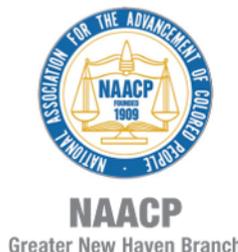


Como Problemas de Transporte Mantienen a Personas Fuera de la Fuerza Laboral en New Haven Metropolitano

Un Informe elaborado por el Greater New Haven Job Access and Transportation Working Group
Producido por DataHaven



"El transporte es un asunto de derechos civiles,
es una cuestión de desarrollo económico,
es un tema de trabajos."

-Alcaldesa Toni N. Harp, CIUDAD DE NEW HAVEN, ENERO 2014

"Los autobuses no pasan por donde estamos
trabajando ... En última instancia, hay una
gran cantidad de trabajos que tienes que
negarte en aceptar."

-Participante, RESIDENTE GRUPO DE ENFOQUE, JUNIO 2014



NAACP
Greater New Haven Branch

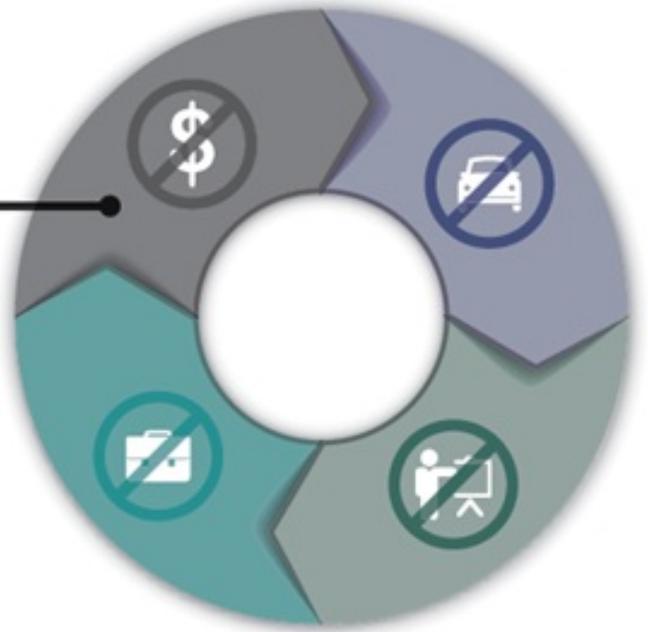


ACERCA DE ESTE INFORME

El Informe Sobre el Estado de Asuntos de las Minorías 2013 del NAACP, **Urban Apartheid**¹, exhortó a los residentes, organizaciones y empresas a "trabajar con las directivas de planificación y zonificación y el Consejo Regional de Gobiernos del Sur Central (South Central Regional Council of Governments, SCRCOG; por sus siglas Inglés) para revisar el impacto de los sistemas de transporte públicos inadecuados que socavan las oportunidades de empleo para demasiados residentes. Nuestro sistema de transporte no ha ido a la par con el crecimiento de la Región y se ha sumado a la carga de transporte de muchas familias." Después del NAACP presentar estos hallazgos a los funcionarios elegidos de SCRCOG, las dos organizaciones formaron una sociedad en respuesta a las recomendaciones de **Urban Apartheid**. En 2014, con la participación adicional de la Alianza Fuerza Laboral (Workforce Alliance), la nueva-creación Grupo de Trabajo para Acceso al Empleo y Transporte de New Haven Metropolitano; se asociaron con DataHaven, una organización de servicio público sin-fines de lucro que recopila e interpreta información local, para facilitar reuniones, realizar entrevistas con agencias del área y estudiar las barreras-relacionadas con el transporte al empleo. DataHaven también analizó una encuesta de residentes de New Haven realizada por el NAACP, y contrató al Centro de Recursos Económicos de Connecticut (Connecticut Economic Resource Center, CERC; por sus siglas en Inglés) para llevar a cabo un grupo de enfoque. Mark Abraham, Director Ejecutivo de DataHaven, sirvió como Autor Principal de este Informe, que no habría sido posible sin las contribuciones de Carl Amento (SCRCOG), Jim Rawlings, Howard Hill y James Rawlins (NAACP - Nueva Sucursal de New Haven Metropolitano), Bill Villano y Mike Krauss (Workforce Alliance), Carmel Ford (CERC) y otros, así como la financiación por SCRCOG.

Cita sugerida: Abraham, M. (2014). How Transportation Problems Keep People Out of the Workforce in Greater New Haven. New Haven: Grupo de Trabajo para Acceso al Empleo y Transporte de New Haven Metropolitano y DataHaven (**Como Problemas de Transporte Mantienen a Personas Fuera de la Fuerza Laboral en New Haven Metropolitano**).

Cuando no se puede encontrar o pagar el transporte a una entrevista para empleo, capacitación para el empleo o lugar de trabajo, te rindes después de un tiempo. Este ciclo es difícil de romper, y frecuentemente se mueve de una generación a la siguiente, creando una espiral descendente de desempleo de larga-duración, pobreza y desesperación.



EL PANORAMA de oportunidades económicas en New Haven Metropolitano refleja estos temas. La mayoría de los adultos de bajos-ingresos viven en vecindarios urbanos en donde la vivienda es asequible. Aunque el Centro de New Haven sigue siendo un importante eje de empleo, la mayoría de los puestos de trabajos básicos- y nivel-medio se encuentran ahora fuera de la Ciudad. Esto se llama "dispersión de empleos." Puestos de trabajos de nivel-básico a los cuales las personas pueden caminar son escasos. Puestos de trabajos los cuales un trabajador puede tomar un autobús para ir a trabajar también son más difíciles de encontrar de lo que era hace una generación.

Incluso, después de que personas han encontrado trabajo en una ruta de autobús, pueden ser asignadas a turno de noche o fin de semana cuando el servicio de autobús no está disponible. Tomándolo un paso más allá; incluso, cuando el servicio de autobús está disponible, un autobús tardío puede evitar que ellos realicen la transferencia a otro autobús que pueda llevarlos al trabajo.

Mudarse a las zonas suburbanas donde están los empleos rara vez es una opción. En estos vecindarios, los precios de vivienda, la disponibilidad de cuidado de niños, y el acceso a los servicios comunitarios críticos ya no están al alcance.

En cuanto a transporte en la Ciudad de New Haven, más de uno de cada cuatro hogares y familias (13,000) son hogares "cero coche," con ningún coche disponible. En los vecindarios de Dixwell, Dwight, Hill y West Rock, cerca de la mitad de los hogares no tienen coche. En los suburbios de East Haven, Hamden, y West Haven, adicionalmente; uno de cada diez hogares (5,000) no tiene coche. El número de hogares con "mínimo coche" - aquellos con menos de un coche por trabajador - es aún mayor.² Teniendo en cuenta el costo de

adquisición, mantenimiento, combustible, y aparcamiento, la perspectiva de adquirir un automóvil se desvanece rápidamente para muchas familias.

Los participantes en grandes programas de colocación laboral en Connecticut identifican sistemáticamente el transporte como la barrera más común para encontrar y mantener un empleo. Por ejemplo, el 84% de los inscritos de CTWorks (Connecticut Trabaja) identifican la transportación como una barrera para el trabajo, frente al 60% quienes identifican cuidado de niños, el 23% quienes identifican falta de educación, y el 11% quienes identifican la falta de experiencia laboral.³ Defensores y trabajadores de agencias a veces ayudan a los clientes a resolver sus problemas de transporte personal un individuo a la vez. Pero con los altos niveles de desempleo de larga-duración permaneciendo a nivel record, la ineficacia de esta fragmentación desperdiciador de tiempo es desalentador para todos.

El ciclo continuo de oportunidades económicas limitadas debido a la dificultad de transporte puede ser abordado. Esto se ha demostrado en ciudades y comunidades en las cuales la planificación coordinada y la formulación-de-políticas se han centrado en mejorar el acceso al empleo. Por ejemplo, autobuses rápidos y más frecuentes a áreas céntricas en la ciudad pueden alentar a trabajadores con altos salarios a usar transporte público y dejar su coche en casa. El dinero ahorrado se puede utilizar para mejorar el servicio de autobuses a empleos suburbanos.

Haciendo la igualdad en transporte una alta prioridad en la planificación y la formulación-de-políticas, sobre todo cuando dólares para estímulo económico e incentivos fiscales están involucrados, puede ser de gran avance en la fijación de un sistema que deja a los pobres y los desempleados sin poder avanzar.

RESUMEN EJECUTIVO

- Los hallazgos de este Informe reflejan nueva investigación demostrando que la difusión de empleo a áreas suburbanas con transporte público limitado ha sido una causa directa del desempleo de larga-duración, especialmente en comunidades con menor ingreso familiar y menos coches disponibles.⁴
- A través de la población desempleada en Connecticut, el transporte es por lejos, la más comúnmente-reportada barrera a conseguir un trabajo. Una variedad de agencias de fuerza laboral entrevistadas para este Informe están en acuerdo en que las inversiones en transporte aumentarían el acceso al empleo para las comunidades a las que sirven.
- Los residentes de New Haven Metropolitano son significativamente más propensos en identificar oportunidades de empleo ubicados fuera de la ciudad o pueblo en donde viven que dentro de ellos. Pero para muchos, el alto costo de ser propietario de un coche limita en gran medida el acceso a estos trabajos. En encuestas y grupos de enfoque, los residentes identificaron servicios de autobús insuficientes de noche y fin de semana y servicios infrecuentes o tardíos en general, como temas que reducen en gran medida su capacidad de encontrar y mantener buenos empleos. Este sentimiento está respaldado por análisis de datos que revela la falta de servicio de autobús de noche y fin de semana a los lugares de trabajo.
- La gran mayoría de los puestos de trabajos básicos- y medio-nivel en New Haven Metropolitano ahora se encuentran en ciudades suburbanas. Prósperos suburbios en el "Anillo Exterior"⁶ tienen decenas de miles de oportunidades de empleos de salario-bajo, pero también hay servicio de autobús limitado y escasez de viviendas que podrían estar al alcance de trabajadores con limitados salarios-bajos. Las economías de estos pueblos dependen de viajeros de los lugares más económicamente-diversos y asequibles de nuestra Región: hay 61,000 empleos que pagan menos de un salario digno situados dentro de los 10 pueblos en el "Anillo Exterior," pero sólo 47 mil trabajadores quienes ganan menos de un salario digno viven en estos pueblos. Este "desajuste espacial" de empleos y trabajadores es particularmente pronunciado entre los trabajadores de color.⁷
- El Grupo de Trabajo para Acceso A Empleo y Transporte New Haven Metropolitano está ahora tomando medidas para abogar por el servicio de transporte mejorado, aumentar la coordinación y planificación regional, abordar los otros temas identificados en este Informe y tomar medidas para explorar soluciones innovadoras para ayudar minimizar estas barreras (Vea Página 12).

Desde el año 2000, la Ciudad de New Haven ha estado agregando buenos empleos y atrayendo más graduados universitarios jóvenes que cualquier otra ciudad y pueblo en todo Connecticut combinado. Sin embargo, analizando esta información a nivel de vecindario revela una profunda división.



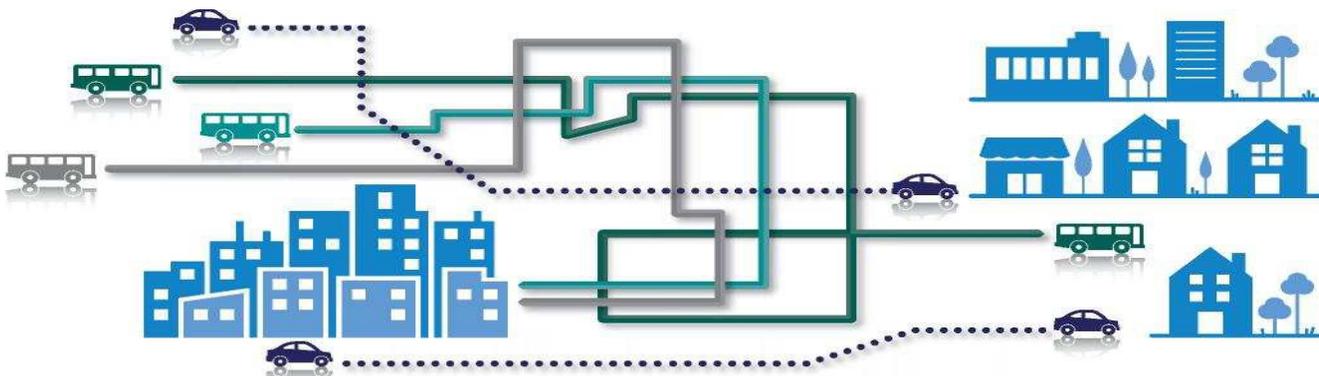
▲ Sólo cuatro por ciento de los 47,000 empleos pagando más de un salario mínimo vital (\$20/hora) ubicados en la Ciudad de New Haven están en manos de residentes de vecindarios de "bajos-ingresos," en la Ciudad, los cuales son hogar de casi la mitad de la población de la Ciudad.



▲ Ochenta-y-un por ciento de los empleos en New Haven con salarios sobre el mínimo vital están en manos de trabajadores quienes viajan a la Ciudad desde pueblos circundantes.⁵

Ciudad de New Haven

New Haven Metropolitano



Oportunidad Dispersada

FIG. 1

Tasa de Subempleo en la Región de New Haven Metropolitano, 2012*

“El desempleo, en particular los niveles persistentemente elevados de jóvenes desempleados, es a la salud pública una bomba de tiempo a punto de estallar.”

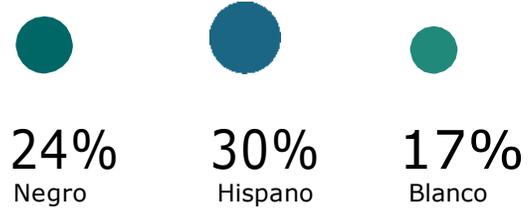
— Dr. Michael Marmot, INSTITUTO EQUIDAD DE SALUD

2012 DataHaven Wellbeing Survey Estimates (Estimados de Encuesta DataHaven Sobre Bienestar)⁸

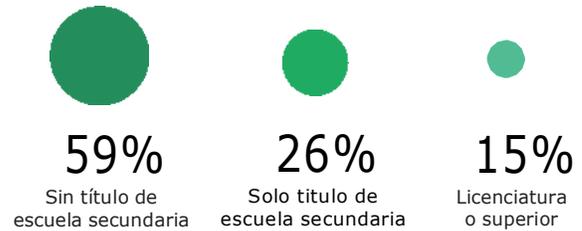


22% De todos los trabajadores en New Haven Metropolitano están subempleados

POR RAZA / ETNICIDAD:



POR NIVEL EDUCATIVO:



**En este Informe, definimos a New Haven Metropolitano como incluyente de los siguientes 15 pueblos, en 3 áreas geográficas:

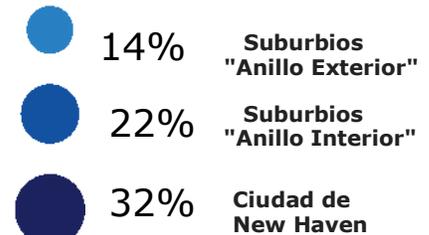
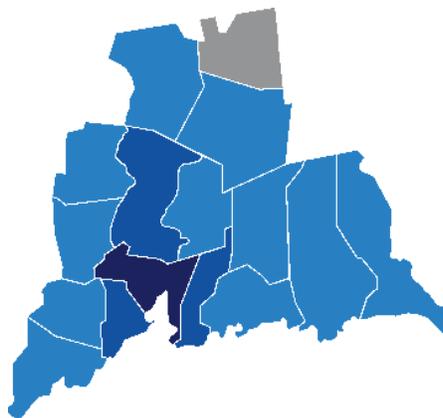
Ciudad de New Haven
1. New Haven

Anillo Interior
2. East Haven
3. Hamden
4. West Haven

Anillo Exterior
5. Bethany
6. Branford
7. Cheshire
8. Guilford
9. Madison
10. Milford
11. North Branford
12. North Haven
13. Orange
14. Wallingford
15. Woodbridge

Otros
Meriden

POR ÁREA GEOGRÁFICA:**

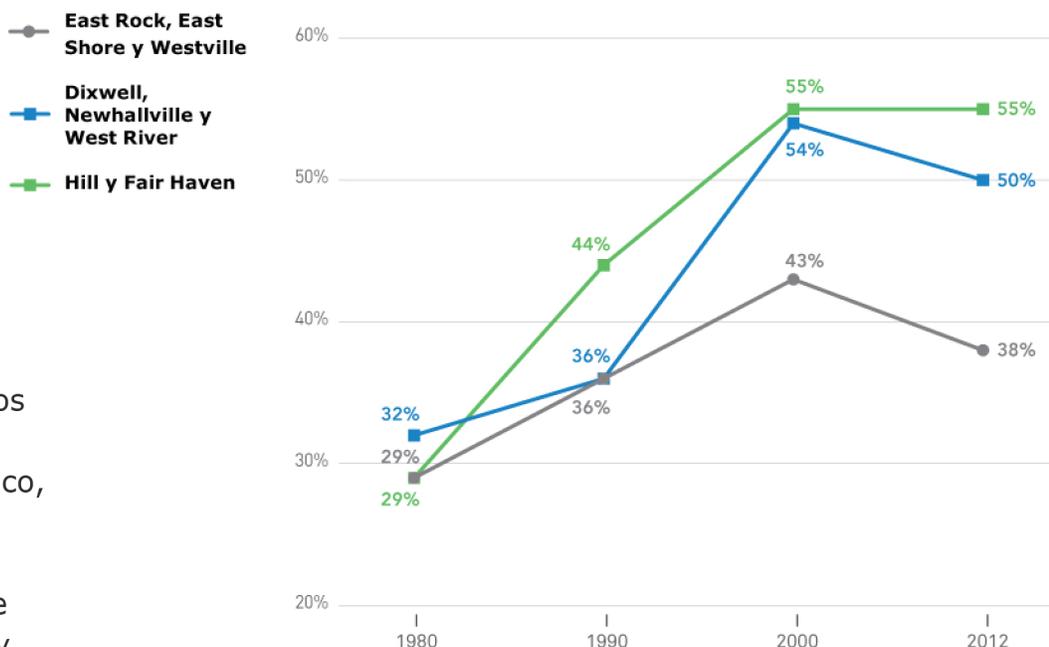


* 2012 es el año más reciente para el cual están disponibles los datos completos, localmente - específicos sobre el desempleo y el subempleo.

Las tasas de desempleo a largo-plazo en New Haven Metropolitano se mantienen en o cerca de máximos históricos, en particular entre los jóvenes,⁹ y casi uno de cada cuatro trabajadores informa estar desempleado o subempleado (Figura 1). La escasez de empleo en tan gran escala tiene un impacto adverso en la salud física y mental de los vecinos, familias y comunidades enteras;¹⁰ aunque algunas se ven impactadas más que otras. Por ejemplo, dentro de la Ciudad de New Haven, trabajadores quienes viven en los vecindarios afluentes como Westville y East Rock **son siete veces menos probables de estar desempleados** que los trabajadores en vecindarios de familias menos afluentes como Fair Haven, Newhallville, y Hill.¹¹

Según áreas suburbanas han crecido en las últimas décadas, las distancias que un residente típicamente debe recorrer para llegar al trabajo ha aumentado drásticamente, y ahora los residentes encuentran sus oportunidades de empleo mucho más limitadas por geografía y acceso a transportation.¹² La difusión de empleos por todo un área mayor se conoce como "dispersión de empleos," y ahora es considerado como causa directa de los altos niveles de desempleo de larga-duración, en particular dentro de comunidades urbanas.¹³ Dentro de la Ciudad de New Haven, el impacto de la "dispersión de empleos" parece variar a nivel de vecindario (Figura 2). Entre 1980 y 2012, el porcentaje de trabajadores quienes viven en Fair Haven, Newhallville, y Hill quienes trabajan fuera de New Haven casi se duplicó, mientras que en las comunidades más prósperas de East Rock, East Shore, y Westville, el cambio era marginal.

FIG. 2 Porcentaje de trabajadores viviendo en la Ciudad de New Haven quienes trabajan principalmente en un pueblo en las afueras de New Haven, por grupo vecindario, 1980-2012¹⁴



* 2012 es el año más reciente para el cual están disponibles los datos completos, localmente - específicos sobre el desempleo y el subempleo.

"¿Cómo podemos promover el transporte público, cuando se está construyendo tantas plazas de aparcamientos y garajes para estacionamiento en el Centro?"

-Participante, NAACP REUNIÓN ACCESO A EMPLEO, JUNIO 2014

Algunas ciudades han intentado de revertir la "dispersión de empleos" - y por lo tanto reducir el desempleo - mediante la coordinación de incentivos para desarrollo económico, por ejemplo; mediante la concesión de subvenciones a empresas, cooperativas-propiedad de los trabajadores, y los desarrolladores residenciales quienes invierten en áreas cerca a línea de autobús de alta-frecuencia o estación de tren.¹⁵ Mientras que el Estado de Connecticut ha creado programas que fomenten la contratación de residentes desempleados, como PASO ARRIBA (STEP UP); estos programas no están orientados hacia las áreas de transporte existentes como podrían estar. Una revisión de más de 500 recientes colocaciones del Programa PASO ARRIBA en New Haven Metropolitano, encontró que más de la mitad de los empleos objetos de subvención en el área de New Haven Metropolitano se encuentran físicamente en pueblos suburbanos.¹⁶ Trabajadores sin acceso a un coche pueden encontrar imposible el acceso a algunos de estos empleos, sobre todo si implican turnos de noche o fin de semana.

EL PASAR DEL ÚLTIMO AUTOBÚS

Alrededor de tres-cuartas partes de los residentes en New Haven Metropolitano viven a poca distancia de un par de autobúses de alta-frecuencia.¹⁷ Sin embargo, debido a que a menudo se requiere de transferencias para viajar a través de esta área, **un residente típico de New Haven Metropolitano puede utilizar transporte público para llegar sólo al 27 por ciento de los empleos en la Región conmutando dentro de 90 minutos en un solo-sentido durante hora de tráfico.** Usuarios del transporte quienes viven dentro de la Ciudad de New Haven están más cerca a puntos de transferencias, y por lo tanto, son capaces de llegar a alrededor del 44 por ciento de todos los empleos en la Región dentro de 90 minutos utilizando servicios de autobuses en horas-de-tráfico. Pero esto aún significa que más de la mitad de los empleos son difíciles o imposibles de acceso por residentes de la Ciudad sin un coche privado, lo que limita en gran medida sus oportunidades de empleo.¹⁸

Dado que muchas empresas operan en las noches y fines de semana, DataHaven realizó un análisis adicional mediante la combinación de datos Estatales sobre lugares de empleo con cartografías y horarios de todas las rutas de autobús en New Haven Metropolitano. Este análisis confirmó que el acceso está limitado en muchas áreas (Figura 3).

FIG.
3

Acceso A Empleo por Hora del Día e Industria¹⁹

POR HORA DEL DÍA:



Durante la hora de tráfico de mañana (7-9 AM) el 69% de todos los empleos en New Haven Metropolitano se ubican físicamente dentro de una cuarta-milla de al menos un par activo de autobúses.²⁰



Pero tarde en la noche (10 PM-12 AM) y domingos por la mañana (7-9 AM) sólo el 42% de los empleos se ubican cerca de una par de autobúses activo.

POR INDUSTRIA:



Empleos al por menor y en restaurantes, que son fuentes cruciales de empleo, son aún menos probables de estar cerca de par de autobúses activo a altas horas en la noche. Para los trabajadores quienes buscan oportunidades en el comercio minorista, aproximadamente dos-tercios de los empleos en nuestra Región de 15-pueblos pueden ser inaccesibles por transporte público durante las noches entre semana.

Será necesario realizar análisis adicional para desarrollar una comprensión de los específicos vacíos en el sistema de transporte público. Cartografía del acceso al empleo sugiere que hay muchos cúmulos de lugares de trabajo a lo largo de los suburbios que son imposibles de acceso por autobuses en las noches y fines de semanas.²¹

Según la Asociación Americana de Automóvil (American Automobile Association), el costo de poseer y operar un coche muy modesto es



\$7,000 por año.

▲ Muchos hogares en New Haven Metropolitano encuentran que esto es un costo excesivo.



menos de \$50,000/año

77%

tiene acceso a auto



mas de \$50,000/año

98%

tiene acceso a auto

▲ Entre todas las familias con niños en New Haven Metropolitano, sólo el 77 por ciento de los que ganan menos de \$50,000 por año dicen a menudo tener acceso a un coche, mientras que el 98 por ciento de los que ganan más de esa cantidad dicen tener acceso.²²

COCHE PARA EMPLEO

No es sorprendente que la falta de un automóvil está fuertemente asociado con el desempleo en New Haven Metropolitano:



10%

Tasa de Desempleo



35%

Tasa de Desempleo

▲ 10 por ciento de los trabajadores quienes dicen a menudo tener un coche disponible están desempleados, mientras que la tasa de desempleo entre los trabajadores quienes dicen que a menudo no tienen acceso a un coche es de 35 por ciento.²³

Líderes de agencias de fuerza laboral entrevistados para este Informe señalaron que los residentes desempleados, personas con discapacidad y personas quienes regresan de la prisión eran poco probables de tener acceso a un coche privado - incluyendo cuando necesitaban uno para acceder al empleo o entrevistas de trabajo. Muchas de estas agencias tienen relatos sobre la colocación de sus clientes en puestos de trabajo, sólo para verlos luchar porque sus coches se descomponen o tienen transporte poco fiable. Agencias de fuerza laboral también observaron que grandes cantidades de multas acumuladas pueden desalentar a trabajadores desempleados o con ahorros limitados de tratar de obtener un vehículo.

Además, para comenzar, las minorías, adultos jóvenes y residentes de bajos-ingresos desempleados son varias veces menos probables de poseer licencia de conducir.²⁴ Este problema también surgió repetidamente en entrevistas con dirigentes de agencias, en particular aquellos que trabajan con adultos jóvenes.

Tras décadas de grandes cambios en patrones de desarrollo urbano y en la sociedad como un todo, limitadas rutas de transporte público combinado con la falta de propiedad de automóvil, significa que muchos residentes tienen dificultades para acceder a oportunidades de trabajo en New Haven Metropolitano.

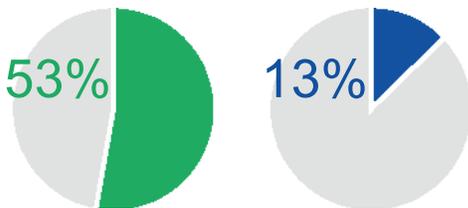
Datos Adicionales

ENCUESTA NAACP 2014 DE RESIDENTES DE BAJOS-INGRESOS

De junio a agosto del 2014, el NAACP de New Haven Metropolitano trabajó con agencias de la Ciudad y grupos comunitarios para distribuir una encuesta en-papel sobre acceso al empleo. El NAACP recopiló 262 respuestas a la Encuesta de los residentes de la Ciudad de New Haven, principalmente de entre los residentes con ingresos limitados. NAACP también organizó una reunión pública sobre el tema de acceso al empleo en junio del 2014. Para dar contexto a la muestra específica de miembros comunitarios, algunas preguntas se comparaban con los resultados de la más amplia Encuesta DataHaven Sobre Bienestar, cual en el otoño del 2012 entrevistó a una muestra representativa de 1,307 residentes de New Haven Metropolitano, seleccionados al azar por teléfono celular y teléfono fijo.

DESEMPLEO

Porcentaje de trabajadores quienes declaran estar desempleados



- RESPONDIENTES A LA ENCUESTA DEL NAACP EN LA CIUDAD DE NEW HAVEN (n=262)
- TODOS LOS RESIDENTES EN LA REGION NEW HAVEN METROPOLITANO (2012) (n=1,307)

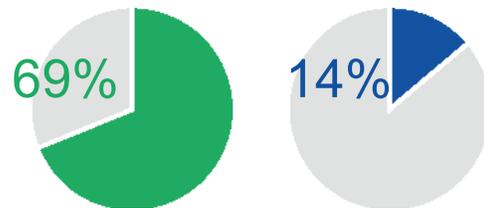
CONMUTANDO

P: ¿Cómo sueles llegar a su puesto de trabajo o para cualquier entrevista de empleo (n = 230)

	RESPONDIENTES A LA ENCUESTA DEL NAACP	RESPONDIENTES A LA ENCUESTA DEL NAACP QUIENES ESTAN DESEMPLEADOS
Transporte público	62%	10%
Conducir asolas	17%	10%
En bicicleta o caminando	10%	14%
Compartir coche o taxi	4%	5%
Otros	7%	8%

ACCESO A AUTO

Porcentaje de encuestados quienes dicen que a menudo no tienen acceso a un coche cuando lo necesiten



Razones más comunes dadas por qué usted no puede a menudo utilizar el transporte público para acceder a oportunidades de empleo (Opción múltiple, entre los que buscan un empleo, n=207):

- 35% Las rutas de autobuses no van a los lugares que necesito que vayan.
- 22% Los autobuses no funcionan cuando es necesario (noche tarde, temprano, los fines de semana).
- 16% La distancia es demasiado lejos o el autobús tarda demasiado en llegar.
- 12% El autobús es caro.
- 9% Necesito un coche para hacer otras diligencias durante el día o después del trabajo.
- 9% Mi trabajo me obliga a utilizar un coche.
- 7% No puedo llegar fácilmente a una parada de autobuses.
- 6% Me preocupa la seguridad personal.

Sugerencias de composición-abierta para mejorar el acceso a las oportunidades de empleo:

De **108 respuestas**, los temas mencionados con mayor frecuencia fueron:

- Más horas de servicio de autobús, incluidos los fines de semana y días festivos.



- Servicio de autobús menos costoso.



- Rutas de autobús mejor-planificadas.



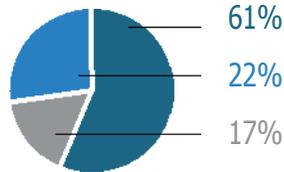
"Los autobuses no corren a tiempo - nunca jamás."

-**Participante**, RESIDENTE GRUPO DE ENFOQUE, JUNIO 2014

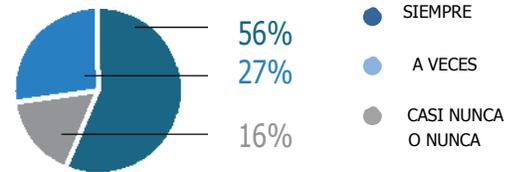
ACCESO AL EMPLEO

P: ¿Con qué frecuencia utilizas el transporte público para llegar al trabajo o entrevista de trabajo? (n=231)

RESPONDIENTES DE ENCUESTA NAACP

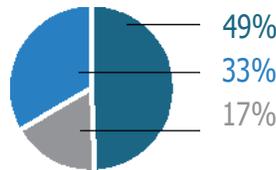


RESPONDIENTES DE ENCUESTA NAACP QUIENES ESTABAN DESEMPLEADOS

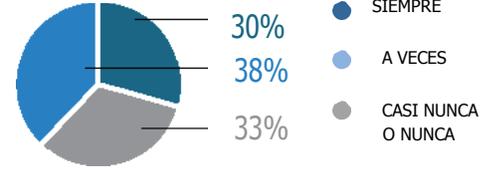


P: ¿Crees que los residentes de su pueblo pueden ir y venir de puestos de trabajo y posibles entrevistas de empleo, aun si no poseen un auto o la capacidad de conducir un coche? (n=249)

DURANTE HORAS DE TRABAJO NORMALES (7AM A 6PM, LUNES-VIERNES)



DURANTE FINES DE SEMANA Y TARDE EN LAS NOCHES (6PM A 11PM)



RESUMEN DEL GRUPO DE ENFOQUE DE RESIDENTES 2014

En junio del 2014, CERC y Workforce Alliance facilitaron a un grupo de enfoque de 22 residentes de la zona para recopilar información sobre el acceso a los trabajos utilizando el sistema de transporte público en la Región de New Haven Metropolitano, así como la calidad del servicio global del sistema. Algunos de los asistentes expresaron dificultades conmutando a lugares de trabajo, tuvieron que rechazar trabajos porque consideraban que el viaje era demasiado largo, o había sentido inseguro o incómodo caminando a casa debido a la falta de disponibilidad del servicio. Además, muchos dijeron que hay problema de limpieza en los autobuses, y durante ciertas horas del día, hay problema con hacinamiento. Otros explicaron que a menudo recurren a otros medios de transporte para viajar, tales como compartir un viaje con compañeros de trabajo, obteniendo transporte con familia y amigos, y utilizando bicicletas - modos que a veces no son lo suficientemente confiables para mantener puestos de trabajo.

Cuando se les preguntó cual factor es el más importante en la búsqueda de empleo: habilidades, crecimiento global en puestos de trabajo, o transporte al empleo; transporte fue clasificado como el factor más fundamental. Los asistentes creen que los empleadores proporcionarán capacitación de habilidades específicas, pero el acceso al empleo es crítico.

Los asistentes recomendaron maneras de mejorar el sistema, tales como la ampliación en la disponibilidad del servicio en las noches y los fines de semana, y el uso de autobuses expresos para el transporte de personas hacia y desde otros centros de empleo en Connecticut, como Waterbury y Bridgeport. Se sugirieron transferencias universales entre los distritos de tránsito. También se sugirió que las pequeñas furgonetas o lanzaderas sustituyen a autobuses que sirven a unos pocos usuarios; y que los autobuses más grandes deben sustituir a los autobuses de tamaño-regular, con hacinamiento; especialmente durante las horas pico. Los asistentes también expresaron que debería haber mayor comunicación entre los conductores de los autobuses para que los usuarios no pierdan sus transferencias cuando los autobuses están ejecutando en ligero retraso. Según los participantes, la tecnología debe utilizarse para facilitar la comunicación entre los conductores y para que los usuarios conozcan la ubicación y el estado del autobús que están esperando.

Notas Finales

1. Rawlings, J. (2013). *Urban Apartheid. (Segregación Racial Urbano)* New Haven: Greater New Haven NAACP.
2. Abraham, M., et al. (2013). *Greater New Haven Community Index 2013. (Índice Comunitario de New Haven Metropolitano 2013.)* New Haven, CT: DataHaven. Páginas 34, 40-41.
3. Abraham, M., et al. (2013). (Vea #2)
4. *The Geography of Joblessness: The Difficulty People Have in Getting to Jobs Makes Unemployment Unnecessarily High. (La Geografía de la Falta de Empleo: La Dificultad que Personas Tienen en Llegar a Puestos de Trabajo Hace que el Desempleo Sea Innecesariamente Alto.)* (2014, octubre 25). The Economist. (El Economista.) (Accedido el 30 de octubre en <http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21627628-difficulty-people-have-getting-jobs-makes-unemployment-unnecessarily>). Este artículo cita a Andersson, F., et al. (2014). *Job Displacement and the Duration of Joblessness: The Role of Spatial Mismatch. (Desplazamiento de Empleo y la Duración del Desempleo: El Papel del Desajuste Espacial.)* Working Paper 20066, National Bureau of Economic Research. (Oficina Nacional de Investigación Económica.)
5. Abraham, M., et al. (2013). (Vea #2)
6. Pueblos en el "Anillo Exterior" en este caso incluyen a Woodbridge, Orange, Bethany, North Haven, Branford, North Branford, Milford, Madison, Guilford y Cheshire.
7. Los desajustes de trabajos y de trabajadores es aun más pronunciado entre los trabajadores quienes se identifican como Negro o Hispano: Hay 21,000 trabajadores de las minorías quienes tienen empleos ubicados dentro del Anillo Exterior, pero solo 8,000 trabajadores minoritarios (4,000 de los cuales ganan menos de \$20/hora) quienes viven en estos pueblos. En otras palabras, por cada cuatro trabajadores de las minorías quienes ganan menos de \$20/hora y quienes trabajan en estos pueblos del Anillo Exterior, solo hay un trabajador de minoría quien gana menos de \$20/hora quien vive allí. Estas disparidades no son vistas por nivel de educación, ingresos, o el tipo de trabajo, lo que indica que el legado de las barreras históricamente que enfrentan las minorías en los Estados Unidos-tales como la discriminación y menores niveles de riqueza heredada - siguen existiendo y son importantes para entender y abordar hoy en día. Estos datos se basan en un análisis por DataHaven de datos de la Asociación Local de Empleo Dinámico (Local Employment Dynamics Partnership), Buro del Censo EEUU, 2011 *Data for All Jobs. (Datos 2011 para Todo Empleo.)* Accedido 01 de junio 2014 en <http://lehd.ces.census.gov/>.
8. DataHaven y Siena College Research Institute. (Instituto Investigativo del Colegio Siena.) (2012) *Greater New Haven Wellbeing Survey (Encuesta Sobre el Bienestar en New Haven Metropolitano)*. New Haven, CT: DataHaven. Los datos corresponden a la región encuestada de 13-pueblos. En la Región de New Haven Metropolitano, se estima que el 69% de todos los adultos están en la actualidad o en un trabajo remunerado o sin empleo; pero dicen que les gustaría trabajar (el 31% restante de los adultos son jubilados, estudiantes de tiempo-completo, o de otro modo no interesados en trabajar en un empleo remunerado). De los 69%, se estima que un 22% o están sin empleo pero dicen que les gustaría trabajar (desempleados), o están trabajando a tiempo-parcial a pesar de que dicen que preferirían tener un trabajo a tiempo-completo (subempleados). Esta medida es mayor a la definiciones oficiales del Gobierno sobre la tasa de desempleo, que solo considera a los que no están trabajando en absoluto y están activamente buscando empleo. La Encuesta de Bienestar también midió el desempleo a largo-plazo, y encontró disparidades similares a nivel educativo, raza y etnicidad.
9. Defiesta, N., y Gibson, W. (2014). *State of Working Connecticut 2014. (Estado Laboral de Connecticut 2014)* New Haven, CT: Connecticut Voices for Children. **(Voces en Connecticut para Niños.)**
10. Robert Wood Johnson Foundation. (2008). (Fundación Robert Wood Johnson; RWJF por sus siglas en Inglés.) *Work Matters for Health (Issue Brief). (El Trabajo Impacta la Salud (Expedir Breve))*. Princeton: RWJF Commission to Build a Healthier America. **(Comisión RWJF para Construir un América Más Saludable.)**
11. Song, Deanna. (2014). "Op-Ed: Connecting More People to Work in Greater New Haven." **(Conectando a Más Personas al Empleo en New Haven Metropolitano.)** Connecticut Mirror. mayo 21, 2014. <http://ctmirror.org/op-ed-connecting-more-people-to-work-in-greater-new-haven/>.
12. Stoll, M. (2005). *Job Sprawl and the Spatial Mismatch Between Blacks and Jobs. (Dispersión de Empleo y el Desajuste Espacial Entre Negros y el Empleo.)* Washington, DC: Brookings Institution Metropolitan Policy Program (Programa de Política Metropolitana del Instituto Brookings.) De acuerdo con el Análisis, en el área de New Haven Metropolitano, el 55 por ciento de los trabajadores Negros o el 55 por ciento de todos los empleos tendrían que ser trasladados a fin de eliminar por completo el desequilibrio geográfico, o desajuste espacial, que es causada por el crecimiento de los puestos de trabajos en áreas suburbanas exteriores. Los niveles de desajuste espacial entre los trabajadores no-pertenecientes a minorías y los puestos de trabajos son mucho más bajos.
13. *The Geography of Joblessness.* (Vea #4)
14. *DataHaven Analysis of Census Data on Workers Age 16 and Over for the City of New Haven, via Neighborhood Change Database (1980, 1990 and 2000 Summary File 3). (Análisis por DataHaven de Datos del Censo sobre Trabajadores de 16 Años o Mayores para la Ciudad de New Haven, a través de la Base de Datos de Cambio Vecindario (1980, 1990 y 2000 Compendio de Datos 3))* y el *American Community Survey (2012 5-Year Estimates). (Encuesta Comunidad Americana (2012 Estimado de 5-Años).)*
15. *Minneapolis Corridors of Opportunity: Connecting People, Places and Prosperity (Corredores de Oportunidad en Minneapolis: Conectando Personas, Lugares y Prosperidad.)* Accedido el 17 de septiembre, 2014 en <http://www.corridorsofportunity.org/>.
16. Workforce Alliance. (2014). *Internal Review of STEP UP Program Data. (Revisión Interna de Datos del Program PASO ARRIBA.)*
17. Berube, A. y Puentes, R. (2011). *Missed Opportunity: Transit Access to Jobs in Metropolitan America (Interactive Report). (Oportunidad Perdida: Acceso de Transito a Empleos en América Metropolitana. (Informe Interactivo))*. Washington, DC: Brookings Institution (Instituto Brookings.) Disponible en <http://www.brookings.edu/research/interactives/transit-access-to-jobs-in-metropolitan-america>.
18. Berube, A. y Puentes, R. (2011). (Vea #17)
19. Análisis GIS por DataHaven por Código NAICS de datos del Censo LEHD 2011 y Transito de New Haven Metropolitano 2014 GTFS. Para crear estas estimaciones, hemos creado un límite inferior y superior del número de puestos de empleo que posiblemente podrían estar ubicados dentro de un cuarto de milla de la ubicación exacta de cada parada activa de autobús y luego tomamos el punto-medio de ese rango. Esto explica el hecho de que el método es un tanto impreciso, como los lugares de trabajo solo están disponibles a nivel de cuadra-por-cuadra, no como direcciones reales a las que se pueden calcular distancias exactas caminado. Dado la falta de aceras, cruces peatonales y otros obstáculos al caminar que se encuentra con frecuencia en nuestras ciudades y pueblos; en todo caso, las cifras aquí se deben considerar una sobreestimación de la proporción de puestos de trabajos que se pueden acceder fácilmente mediante el sistema de autobús. Sin embargo, son importantes para comparar entre los periodos de tiempo para mostrar como las rutas de servicios de autobús pueden diferir entre horas pico y fines de semana.
20. Es importante tener en cuenta, incluso en los casos en que los autobuses circulan cerca de la casa del trabajador y su lugar de trabajo, el tiempo necesario para transferir entre diferentes rutas de autobús puede ser significativo.
21. Song, Deanna. (2014). (Vea #11)
22. DataHaven y Siena College Research Institute. (Instituto Investigativo del Colegio Siena.) (2012) (Vea #8)
23. DataHaven y Siena College Research Institute. (Instituto Investigativo del Colegio Siena.) (2012) (Vea #8)
24. *National Household Travel Survey. (Encuesta Nacional de Viajes Domésticos).* (2009) A nivel nacional, el porcentaje de adultos estadounidenses sin licencia de conducir es 11%. Sin embargo, la tasa es de 7% entre quienes se identifican como Blanco, 21% entre los que se identifican como Negro o Afro-Americano y 21% entre quienes se identifican como Hispano o Latino. Los datos son para toda persona de 16 años o mayores.

Trabajando Juntos para Mejorar el Acceso a Empleo en New Haven Metropolitano

Este Informe es un primer paso hacia la movilización de otras personas, grupos comunitarios y gobierno para crear una Región más equitativa y económicamente competitiva. El Grupo de Trabajo para Acceso al Empleo y Transporte en New Haven Metropolitano (Greater New Haven Job Access and Transportation Working Group) identifican las siguientes acciones necesarias para enfrentar la crisis de desempleo a largo-plazo y promover la justicia social en New Haven Metropolitano:

Área de Necesidad	Lo Que Están Haciendo los Miembros del Grupo de Trabajo
<p>AMPLIADOS Y MEJORADOS SERVICIOS DE TRANSPORTE</p> <ul style="list-style-type: none"> Modelos para emprendimiento y financiamiento para ayudar a llevar a los trabajadores a lugares suburbanos Expansión del transporte público para servir mejor a las áreas que están actualmente de difícil acceso Uso de nuevas tecnologías para mejorar el servicio y conveniencia de autobús 	<ol style="list-style-type: none"> El Grupo de Trabajo reconoce que se requiere una estrategia innovadora y colaborativa - una que reúne recursos comunitarios, privados y públicos para juntos promover oportunidades económicas en las comunidades con la mayor necesidad al acceso a transporte. El Grupo de Trabajo continuará reuniéndose regularmente e investigara como los servicios pueden adaptarse mejor a donde hay empleo y en donde la gente vive. SCRCOG se ha comprometido a seguir financiado esfuerzos para implementar soluciones a estos temas importantes. A futuro, el NAACP (Asociación Nacional para el Adelanto de Personas de Color, por sus siglas en Inglés) está desarrollando un Plan de Acción para solicitar aportes adicionales de la comunidad para explorar nuevas opciones para satisfacer sus necesidades de transporte; investigar cómo las organizaciones sin-fines de lucro y con-fines de lucro dentro de New Haven Metropolitano, especialmente organizaciones religiosas, pueden aprovechar su gama de vehículos para ayudar a minimizar el transporte como un obstáculo al empleo; y contratar servicios de librea y taxi para formar parte de un nuevo emprendimiento comercial. Siguiendo legislación aprobada por la Asamblea General de Connecticut, el Departamento de Transporte de Connecticut está revisando las políticas públicas relacionadas con servicios "de alquiler" y viajes compartidos, tales como Uber y Lyft. El Grupo de Trabajo realizará seguimiento a esta tema. CT Transit (Transito de Connecticut) revisara las rutas de autobús durante todo el año en respuesta a los comentarios del público y cambio en el número de pasajeros. El próximo año, CT Transit se reunirá con el Grupo de Trabajo para mejorar las herramientas de estudio que utiliza para evaluar la calidad del servicio. También, CT Transit instalará seguimiento GPS en tiempo-real y otros sistemas de datos nuevos que pueden ser utilizados para mejorar servicio. La Ciudad de New Haven, en conjunto con el Distrito de Tránsito de New Haven Metropolitano (Greater New Haven Transit District), está comenzando un importante estudio de diseño con fondos-federales para mejorar la calidad y la frecuencia del servicio de transporte sobre todo en vecindarios con altas tasas de desempleo. El Estudio analizará la coordinación de los recursos de transporte existentes, tales como lanzaderas de empleador.
<p>POLÍTICAS DE DESARROLLO ECONÓMICO QUE PRIORIZAN EQUIDAD Y ACCESO A EMPLEO, NO SOLO CREACIÓN DE EMPLEO</p> <ul style="list-style-type: none"> Conocimiento del tema entre los líderes y alcaldes comunitarios Consideración al transporte en todas las políticas, incluyendo aquellas que puedan impactar negativamente a las comunidades mediante la creación de "dispersión de empleo" 	<ol style="list-style-type: none"> El Grupo de Trabajo educará a los legisladores, planificadores urbanistas, funcionarios electos y los residentes sobre la importancia de este tema a través de la distribución de este Informe a partes interesadas claves. El Grupo de Trabajo pedirá que los funcionarios y defensores de transporte estén representados en las Reuniones de Estrategias y Políticas de Desarrollo Económico de New Haven Metropolitano, para ayudar asegurar que el acceso al empleo y las barreras al transporte sean considerados al tomar decisiones importantes. El Grupo de Trabajo se dedicará a involucrar al gobierno estatal para obtener mayor inversión en el servicio de transporte y el desarrollo orientado-al-tránsito. Se solicitará que los incentivos Estatales actualmente proporcionados a las empresas para promover la creación de empleo en Connecticut sean más específicamente dirigidos a las áreas que son de fácil acceso por transporte público.
<p>ELIMINACIÓN DE OTRAS BARRERAS AL ACCESO DE EMPLEO</p> <ul style="list-style-type: none"> Conocimiento de recursos existentes para ayudar a la gente llegar al empleo Eliminación de costos no-recurrentes que impiden a los trabajadores desfavorecidos acceder a un vehículo 	<ol style="list-style-type: none"> El Grupo de Trabajo aumentará su comunicación sobre los servicios que están disponibles para trabajadores que buscan empleo y/o servicios de transporte (por ejemplo, CT Rides (sistema de transporte), y se esforzará por asegurar que los fondos para estos programas son mantenidos. El Grupo de Trabajo se comunicara con la Legislatura del Estado y el Departamento de Vehículos Motorizados para pedirles que investiguen las cuotas y multas que actualmente impiden a algunos residentes de bajos-ingresos y/o marginados tener acceso a un vehículo particular.

Si tienes sugerencias sobre cómo abordar los temas críticos plantados por la comunidad en este Informe, favor de contactar las distintas organizaciones representadas dentro del Grupo de Trabajo para Acceso al Empleo y Transporte en New Haven Metropolitano. Preguntas o comentarios sobre este Informe pueden ser enviadas a DataHaven, 129 Church Street, New Haven, CT, 06510 o por correo electrónico a info@ctdatahaven.org.