
Metas del análisis de tarifas.....	1
Ingresos de tarifas de la CCRTA y comparación entre homólogos.....	2
Análisis de equidad de tarifas	4
Mitigación de cambio de tarifas.....	10

Tabla de Figuras

Figura 1	Análisis de Tarifas de la CCRTA en el 2016: Resultados de la Revisión de Homólogos	2
Figura 2	Tendencias en los Ingresos de Tarifas	3
Figura 3	Pautas Federales de Nivel de Pobreza del 2019 para los 48 Estados Contiguos y el Distrito de Columbia.....	4
Figura 4	Estructura de Tarifas Existente, Recomendaciones Iniciales, y Recomendaciones Revisadas Para las Tarifas de la CCRTA	6
Figura 5	Cambio en Costo Por Grupo Demográfico	8
Figura 6	Estructura de Tarifas Existente y Recomendada	9
Figura 7	Porcentaje de Aumento en Costo Para los Pasajeros	10

INTRODUCCIÓN

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 asegura que “a ninguna persona en los Estados Unidos, en base a su raza, color, u origen nacional, se le excluirá de la participación en, se le negarán los beneficios de, o se le someterá a la discriminación, bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera Federal.” Corpus Christi Regional Transportation Authority (la CCRTA), como recibidora de fondos de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés), se compromete a los objetivos de la FTA establecidos en la Circular 4702.1B, *Requisitos y Pautas bajo el Título VI para los Recibidores de la Administración Federal de Tránsito*. Estos objetivos están diseñados para asegurar que los beneficios y servicios relacionados que reciben asistencia de la FTA estén disponibles y sean distribuidos equitativamente sin importar la raza, el color, o el origen nacional.

METAS DEL ANÁLISIS DE TARIFAS

En el 2016, se completó una evaluación comprensiva de las estructuras y políticas tarifarias existentes de la CCRTA, como parte del proceso del Plan de Tránsito 20/20. Una serie de metas y objetivos se desarrollaron para el análisis de tarifas y se definieron de la manera siguiente:

- **Fomentar el aumento de pasajeros y minimizar pérdidas.** Las tarifas no se han ajustado desde el 2006, y vale la pena darle un nuevo vistazo a las estructuras y políticas tarifarias.
- **Mantener la asequibilidad para las poblaciones de bajos ingresos.** En este análisis de tarifas, es importante mantener la asequibilidad para las personas de tercera edad, los portadores de tarjetas Medicaid, y las poblaciones vulnerables.
- **Fomentar la recuperación de tarifas, en conformidad con agencias homólogas.** Los ingresos de tarifas fueron prometidos para bonos contra costos capitales para construir una nueva instalación de operaciones. El logro de ingresos de tarifas saludables – con una meta de aproximadamente \$1.8 millones en tarifas anualmente – mantendrá la habilidad de saldar este servicio de deuda.
- **Fomentar la simplicidad y la facilidad de entendimiento para operadores y clientes.** Simplificar las categorías y clasificaciones de tarifas puede hacer que sea más fácil tanto para operadores como para clientes entender las tarifas, al igual que asegurar que el sistema de recaudación de tarifas sea congruente con las mejores prácticas en la industria.

INGRESOS DE TARIFAS DE LA CCRTA Y COMPARACIÓN ENTRE HOMÓLOGOS

El aumento de tarifas más reciente de la CCRTA fue implementado en el 2006 y aumentó la tarifa base de \$0.50 a \$0.75. A medida que la CCRTA ha seguido expandiendo servicios y mejorando comodidades, el porcentaje de gastos cubiertos por las tarifas ha disminuido. Actualmente, la tasa de recuperación de tarifas, o el porcentaje de costos operativos cubierto por los ingresos de tarifa de los pasajeros, es del 5.5%. Cuando la CCRTA realizó un análisis comprensivo de tarifas en el 2016, la tasa de recuperación de tarifas de la agencia era menos de la mitad de cualquiera de sus agencias homólogas, de acuerdo con los resultados de un análisis de homólogos realizado como parte de ese esfuerzo (Figura 1). La tarifa base local de la CCRTA era además significativamente menor que la de cualquiera de las otras agencias homólogas. La tarifa promedio por pasajero era de \$0.28.

Figura 1 Análisis de Tarifas de la CCRTA en el 2016: Resultados de la Revisión de Homólogos

	CCRTA	HART (Tampa, FL)	ECAT (Pensacola, FL)	El Metro (Laredo, TX)	Sun Metro (El Paso, TX)	Rock Region Metro (Little Rock, AR)
Tarifa Base Local	\$0.75	\$2.00	\$1.75	\$1.50	\$1.50	\$1.35
Abordajes Anuales	5,734,712	15,334,839	1,516,649	3,184,119	12,226,961	2,840,494
Costo Operativo Anual	\$21,950,903	\$63,270,537	\$8,984,762	\$11,996,967	\$49,336,369	\$14,985,310
Tarifas de Pasajero Anuales	\$1,790,931	\$16,420,800	\$1,974,636	\$3,380,086	\$9,766,316	\$2,288,345
Tasa de Recuperación de Tarifas	7%	24%	18%	24%	17%	14%
Tarifa Promedio Por Pasajero	\$0.28	\$1.03	\$1.21	\$1.05	\$0.75	\$0.74

Fuente: Base de Datos Nacional de Tránsito, 2014, <http://www.ntdprogram.gov/ntdprogram/data.htm>, adaptada del Análisis de Tarifas de la CCRTA del 2016

ANÁLISIS DE EQUIDAD DE TARIFAS
Corpus Christi Regional Transportation Authority

Sin embargo, para reunir los requisitos de bonos para la construcción de una nueva instalación de operaciones, la CCRTA tiene la obligación de generar \$1.8 millones en ingresos operativos anualmente. Las tarifas componen la mayoría de estos ingresos. Sin embargo, los ingresos de tarifas han disminuido en general para la agencia (Figura 2), lo cual indica que un método para aumentar los ingresos de tarifas es deseable, manteniendo en mente, a la vez, las otras metas relacionadas a la asequibilidad y la equidad.

La combinación de tarifas relativamente bajas, los aumentos de costos, y el tiempo transcurrido desde el último cambio de tarifas proporcionan una oportunidad para que la CCRTA actualice y simplifique la estructura tarifaria.

Figura 2 Tendencias en los Ingresos de Tarifas

	2016 (Actual)	2017 (Actual)	2018 (Proyectada)
Tarifas de Pasajeros – Ruta RTA	\$833,944	\$806,825	\$771,532
Pases/Boletos Pre-venidos de la RTA	\$188,534	\$235,494	\$203,229
Contratos de Servicio	\$262,577	\$272,830	\$252,444
Boletos de Estudiante	\$999	\$1,199	\$1,199
Servicios en Port Aransas	\$1,810	\$82	\$892
Autobús de Port A	\$0	\$532	\$251
Tarifas Expresas - Park & Ride	\$182,936	\$173,460	\$168,041
Tarifas Expresas – Tarjetas de Viajero	\$4,185	\$3,295	\$3,527
Respuesta a la Demanda	\$172,677	\$154,758	\$192,523
Ingresos de Viajes Compartidos	\$88,908	\$47,980	\$0
Excedentes y Faltantes	(\$1,569)	\$287	(\$605)
Total	\$1,735,001	\$1,696,741	\$1,593,034

Fuente: CCRTA

ANÁLISIS DE EQUIDAD DE TARIFAS

Metodología de la Encuesta y Datos de los Pasajeros

Este Análisis de Equidad de Tarifas mide los impactos de cambios de tarifa recomendados para pasajeros de bajos ingresos y minoritarios que viajan en las rutas de la CCRTA. El Análisis de Equidad de Tarifas se realizó usando una muestra de pasajeros de la CCRTA, examinando cómo las tarifas propuestas afectarían a este grupo, y comparando/contrastando los impactos de las estructuras existentes y propuestas para todos los pasajeros, los pasajeros minoritarios, y los pasajeros de bajos ingresos.

El equipo de estudio usó datos de los pasajeros, los cuales se obtuvieron mediante una encuesta realizada por la CCRTA entre enero y abril del 2019. La encuesta estaba diseñada para incluir una muestra representativa amplia de pasajeros, representa los datos de pasajeros más actuales, y refleja una muestra de alrededor de 500 pasajeros. Se hizo una distribución geográfica de encuestas bilingües con 25 preguntas a través del área de servicio, y la encuesta estaba disponible además en línea. El personal de la agencia y una empresa de relaciones públicas hicieron una promoción a nivel de comunidad en los autobuses, las estaciones de transferencia, en jurisdicciones municipales múltiples y en las universidades para recopilar respuestas. Se usaron principalmente tabletas electrónicas para recopilar respuestas a las encuestas en el campo, y el sitio Web de la agencia y los medios sociales se utilizaron para aumentar el volumen de las respuestas que se recopilaron.

Entre las preguntas específicas al Análisis de Equidad de Tarifas se incluyeron el género, la edad, la raza, la ubicación geográfica, el código postal, los ingresos de la unidad familiar, y el tipo de pago de tarifa. Todo pasajero que no se identificó como blanco fue clasificado como minoría. Todo pasajero cuyos ingresos y tamaño de su unidad familiar lo colocaban bajo el umbral Federal de pobreza fue clasificado como siendo de bajos ingresos (Figura 3). El análisis examinó a cada grupo (todos los encuestados, los encuestados minoritarios, y los encuestados de bajos ingresos) y comparó los costos totales de tránsito, tanto bajo la estructura actual de tarifas como la estructura de tarifas propuesta de la CCRTA.

Figura 3 Pautas Federales de Nivel de Pobreza del 2019 para los 48 Estados Contiguos y el Distrito de Columbia

Personas en la Familia/Unidad Familiar	Pautas de Pobreza Según los Ingresos Familiares
1	\$12,490
2	\$16,910
3	\$21,330
4	\$25,750
5	\$30,170
6	\$33,740
7	\$38,060
8	\$42,380
Para familias/unidades familiares con más de 8 personas, agregue \$4,420 por cada persona adicional.	

Fuente: U.S. Department of Health & Human Services (2019)

Recomendaciones Iniciales y Revisadas

Las recomendaciones iniciales de tarifas se desarrollaron basadas en un análisis realizado como parte del análisis de tarifas del 2016, y en conversaciones realizadas por el personal de la CCRTA. Un análisis de equidad inicial se realizó para esta serie de recomendaciones. Después de determinarse los resultados iniciales, la CCRTA desarrolló una serie revisada de recomendaciones, diseñada para reducir impactos sobre los pasajeros minoritarios y de bajos ingresos. Los programas de tarifas existentes, iniciales, y revisados y recomendados, aparecen en la Figura 4.

Las diferencias principales entre las recomendaciones iniciales y revisadas fueron de **reducir los multiplicadores de productos de los pases, proporcionar productos uniformes para los pases, y agregar opciones de tarifas reducidas a través de las categorías de tarifas para brindar mayores opciones para ayudar a mitigar los impactos negativos para los pasajeros**. La estructura de tarifas propuesta eliminaría además varios productos, incluyendo la tarifa reducida de \$0.10 durante las horas valle, El Pase de Viajero de 11 Viajes, y las transferencias gratuitas. Aproximadamente el 24% de los pasajeros de la CCRTA actualmente hace transferencias para completar sus viajes.

El cambio de tarifas propuesto resulta en una mezcla de aumentos a la tarifa base y reducciones en los multiplicadores para productos de pases. El cambio de tarifas propuesto dará consistencia a los productos tarifarios a través de las categorías de tarifas, incluyendo las categorías de tarifas reducidas – es decir, los Pases Diurnos, de 7 Días, y de 31 Días estarán disponibles para las tarifas Regulares, Reducidas, Premium, y Premium Reducidas, a diferencia de la estructura existente, la cual no permite productos de pases para los servicios Premium y sólo permite Pases de 31 Días para las Tarifas Reducidas. Otros cambios a la estructura de tarifas para ayudar a compensar los impactos negativos incluyen **ofrecer servicios gratuitos para las personas de tercera edad** (de 65 años y mayores) y **formalizar las políticas existentes relacionadas al programa de fichas de la CCRTA** para uso en el servicio del B-Line.

Históricamente, la CCRTA les ha proporcionado fichas a sus agencias asociadas, y las fichas funcionan como un pase gratis, o un pase de tipo “compre uno, obtenga uno gratis” en el servicio de ruta fija de la CCRTA, dependiendo del tipo de ficha. Cuando los pasajeros expresaron interés en usar fichas para los servicios del B-Line, la CCRTA informalmente permitió el uso de las fichas para viajes gratis a los almuerzos en los centros de la tercera edad, o viajes a otros destinos dentro del área de servicio del B-Line por un recargo de \$0.50. Si bien esta política informal ha existido por varios años, las recomendaciones de tarifa propuestas formalizarían la política, dándole así una aclaración adicional a los pasajeros, incluyendo la publicación de la política en el sitio Web de la agencia y en materiales escritos. Formalizar la política les permitirá a aquellos pasajeros que reúnan los requisitos, pero que tal vez no sepan de esta opción, de hacer uso de esta.

FARE EQUITY ANALYSIS
Corpus Christi Regional Transportation Authority

Figura 4 Estructura de Tarifas Existente, Recomendaciones Iniciales, y Recomendaciones Revisadas Para las Tarifas de la CCRTA

Categoría de Tarifa	Tarifa Existente	Multiplicador/ Descuento Existente	Recomendación Inicial	Recomendación Inicial de Multiplicador/ Descuento	Recomendación Revisada	Recomendación Revisada de Multiplicador/ Descuento
Ruta Fija Regular						
Tarifa Base	\$0.75	-	\$1.00	-	\$1.00	-
Pase Diurno	\$1.75	2.33	\$2.25	2.25	\$2.00	2.0
Pase de 7 Días	\$7.50	10.0	\$8.00	8.0	\$8.00	8.0
Pase de 31 Días	\$30.00	40.0	\$35.00	35.0	\$35.00	35.0
Transferencias	Gratis	-100%	Eliminadas	-	Eliminadas	-
Ruta Fija Regular Reducida – Estudiantes, Tercera Edad, Personas con Discapacidades	Nota: Las personas de tercera edad de 60+ años actualmente reciben una tarifa reducida. En las Recomendaciones Revisadas, las personas de tercera edad de 65+ años viajarían gratis, mientras que los pasajeros de 60-64 años pagarían una tarifa regular.					
Tarifa Reducida (Horas Pico)	\$0.25	-	\$0.50	-	\$0.50	-
Tarifa Reducida (Horas Valle)	\$0.10	-	-	-	-	-
Pase Diurno Reducido	-	-	-	-	\$1.00	2.0
Pase de 7 Días Reducido	-	-	-	-	\$4.00	8.0
Pase de 31 Días Reducido	\$11.00	44.0	\$15.00	30.0	\$15.00	30.0
Tercera Edad de 65+ años	\$11.00	44.0	\$15.00	30.0	Gratis	-100%
Premium						
Tarifa Premium	\$1.25	-	\$2.00	-	\$2.00	-
Pase Diurno Premium (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$4.00	2.0
Pase de 7 Días Premium (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$16.00	8.0
Pase de 31 Días Premium (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$70.00	35.0

FARE EQUITY ANALYSIS
Corpus Christi Regional Transportation Authority

Categoría de Tarifa	Tarifa Existente	Multiplicador/ Descuento Existente	Recomendación Inicial	Recomendación Inicial de Multiplicador/ Descuento	Recomendación Revisada	Recomendación Revisada de Multiplicador/ Descuento
Pase de Viajero de 11 Viajes	\$12.50	-9.1%	\$20.00 (de 10 Viajes)	-0.0%	-	-
Premium Reducido – Estudiantes y Personas con Discapacidades	Nota: Las personas de tercera edad de 60+ años actualmente reciben una tarifa Premium reducida. En las Recomendaciones Revisadas, las personas de tercera edad de 65+ años viajarían gratis, mientras que los pasajeros de 60-64 años pagarían la tarifa Premium completa.					
Tarifa Reducida Premium	\$0.25	-	\$1.00	-	\$1.00	-
Pase Diurno Reducido Premium (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$2.00	2.0
Pase de 7 Días Premium Reducido (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$8.00	8.0
Pase de 31 Días Premium Reducido (válido en todos los servicios)	-	-	-	-	\$30.00	30.0
Tercera Edad 65+ años	\$0.25	-	\$1.00	-	Gratis	-100%
B-Line	Nota: Las recomendaciones para el B-Line incluyen formalizar la política del recargo de \$0.50 para las fichas.					
Tarifa Regular del B-Line (viajes dentro del área de servicios de la ADA [<i>Ley de Norteamericanos con Discapacidades, por sus siglas en inglés</i>])	\$1.25	-	\$2.00	-	\$2.00	-
Tarifa Regular del B-Line + Recargo de \$2.00 (viajes fuera del área de servicios de la ADA)	\$3.25	-	\$4.00	-	\$4.00	-
Pase de 10 Viajes de Tarifa Regular del B-Line (viajes dentro del área de servicios de la ADA)	-	-	\$20.00	0.0%	\$20.00	0.0%
Pase de 10 Viajes de Tarifa Regular del B-Line + Recargo (viajes fuera del área de servicios de la ADA)	-	-	\$40.00	0.0%	\$40.00	0.0%
Pase B-Line	\$50.00	40.0	-	-	-	-

Análisis de Cambio de Tarifas

Bajo la propuesta del cambio recomendado de tarifas, los pasajeros de la CCRTA verían un aumento general en la tarifa promedio y los precios de los pases. Las políticas actuales de la CCRTA bajo el Título VI se usaron para determinar si los cambios de tarifa propuestos distribuirían los impactos positivos y negativos equitativamente. La política actual para la disparidad de impactos indica lo siguiente:

Una disparidad de impacto existe cuando las tarifas que han sido identificadas como siendo más utilizadas por las minorías o las personas con ingresos menores del nivel de pobreza se aumentarían más rápidamente que la tasa base. Similarmente, si una tarifa es menos utilizada y se verían cambios más favorables que la tasa base, existe una disparidad de impacto.

De acuerdo con esta política, cualquier diferencia en el porcentaje de cambio del costo de tránsito experimentado por grupos de bajos ingresos y minoritarios, comparados con el área total de servicio, resulta en una disparidad de impacto.

Las estructuras tarifarias existentes y recomendadas aparecen en la Figura 6. Los resultados de este análisis muestran que todos los pasajeros, incluyendo a los pasajeros minoritarios y de bajos ingresos, experimentarán un aumento en los costos totales de tránsito bajo la estructura tarifaria propuesta.

Para calcular el cambio porcentual promedio de costo (Figura 5), se determinó el tipo de servicio, el producto de pase, y la tarifa pagada actualmente para todos los encuestados, los encuestados identificados como no blancos, y los encuestados debajo del nivel de pobreza. Cada encuestado fue entonces asignado un nuevo tipo de tarifa de acuerdo con la estructura de tarifas recomendada. Entonces, se calculó un promedio del cambio de porcentaje del costo del viaje para cada encuestado, para determinar el cambio de porcentaje del costo promedio por viaje para todos los pasajeros, para los pasajeros minoritarios, y para los pasajeros de bajos ingresos.

De promedio, todos los pasajeros experimentarían un aumento del 9.0% en los costos de tránsito. Las minorías pagarían tarifas 2.8% mayores que bajo la estructura de tarifas existente – menos del aumento del 9.0% anticipado para los pasajeros en general. El cambio de porcentaje en el costo promedio por viaje es mayor para los pasajeros de bajos ingresos, los cuales, de promedio, verían un aumento de 33.2% en los costos.

Los impactos a los pasajeros de bajos ingresos parecen altos, debido en parte a la eliminación de la tarifa reducida de \$0.10 durante las horas valle. Mientras que el cambio de \$0.10 a \$0.50 representa un aumento del 500%, también se dirige a una meta clave del cambio de tarifas al simplificar la estructura de tarifas, a facilitar el entendimiento de los pagos de tarifas, y a ayudar a la CCRTA a cumplir sus metas y obligaciones relacionadas a la recuperación de tarifas. Los elementos de mitigación propuestos para las poblaciones de bajos ingresos incluyen productos multiplicadores de pases reducidos, opciones de tarifas reducidas a través de todas las categorías de tarifas, y servicios gratuitos de ruta fija para las personas de tercera edad de 65 años y mayores.

Figura 5 Cambio en Costo Por Grupo Demográfico¹

Grupo Encuestado	Encuestados Totales	% de Cambio Promedio en Costo	Diferencia de Todos los Pasajeros	Diferencia Permitida
Todos Los Pasajeros	502	9.0%	-	-
Pasajeros Minoritarios	292	2.8%	-6.2%	0%
Pasajeros de Bajo Ingreso	222	33.2%	24.2%	0%

¹ La política existente de “disparidad de impactos” de la CCRTA aplica tanto a las poblaciones minoritarias como las de bajos ingresos. La agencia intenta desarrollar políticas separadas de “disparidad de impactos” y de “cargas desproporcionadas” que apliquen a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos como parte de la próxima actualización programada del Programa bajo el Título VI.

FARE EQUITY ANALYSIS
Corpus Christi Regional Transportation Authority

Figura 6 Estructura Tarifaria Existente y Recomendada

Categoría de Tarifa	Tarifa Existente	Recomendación
Ruta Fija Regular		
Tarifa Base	\$0.75	\$1.00
Pase Diurno	\$1.75	\$2.00
Pase de 7 Días	\$7.50	\$8.00
Pase de 31 Días	\$30.00	\$35.00
Transferencias	Gratis	-
Ruta Fija Regular Reducida – Estudiantes, Tercera Edad, Personas con Discapacidades		
Tarifa Reducida (Horas Pico)	\$0.25	\$0.50
Tarifa Reducida (Horas Valle)	\$0.10	-
Pase Diurno Reducido	-	\$1.00
Pase de 7 Días Reducido	-	\$4.00
Pase de 31 Días Reducido	\$11.00	\$15.00
Tercera Edad, de 60-64 años	Reducida	Regular
Tercera Edad de 65+ años		Gratis
Premium		
Tarifa Premium	\$1.25	\$2.00
Pase Diurno Premium (válido en todos los servicios)	-	\$4.00
Pase de 7 Días Premium (válido en todos los servicios)	-	\$16.00
Pase de 31 Días Premium (válido en todos los servicios)	-	\$70.00
Pase de Viajero de 11 Viajes	\$12.50	-
Premium Reducido – Estudiantes, Tercera Edad, Personas con Discapacidades		
Tarifa Reducida Premium	\$0.25	\$1.00
Pase Diurno Reducido Premium (válido en todos los servicios)	-	\$2.00
Pase de 7 Días Premium Reducido (válido en todos los servicios)	-	\$8.00
Pase de 31 Días Premium Reducido (válido en todos los servicios)	-	\$30.00
Tercera Edad, 60-64 años	Premium Reducida	Premium
Tercera Edad 65+ años		Gratis
B-Line		
Tarifa Regular del B-Line (viajes dentro del área de servicios de la ADA)	\$1.25	\$2.00
Tarifa Regular del B-Line + Recargo de \$2.00 (viajes fuera del área de servicios de la ADA)	\$3.25	\$4.00
Pase de 10 Viajes de Tarifa Regular del B-Line (viajes dentro del área de servicios de la ADA)	-	\$20.00
Pase de 10 Viajes de Tarifa Regular del B-Line + Recargo (viajes fuera del área de servicios de la ADA)	-	\$40.00
Pase B-Line	\$50.00	-

MITIGACIÓN DE CAMBIO DE TARIFAS

Debido a que se identificó una disparidad de impacto potencial sobre los pasajeros de bajos ingresos como un posible resultado de los cambios de tarifa propuestos de la CCRTA, la agencia trabajó diligentemente en modificar la propuesta para evitar, minimizar, y mitigar esos impactos, según lo requieren las pautas del Título VI de la FTA. La propuesta tarifaria modificada logra las metas identificadas en el análisis de tarifas del 2016 con una lista mejorada de productos de tarifas y pases, en comparación a la estructura tarifaria existente. Además, todas las tarifas y los pases propuestos aún tienen precios similares o menores que otras agencias homólogas.

Análisis del Aumento Porcentual de Costo de las Recomendaciones Iniciales y Revisadas

Como se ha descrito anteriormente, este Análisis de Equidad de Tarifas incluye una serie inicial de recomendaciones, al igual que una serie revisada; después de determinarse los resultados iniciales, la CCRTA desarrolló una serie revisada de recomendaciones, diseñada para reducir impactos a los pasajeros minoritarios y de bajos ingresos. La Figura 7 resalta el aumento porcentual promedio en costo para los pasajeros en las recomendaciones iniciales, al igual que las revisadas. Las diferencias principales entre las recomendaciones iniciales y las revisadas fueron de reducir los multiplicadores de productos de pases, proporcionar productos de pases uniformes, y agregar opciones de tarifas reducidas a través de las categorías de tarifas para proporcionar mayores opciones, con la finalidad de ayudar a mitigar los impactos negativos para los pasajeros.

Figura 7 Porcentaje de Aumento en Costo Para los Pasajeros

Categoría de Pasajero	Recomendación Inicial	Recomendación Revisada
Pasajeros Totales	9.4%	9.0%
Pasajeros Minoritarios	3.4%	2.8%
Pasajeros de Bajos Ingresos	33.6%	33.2%

A continuación aparece información adicional acerca de las opciones consideradas y los elementos de mitigación incluidos en las recomendaciones revisadas.

Opciones Consideradas en Base a las Recomendaciones Iniciales

Se consideraron varias opciones de las recomendaciones iniciales para ser modificadas en las recomendaciones revisadas, pero se determinó que no eran factibles:

- **Eliminación de la tarifa reducida de horas valle.** Los impactos a los pasajeros de bajos ingresos parecen altos, debido en parte a la eliminación de la tarifa reducida \$0.10 durante horas valle. Mientras que el cambio de \$0.10 a \$0.50 representa un aumento del 500%, también se dirige a una meta clave del cambio de tarifas al simplificar la estructura de tarifas y a facilitar el entendimiento de los pagos de tarifas — cobrar tarifas diferentes para categorías específicas de tarifa crea confusión tanto como para los operadores como para los pasajeros. De manera importante, eliminar las tarifas en horas valle también ayudará a la CCRTA a cumplir metas y obligaciones relacionadas con la recuperación de tarifas; como se ha indicado anteriormente, la CCRTA debe generar aproximadamente \$1.8 millones en ingresos operativos anualmente. Por lo tanto, la CCRTA planea seguir adelante con la eliminación de tarifas reducidas en horas valle.

- **Eliminación de transferencias.** Aumentar los ingresos de tarifa, en conformidad con las agencias homólogas y las obligaciones de la agencia es una de las metas de estas recomendaciones tarifarias. Si bien la eliminación de transferencias sí afecta a los pasajeros existentes en términos de costo – aproximadamente el 24% de los pasajeros de la CCRTA actualmente hacen transferencias para completar su viaje – esta recomendación tiene además el mayor impacto en aumentar los ingresos de tarifa, de acuerdo con el análisis de tarifas de la CCRTA. La eliminación de transferencias ayudará a la CCRTA a cumplir metas y obligaciones de recuperación de tarifas, con respecto a generar \$1.8 millones en ingresos operativos anualmente. Por lo tanto, la CCRTA ha elegido seguir adelante con la recomendación de eliminar transferencias.

Mitigación Propuesta Para las Recomendaciones Revisadas

Las modificaciones revisadas a los cambios propuestos de tarifas incluyen los siguientes puntos, los cuales reducirán o eliminarán, de manera significativa, cualquier disparidad de impacto para las minorías y/o los pasajeros de bajos ingresos:

- **Multiplicadores de productos de pases reducidos.** El multiplicador del Pase Diurno existente se reducirá de 2.33 a 2.0 para reducir la carga tarifaria para los pasajeros que actualmente usan transferencias para completar su viaje.
- **Opciones de tarifas reducidas a través de todas las categorías de tarifas** para brindar más opciones, con la finalidad de ayudar a mitigar los impactos negativos para estudiantes de bajos ingresos e individuos con discapacidades. Los Pases Diurnos, Pases de 7 Días, y las tarifas de viajero a precios reducidos, a través de todos los tipos de tarifas, no se ofrecen en la actualidad. Si bien no fue posible cuantificar cuántos viajeros existentes se cambiarán a este nuevo producto, se espera que se use ampliamente y que probablemente ayude a los pasajeros minoritarios y de bajos recursos.
- **Servicio gratuito de ruta fija para personas de la tercera edad de 65 años y mayores** para ayudar aún más a mitigar los impactos negativos para los pasajeros de bajos recursos y minoritarios dentro de este grupo de edad.
- **Ofrecimiento continuo de pases con descuento y fichas a través de las agencias de servicios humanos.** El programa existente para ofrecer pases a precios reducidos con la CCRTA a través de agencias de servicios sociales se mantendrá, para continuar ofreciendo pases de tránsito gratuitos y descontados. Estas agencias se han asociado exitosamente con la CCRTA, administran otros beneficios de medios comprobados, y seguirán asegurando que cualquiera que no tenga los recursos para un pase regular de la CCRTA pueda acceder productos descontados.
- **El uso formalizado de fichas para el servicio del B-Line con el pago de un recargo.** Formalizar la política que le permita a los pasajeros usar fichas hacia el servicio del B-Line por un recargo de \$0.50 les brindará a los pasajeros mayor claridad, y permitirá que aquellos pasajeros adicionales que reúnan los requisitos hagan uso de esta opción.

En conjunto, estas medidas para modificar la propuesta original de cambio de tarifas ayudan a asegurar que cualquier disparidad de impacto o carga desproporcionada sea minimizada y mitigada al mayor alcance posible.

CERTIFICATION

I, Lorena Parada-Valdes, do certify that the attached thirteen-page translation in Spanish is a true and correct translation of the original thirteen-page Fare Equity Analysis in English, to the best of my ability.



Lorena Parada-Valdes

Federally Certified Court Interpreter
Nationally Certified Judiciary Interpreter and Translator

FOXP2Go
PO Box 6245
Corpus Christi TX 78466-6245

Date: October 2, 2019