

Autoridad de Tránsito de Manchester
Plan de programa del Título VI
Aprobación de la Comisión: 29 de noviembre de 2022

I. OBJETIVOS

La Autoridad de Tránsito de Manchester tiene un Programa basado en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 (42 USC Sección 2000d) y USDOT Regulación 49 CFR Parte 21 "No discriminación en Programas de Asistencia Federal del Departamento de Transporte". El Programa se basa en la Circular de la Administración Federal de Tránsito FTA C 4702.1B, "Título VI y Pautas para los Destinatarios de la Administración Federal de Tránsito", 1 de octubre de 2012.

Los objetivos del programa son los siguientes:

- A. Asegurar que el nivel y la calidad del servicio de transporte público se brinde de manera no discriminatoria;
- B. Para promover la participación plena y justa en el transporte público toma de decisiones sin distinción de raza, color u origen nacional;
- C. Para garantizar un acceso significativo a los programas y actividades relacionados con el tránsito por parte de personas con dominio limitado del inglés.

II. REQUERIMIENTOS GENERALES

Como parte del Programa del Título VI de la Autoridad de Tránsito de Manchester, el sistema de tránsito mantiene ciertos requisitos de informes y proporciona a la Administración Federal de Tránsito la siguiente información con respecto a estos requisitos de informes.

A. Requisito de proporcionar una certificación y garantía anual del Título VI

La MTA deberá presentar su Garantía del Título VI anual como parte de su presentación de Certificaciones y Garantías Anuales a la FTA. Si bien la MTA actualmente no tiene sub-receptores, si existieran sub-receptores en el futuro, la MTA cobrará las Garantías del Título VI de los sub-receptores antes de pasar los fondos de FTA.

MTA ha ejecutado certificaciones y garantías para el año fiscal 2022 para el FTA.

B. Obligación de Notificar a los Beneficiarios de la Protección bajo el Título VI

La MTA ha establecido métodos para notificar al público sobre sus obligaciones del Título VI, cómo obtener más información sobre las obligaciones de no discriminación de la MTA y los procedimientos para presentar una queja por discriminación contra la MTA. El aviso público se incluye en el Apéndice A1, así como la traducción al español en A2.

El aviso público se coloca en el sitio web de la MTA y en todos los vehículos de Ingresos en versiones en inglés y español. El sitio web de la MTA es compatible con Google Translate para que el aviso se pueda traducir a docenas de idiomas más allá de los requeridos bajo los umbrales de puerto seguro que, para la MTA, es solo español.

La MTA también publica el aviso en la prensa local cada tres (3) años y la última fecha de publicación es el 12 de septiembre de 2022 en Union Leader, el periódico de mayor circulación en nuestra área. La próxima impresión será en septiembre de 2025.

C. Requisito para desarrollar procedimientos de quejas del Título VI

La MTA ha desarrollado procedimientos para investigar y rastrear las quejas del Título VI que pueden presentarse contra la MTA y para poner estos procedimientos a disposición de los miembros del público que lo soliciten. Si la MTA tuviera sub-beneficiarios en el futuro, se requerirá que los sub-beneficiarios tengan dichos procedimientos y se les alentará a adoptar los procedimientos de investigación y seguimiento de quejas de la MTA.

En el Apéndice B se incluye una copia de los Procedimientos de investigación y quejas del Título VI de la MTA. La Junta de Comisionados de la MTA, el consejo de políticas de la MTA, adoptó los procedimientos de quejas del Título VI el 27 de agosto de 2013. El Coordinador del Título VI de la MTA es el Subdirector, Manchester Transit Authority, 110 Elm Street, Manchester, NH 03101. En el Apéndice C se incluye una copia del Formulario de quejas del Título VI de la MTA.

D. Requisito de Registrar Investigaciones, Quejas y Demandas

De conformidad con 49 CFR Sección 21.9(b), la MTA (y cualquier subreceptor) deberá preparar y mantener una lista de cualquier investigación activa realizada por entidades distintas a la FTA, juicios o quejas que nombren a la MTA (o subreceptor) alegando discriminación por motivos de raza, color u origen nacional. Esta lista incluirá la fecha en que la MTA presentó y recibió la investigación, la demanda o la queja, un resumen de las alegaciones, el estado de la investigación, la demanda o la queja, y las medidas tomadas por la MTA (o el subreceptor) en respuesta a la investigación, la demanda o la queja.

El formulario de la MTA para registrar esta información se incluye en el Apéndice D. La lista comprenderá todos los registros de investigaciones activas, juicios y quejas registradas en estos formularios. Durante el procesamiento de investigaciones activas, juicios o quejas, el Coordinador del Título VI actualizará el formulario de registro según sea necesario. Tras la resolución y cierre de una investigación, demanda o denuncia, el Coordinador del Título VI deberá registrar dicho cierre en este formulario.

Durante el período de informe más reciente, no hubo quejas, investigaciones o demandas del Título VI presentadas contra la MTA.

E. Requisito de incluir miembros en la junta no electa y _____

Comités que representan el desglose racial de la membresía y la descripción de los esfuerzos realizados para fomentar la participación de las minorías en dichos comités.

MTA no tiene tales comités, juntas o consejos en este momento.

Si la MTA busca establecer dicho organismo, se tomarán medidas para garantizar la participación activa de las minorías durante todo el proceso.

F. Requisito de Desarrollar un Plan de Participación Pública _____

La MTA ha desarrollado un Plan de participación pública que se incluye como Apéndice E. Este Plan se desarrolló a fines del verano y principios del otoño de 2016 antes de ser aprobado por la Comisión de la MTA el 27 de septiembre de 2016. La MTA aún no ha tenido en cuenta un cambio de servicio/tarifa calificado que activaría el Plan. La propuesta de cambio de servicio más reciente ocurrió en 2015, momento en el que la MTA estaba considerando eliminar el servicio a un centro comercial ubicado en un vecindario de bajos ingresos. Como resultado directo del proceso de participación pública y los comentarios recibidos, la MTA cambió nuestro plan y mantuvo el servicio a esa plaza. Sigue funcionando en la actualidad. El PPP incluido en este plan debe basarse en ese éxito para que sea aún más fácil para las partes interesadas compartir comentarios/inquietudes con la MTA para que podamos garantizar el acceso equitativo a todos los residentes y que la MTA esté haciendo todo lo posible para satisfacer las necesidades de transporte de nuestra comunidad.

G. Requisito para desarrollar un Plan de Asistencia Lingüística (LAP) _____

MTA ha desarrollado un Plan de asistencia lingüística (LAP) para garantizar un acceso significativo a programas y actividades para personas con dominio limitado del inglés (LEP). Para desarrollar este Plan, se realizó un análisis de cuatro factores para determinar los servicios lingüísticos específicos que son apropiados. Este análisis ayuda a la MTA a determinar si se comunica de manera efectiva con las personas LEP e informa la planificación del acceso al idioma.

Factor 1: Número de personas LEP en la región de servicio

MTA comienza desarrollando una comprensión de la proporción de personas LEP que pueden encontrar nuestros servicios, sus habilidades de alfabetización en inglés y su idioma nativo, la ubicación de sus comunidades y vecindarios y, lo que es más importante, si alguno está desatendido como resultado de una barrera del idioma.

Para hacer esto, MTA evaluó el nivel de alfabetización en inglés y en qué medida las personas en nuestra área de servicio hablan un idioma diferente al inglés, y cuáles son esos lenguajes. Los datos para esta revisión provienen del sitio web "American Fact Finder" del censo de los Estados Unidos. Se utilizaron las estimaciones de 5 años más recientes de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS, por sus siglas en inglés) (2016-2020).

El Anexo F es una tabla que muestra los resultados para nuestra área de servicio. Con el fin de garantizar el más alto nivel de inclusión, la MTA determina los umbrales de puerto seguro en función de la estimación de las poblaciones LEP para toda el área de servicio de la MTA, incluida el área de servicio CART recientemente agregada. Si esta cifra combinada es de 1,000 o más personas (dado que la población de nuestra área de servicio es mayor a 100,000, cualquier nivel por debajo de 1,000 personas está automáticamente por debajo del umbral alternativo del 5 %) esa población se incluye en el plan LEP.

Como se ilustra en el Anexo F, la población más alta que habla inglés menos que muy bien es el español. La estimación es de 3579, por lo que el español está incluido en nuestro plan LEP y todos los documentos y publicaciones vitales están traducidos al español. La siguiente población más alta es francesa. La estimación de 1230,000,000 en francés está incluida en nuestro plan LEP y todos los documentos y publicaciones vitales se traducen al francés. El siguiente idioma más alto es el vietnamita con una estimación de 832. Esto no alcanza el umbral para LEP. Todos los demás idiomas representan volúmenes de población aún más pequeños.

Cabe señalar que, si bien solo el español y el francés cumplen con el umbral de puerto seguro, la MTA ha tomado medidas para que los materiales estén disponibles en nuestro sitio web a través del traductor de Google a docenas de idiomas, incluido el ruso. Las secciones posteriores de este Plan que tratan sobre tabletas y servicios de traducción también están disponibles en más idiomas además del español y el francés en un esfuerzo por cumplir más que los estándares mínimos de LEP.

Factor 2: Frecuencia de uso de LEP

Hay una serie de lugares donde los pasajeros de la MTA y los miembros de la población LEP pueden entrar en contacto con los servicios de la MTA, incluido el uso del sistema de rutas fijas, el paratransito, las llamadas de servicio al cliente, las reservas para el paratransito, las preguntas de despacho/lost and found, las compras de medios de tarifas y los materiales de divulgación de la MTA. Una parte importante del desarrollo del LAP de la MTA es la evaluación de los principales puntos de contacto. Éstas incluyen:

- Comunicación con el personal de atención al cliente de la MTA
- Venta de medios de tarifas
- Materiales de divulgación impresos
- Materiales en línea
- Reuniones/audiencias públicas
- Reservas de paratransito y respuesta a la demanda
- Publicaciones de servicio a bordo
- Alcance en las redes sociales

Como parte de la Revisión Trienal 2016 de la MTA, se señaló que la MTA necesitaba comprender mejor el análisis de cuatro factores con respecto a las barreras a nuestro servicio. Con ese fin, la MTA se comunicó con el Departamento de Salud Pública y solicitó que organizaran una reunión de agencias del área que trabajan con poblaciones LEP para que la MTA pudiera tener una mejor idea de las restricciones a nuestro servicio que enfrentaban. La reunión se llevó a cabo en septiembre y asistieron una variedad de agencias, entre ellas:

- Colegio Comunitario de Manchester
- Centro Médico Católico
- Universidad del Sur de New Hampshire
- Centro de Salud Comunitario de Manchester
- Dartmouth Hitchcock
- Lanzamiento del proyecto
- Comidas a domicilio
- Sellos de Pascua
- Servicios para niños y familias

La reunión fue muy útil ya que proporcionó información valiosa sobre tres puntos principales de interés. Primero, el consenso fue que la edad jugó un papel importante en determinar si el idioma era una barrera. muchas agencias

informó que las personas más jóvenes eran mucho más propensas a utilizar herramientas en línea para acceder a la información y esto, a su vez, redujo la necesidad de traducir materiales impresos. Sin embargo, era más probable que las personas mayores quisieran documentos traducidos en papel. MTA ha identificado una lista de documentos vitales como resultado y todos estos han sido traducidos al español y están disponibles a través de MTA o en muchas de estas agencias asociadas. Se señaló que la herramienta de traducción del sitio web de la MTA fue muy útil y que la MTA se comprometió a seguir garantizando que el sitio web tuviera la información más actualizada para facilitar el acceso a la traducción. El segundo punto fue que la mayoría de las agencias creían que sus poblaciones LEP no usaban con frecuencia el transporte público, pero no por la barrera del idioma, sino por las horas de servicio. MTA opera frecuencias cada hora y los últimos viajes son a las 5:30 PM. Muchas agencias informaron que los trabajadores con LEP empleados en trabajos del sector de servicios no llegaron a tiempo para usar los servicios de la MTA, por lo que muchas personas comparten el viaje o dependen de los viajes de amigos/familiares. Las universidades informaron que muchas clases no se completaron hasta después de que terminó el servicio. El único segmento que informó un uso frecuente fue el de atención médica, lo cual tenía sentido ya que tienden a ser más citas diurnas que nocturnas. La MTA usó esta información para comenzar a expandir el servicio nocturno a partir de 2018 y ahora opera tres rutas nocturnas para satisfacer mejor las necesidades de esta población. El último punto de interés fue que el español era fácilmente el grupo predominante con el que las agencias informaron trabajar. Curiosamente, si bien el francés es el segundo idioma más común según el censo, prácticamente no hubo casos informados de clientes LEP franceses, pero el nepalí y el árabe se mencionaron como clientes LEP frecuentes. MTA evaluará estas dos poblaciones en años futuros para determinar si justifican su inclusión en el LAP.

La MTA ha determinado que la proporción de poblaciones LEP que utilizan los servicios es bastante baja (no muy diferente de la población general en New Hampshire, donde los desafíos de financiamiento hacen que las opciones de servicio para atraer pasajeros de elección sean muy difíciles de implementar). Sin embargo, entre aquellas personas LEP que utilizan los servicios de la MTA, la frecuencia con la que interactúan con el personal y los materiales de la MTA es alta. El Plan de Tránsito de Corto Alcance de la MTA escrito por la Comisión de Planificación del Sur de New Hampshire (SNHPC) proporciona datos que se pueden usar para estimar frecuencias específicas para las poblaciones LEP. El Plan cita que el 85% de los residentes viven dentro de 0.25 millas (aproximadamente 4 cuadras) de la MTA

servicio. Al aplicar esa cifra a las 5271 personas estimadas que hablan inglés menos que bien citadas en la tabla American Fact Finder, se obtienen 4480 personas que se considera que tienen acceso al servicio de la MTA. Luego, la MTA utiliza el Plan de transporte de servicios humanos de transporte público coordinado, nuevamente creado por SNHPC, que muestra que el 0.6 % de los viajes se realizan en transporte público. Para ser conservadores, la MTA asume que el 100 % de esos viajes son con la MTA, aunque otros proveedores operan en la Ciudad. Eso arroja un estimado de 28.55 personas que usan el servicio MTA y hablan inglés menos que bien. Basado en el promedio diario de pasajeros de MTA de aproximadamente 1,875 pasajeros, esto equivale a aproximadamente el 1.0% del número de pasajeros.

Factor 3: La importancia del servicio de la MTA para la vida de las personas

El acceso a los servicios proporcionados por la MTA, tanto en rutas fijas como en paratransito, son fundamentales para la vida de muchas personas en nuestra área de servicio. Muchos dependen de la MTA para acceder a trabajos y servicios comunitarios esenciales como escuelas, compras y citas médicas. Una gran cantidad de pasajeros de la MTA dependen del tránsito, por lo que sin el servicio de la MTA, no tienen otro método de viaje disponible para ellos. Debido a la naturaleza esencial de los servicios y la importancia de estos programas en la vida de muchos de los residentes del área, existe la necesidad de garantizar que el idioma no sea una barrera para el acceso.

Documentos vitales de la MTA (disponibles en español o francés a pedido):

- Información de rutas y horarios
- Información sobre tarifas y pagos
- Solicitud de StepSaver (paratransito), descripción del servicio, proceso de apelación y política de ausencia
- Aviso del Título VI, proceso de quejas y formulario de quejas
- Audiencias públicas/avisos de reuniones
- Publicaciones de cambios en el servicio y opciones de comentarios públicos
- Folleto/materiales de servicio de CART

Puede encontrar un ejemplo de traducción de documentos vitales en los Apéndices A1 y A2 que muestran las versiones en inglés, francés y español del aviso del Título VI publicado en los vehículos. Todos los documentos vitales anteriores están disponibles en español y francés en caso de que se presente una solicitud.

recibió. MTA también intentará obtener traducciones alternativas como se describe en el Factor 4.

Factor 4: Recursos disponibles para la MTA para el alcance de LEP, así como los costos asociados con ese alcance.

MTA ha comprometido recursos para mejorar el acceso a sus servicios y programas para personas LEP. La información bilingüe (inglés/español/francés) se distribuye en una gran cantidad de medios que incluyen:

1. Operadores de autobuses de tránsito bilingües que pueden facilitar comunicación entre pasajeros y otros conductores o despacho a través de la radio a bordo
2. Traducción de nuestro sitio web y todos los materiales publicados a docenas de idiomas.
3. Traducción de la página de Facebook y publicaciones a través de la traducción en línea.
4. Participación activa del personal de la MTA en los consejos y comités de servicios sociales locales que se ocupan de las poblaciones LEP
5. Disponibilidad de Documentos Vitales en Español y Francés.
Además, la MTA tiene una asociación con el Centro de Salud Comunitario de Manchester, que cuenta con traductores en el personal, lo que nos permite obtener materiales traducidos en otros idiomas a pedido. Puede haber un retraso de hasta una semana para estos, mientras que el español está disponible de inmediato a pedido.
6. Tablet a bordo capaces de traducir español o francés a inglés y viceversa, así como traducir idiomas adicionales. MTA está en proceso de capacitación para fusionarse con CART e instalará e implementará esta tecnología en el área de servicio de CART este otoño.

Utilizando el análisis de cuatro factores anterior, la MTA ha desarrollado el siguiente Plan de Asistencia Lingüística (LAP). MTA hará lo siguiente:

- Proporcionar servicios de traducción para todos los elementos de nuestro sitio web a través de Google Translate. Tenga en cuenta que, si bien solo se requiere que se realice para español y francés, MTA puede acomodar docenas de idiomas por encima y más allá del requisito mínimo.
- Proporcionar copias en papel o electrónicas de todos los documentos vitales en español y francés. Si es posible, MTA también proporcionará traducciones en otros idiomas más allá de los requisitos mínimos.
- Incluya las líneas “Si se necesita información en otro idioma, luego comuníquese con MTA al 603-623-8801”; “Si se necesita información en otro idioma, comuníquese con MTA al 603-623-8801” y “Si des informations sont nécessaires dans une autre langue, contactez MTA au 603-623-8801.” en todas las publicaciones.
- Utilizar los servicios de Language Line Solutions para interpretación telefónica para personas que hablan español.
- Proporcionar a los operadores tabletas capaces de traducir entre inglés y español para usar con los pasajeros que necesitan asistencia.
- Revise los pasos anteriores en caso de que otro idioma cruce el umbral de puerto seguro o si la MTA recibe comentarios sobre necesidades insatisfechas a través de nuestro Plan de participación pública.

Capacitación de los operadores

MTA requiere que todos los operadores de tránsito completen un mínimo de 8 horas de capacitación en seguridad y servicio al cliente anualmente. Parte de esta capacitación incluye la familiarización con la tecnología de traducción de tabletas y el servicio al cliente para pasajeros con discapacidades o dominio limitado del inglés.

H. Obligación de proporcionar información adicional previa solicitud

A discreción de la FTA, se puede solicitar por escrito a un destinatario información distinta a la requerida por la circular de referencia para investigar denuncias de discriminación o resolver inquietudes sobre

posible incumplimiento de los requisitos del Título VI. El Coordinador de Quejas del Título VI de la MTA (Subdirector: Operaciones de Tránsito) está disponible para proporcionar información adicional según sea necesario y para responder a cualquier consulta.

tercero RESUMEN DE ALCANCE Y PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

ACTIVIDADES

La MTA publica anualmente su Programa de Proyectos en el diario de mayor circulación general. La MTA celebró por última vez una audiencia pública para cambios en el servicio el 14 de abril de 2015 con respecto a su Programa de Proyectos para el año fiscal 2016 y los cambios específicos en el servicio que se realizarán el 1 de julio de 2015. En ese momento, la MTA estaba considerando la eliminación del servicio a una plaza comercial después de que el ancla principal, Shaw's, había cerrado. Esta plaza estaba en la zona del censo designada como de bajos ingresos, por lo que la MTA celebró una audiencia y, como resultado directo de los comentarios recibidos de la comunidad, ese cambio no se implementó. No ha habido aumentos de tarifas ni cortes de servicios durante este período. La audiencia pública más reciente tuvo lugar el 27 de octubre de 2022, pero no incluyó ningún cambio propuesto desencadenante. MTA publica el PoP anualmente y realiza una audiencia pública cada otoño con nuestra Junta.

El alcance a la comunidad minoritaria se lleva a cabo regularmente a través de la distribución de avisos a Minority Health Coalition y Latinos Unidos para que incluyan la información en sus materiales de alcance. MTA es miembro del esfuerzo Healthy Eating, Active Living (HEAL) que tiene como objetivo mejorar la salud y la calidad de vida de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, que incluye a muchas personas LEP. La MTA ha trabajado para garantizar que el transporte se incluya como una consideración de barrera cuando estos y otros interesados redactan los esfuerzos de divulgación. MTA se ha unido a la iniciativa del Proyecto LAUNCH y al Comité del Centro de la Cámara de Comercio, además de desarrollar una asociación de traducción con el Centro de Salud Comunitario de Manchester para servicios de traducción si se solicita para idiomas distintos al español. El Director Ejecutivo de la MTA se desempeña como Vicepresidente del Consejo de Coordinación de la Región 8, que supervisa varios proyectos adaptados a las poblaciones de personas mayores y de bajos ingresos, además de tener la tarea de aumentar el acceso al transporte al reducir las redundancias en el servicio.

Se realizó un alcance adicional a través de la participación con el sistema de información 211 de New Hampshire. Al marcar 211, los residentes del Estado de New Hampshire pueden acceder a múltiples recursos en una amplia gama de

categorías, incluyendo MTA bajo transporte. La asistencia está disponible a través del 211 para las personas que llaman que prefieren un idioma alternativo.

G. Obligación de desarrollar estándares cuantitativos de servicio.

- MTA utiliza un factor de carga de 1.0 para todas las operaciones de ruta fija. Si bien se permiten personas de pie a bordo, el objetivo es proporcionar un asiento para todos los pasajeros. MTA ha cumplido esta meta con una tasa de éxito del 100% durante los últimos tres años.
- La MTA no tiene estándares de avance de vehículos ya que no hay rutas fijas atendidas por más de un autobús a la vez. MTA opera un sistema central y radial basado en el centro de Manchester con todas las rutas saliendo y luego regresando al centro. En ningún momento hay más de 1 vehículo prestando servicio en una ruta.
- MTA considera que los vehículos llegan a tiempo si salen en un horario programado. punto de tiempo dentro de los cinco minutos de la hora programada. Con seis minutos de retraso, se considera que el vehículo está retrasado. Con quince minutos de retraso, se considera que se ha perdido el viaje.
El objetivo de MTA es lograr una tasa de rendimiento puntual del 90 % o más. MTA monitorea continuamente esta métrica e informa el desempeño mensualmente a la Junta de Comisionados, Ciudad de Manchester, y los resultados se hacen públicos para el acceso del público.
- MTA tiene una meta de disponibilidad de servicio que apunta a brindar acceso de transporte de ruta fija dentro de 0.75 millas del 85% de los residentes en el área de servicio. Esta área de servicio comprende casi en su totalidad Manchester con un servicio muy limitado a secciones de Bedford, Londonderry, Hooksett y Goffstown. A partir del 1 de octubre, la MTA absorberá el sistema CART y se brindará un servicio de respuesta a la demanda en Derry, Londonderry, Salem, Hampstead y Chester, así como un solo autobús de compras de ruta fija en Salem.

H. Obligación de desarrollar procedimientos cualitativos de atención.

- MTA tiene solo 1 instalación donde se almacenan todos los vehículos. la flota es compuesto por dieciocho vehículos de ruta fija que incluye 17 autobuses de piso bajo de 30' ADI. También se utiliza un solo corte de piso bajo

exclusivamente en la ruta Green DASH. La ruta específica y la asignación de vehículos se modifican diariamente en un esfuerzo por distribuir uniformemente las millas de los vehículos en todo el sistema.

- La instalación de servicios de tránsito a lo largo de las rutas de autobuses por parte de la MTA sería en función del número de pasajeros abordados en paradas a lo largo de esas rutas. Actualmente, MTA no ofrece ningún servicio. Las paradas de autobús consisten principalmente en un letrero en un poste. En algunos lugares, las marquesinas de autobús (que no pertenecen a la MTA o no están mantenidas) pueden colocarse a discreción de empresas privadas o propietarios para comodidad de sus clientes o inquilinos. Si bien la MTA se detendrá en estos refugios, principalmente no tenemos supervisión ni autoridad sobre ellos y no hay fondos de FTA asociados con ellos. En 2018, la MTA recibió la propiedad de 15 refugios, pero se quedaron donde los instaló la empresa del sector privado original.

Este plan fue aprobado por la Junta de Comisionados de la MTA el 29 de noviembre de 2022. Se incluirá una copia de las actas de esta reunión en este plan como Anexo G después de que se aprueben en la próxima reunión de la Comisión.