

TRANSIT

IS THE

ANSWER

**(EL TRANSPORTE
PÚBLICO ES LA SOLUCIÓN)**

Plan estratégico del transporte regional por cinco años

Febrero de 2023

Contenido

Sobre el presente documento	3
Estamos en un momento de gran cambio, y el transporte está preparado para afrontarlo	4
Trabajamos juntos para trazar el futuro	8
Con un proceso nuevo, hay voces nuevas	8
La visión que creamos juntos	13
Principios	13

Un futuro nuevo para el transporte público es posible con una financiación estable	18
La financiación operativa proveniente de las tarifas no es suficiente: se deberán tomar medidas	18
La financiación de capital es estable y está sacando sus frutos	29
Se necesitan más fondos operativos y de capital para una adaptación futura	36

Estamos progresando con un Programa de Apoyo y Acción	38
Información detallada sobre el Programa de Apoyo	39
Área de apoyo 1: Conseguir mayor financiación para las operaciones del transporte público.	40
Área de apoyo 2: Elaborar una estructura de financiación que dependa menos de las tarifas de los pasajeros y que, en vez de eso, se concentre en expandir el acceso a las oportunidades.	42
Área de apoyo 3: Construir una coalición en torno al valor que el transporte público aporta a la región de Chicago.	44
Área de apoyo 4: Apoyar las campañas que las comunidades llevan a cabo para mejorar la zona que rodea las estaciones y las paradas del transporte público y para lograr un desarrollo equitativo orientado al transporte público.	46
Área de apoyo 5: Involucrarse con las comunidades, con inclusividad y transparencia, sobre cómo se gasta el dinero del transporte público en la región de Chicago.	49
Área de apoyo 6: Conseguir mayor financiación para la infraestructura del transporte público.	51
Área de apoyo 7: Asociarse con las agencias viales para construir calles más aptas para el transporte público y potenciar el tránsito rápido de autobuses.	55

Detalles del programa de acción	60
Medida 1: Hacer que el sistema de transporte público sea más seguro y tenga más protección para todas las personas.	61
Medida 2: Emplear la nueva financiación como catalizador para crear un sistema de transporte que sea accesible en su totalidad.	64
Medida 3: Brindar a los pasajeros información sobre el viaje que sea más precisa y en tiempo real.	67
Medida 4: Hacer que el pago del transporte público sea más fluido y asequible.	70
Medida 5: Acelerar la transición a un sistema de transporte público regional cuyas emisiones sean casi cero y priorizar las comunidades agobiadas por una mala calidad del aire.	73
Medida 6: Evaluar el programa regional de inversión de una manera nueva; esto incluye las consideraciones para la igualdad racial y la justicia de la movilidad.	77
Medida 7: Adaptar el servicio de autobuses y trenes para satisfacer las necesidades cambiantes de los pasajeros.	81

Medición del progreso	85
Manténgase involucrado	93
Documentos relacionados	94

Sobre el presente documento

Este documento borrador es un plan de cinco años para el transporte público desarrollado por la Regional Transportation Authority (RTA) para la región compuesta por seis condados del noreste de Illinois que incluye transporte operado por la Chicago Transit Authority (CTA), Metra Commuter Rail (Metra), y Pace Suburban Bus (Pace). Este trabajo surge de más de un año de elaboración y de las contribuciones y la participación de miles de personas, incluidos los residentes de toda la región, los pasajeros actuales y precedentes del transporte y los cientos de otras personas interesadas. Asimismo, aparece en un momento fundamental del futuro de la región y presenta el compromiso inmediato de la RTA de mejorar el sistema de transporte público, las políticas prioritarias que necesitan más respaldo y que son vitales para un sistema con un buen funcionamiento y, sobre todo, una decisión crucial que la RTA, las personas interesadas y los jefes deben tomar en conjunto sobre cómo financiar nuestro sistema en el futuro.

Después de la aprobación, el personal de la RTA comenzará, de inmediato, a implementar diversas de las prioridades clave presentes en este plan, mientras que otras ya se están aplicando desde hace un tiempo.

Las siguientes páginas exponen una visión y los principios y, además, describen el proceso llevado a cabo para crear el plan antes de adentrarnos en las realidades y problemas actuales de financiación que está afrontando el sistema local de transporte. La segunda mitad del plan explica las metas de la política, las estrategias para lograrlas y los indicadores clave para evaluar el progreso. Este informe concluye con un plan para implementarse y enlaces a documentos relacionados que brindan información detallada y contexto del proceso y de la investigación.

Para emitir una opinión pública en línea, visite www.rtachicago.org/transit-is-the-answer. También puede enviar comentarios por correo electrónico a Communications@RTAChicago.org.

Para tomar medidas para potenciar este programa y, así, salvar el transporte público y mejorarlo para el futuro:

- En el caso de organizaciones: Únase a nuestra **Coalición Transit is the Answer**. Lo mantendremos actualizado de las oportunidades para que participe en las actividades de implementación del plan.
 - Después de la consideración de este plan por parte de la Junta de la RTA, habrá un conjunto disponible de herramientas para los socios a fin abogar por una mayor financiación del transporte público en febrero de 2023.
- En el caso de personas físicas: **Suscríbase para recibir comunicaciones de la RTA** y siga a la RTA en las redes sociales para recibir regularmente noticias sobre la coalición y el progreso de las medidas del plan.



Estamos en un momento de gran cambio, y el transporte está preparado para afrontarlo

Desde hace más de cien años, los trenes, los autobuses y los paratransitos forman parte de la estructura social y económica de Chicago y de las comunidades aledañas en la región con seis condados de la RTA. Al igual que nuestro Gran Lago, nuestra arquitectura innovadora y nuestra espléndida diversidad humana, somos quienes somos gracias a nuestro sistema de transporte. Millones de personas paradas en plataformas o veredas se han subido en trenes y en autobuses junto con compañeros de viaje que tienen el mismo objetivo: llegar a algún lugar. Las generaciones participaron en esta costumbre diaria de regresar en autobús a casa después de una larga jornada laboral o montaron un tren con entusiasmo para una salida de fin de semana. Si ha vivido en Chicago o en una ciudad o pueblo aledaños o si ha visitado dichos lugares, es probable que haya viajado en un tren o en un autobús o que haya visto alguno que circulaba cerca suyo. Tal es la integración que tiene el transporte público en la cultura, la comunidad y el paisaje de muchas ciudades que resulta fácil darlo por sentado.

Sin embargo, el transporte, al igual que tantas otras partes de nuestra sociedad, atravesó muchas situaciones durante estos últimos tres años.

El sistema de transporte público en el noreste de Illinois y aquellos que atienden a grandes zonas urbanas habrían colapsado —víctimas de la pandemia— si los trabajadores del transporte no se hubieran levantado todos los días para desempeñar su trabajo para que otros trabajadores pudieran ir a trabajar en los hospitales, las fábricas y las tiendas de alimentos y si el gobierno federal no hubiera reconocido que el transporte es esencial para la viabilidad social y económica del país. Durante la pandemia, la región aprendió que la cantidad de pasajeros por sí sola no es la única medida de valor que tiene el sistema y que el valor también residía en trasladar a los trabajadores esenciales y a las personas que hacen viajes esenciales (visitas al médico, compras de almacén, cuidado infantil, etc.).

Las ciudades y las grandes áreas urbanas están ejerciendo un papel de liderazgo al comprometerse con la equidad, el crecimiento económico inclusivo, la sostenibilidad y la resiliencia. El uso del transporte público durante el peor momento de la pandemia demostró por qué los autobuses y trenes aún siguen siendo una parte necesaria de nuestra estructura social y económica. Como la Ciudad de Chicago y muchas otras comunidades de la región se preparan para disminuir las emisiones del transporte y fomentar el crecimiento económico inclusivo, el transporte será una parte central en la consecución de estas metas. El transporte sobrevivió a la pandemia; pero la cantidad de pasajeros —junto con los ingresos provenientes de los boletos— sufrió descensos precipitados y todavía no regresó a los niveles previos a la COVID. Los cambios relacionados con la economía y otros factores provocaron que el



sistema esté más vulnerable al crimen violento, y la escasez de trabajadores afectó todos los aspectos del servicio. Como consecuencia, el sistema de transporte no atiende a los pasajeros del mejor modo que podría o que debería. Mientras tanto, el impuesto regional sobre la venta que históricamente representa el 40 % de la financiación de las operaciones obtuvo un buen rendimiento durante la pandemia. Gracias a los impuestos sobre la venta y al dinero de la ayuda federal de emergencia, los trenes y los autobuses de la región seguirán funcionando hasta el 2025, momento en el que nuestro sistema se encontrará con un precipicio fiscal. Si no se cambia el modelo actual de financiación que depende de las tarifas y si no se consigue un financiamiento adicional, las agencias de transporte afrontarán una crisis existencial que ni los aumentos de tarifas ni los recortes de los servicios pueden resolver al tiempo que se preserva un sistema de transporte útil y equitativo para la región.

No obstante, sabemos que el futuro no tiene por qué ser tan alarmante. La importancia que representa el transporte en la región —y una posibilidad inimaginable de que se achique el sistema— dirigió la atención de las mentes colectivas regionales en un plan para proteger el transporte y mejorarlo para los pasajeros actuales y futuros, y en una forma de alcanzar las metas más amplias de la región sobre la equidad, el clima, la economía, además de otras temáticas.

La RTA dedicó el último año a colaborar con cientos de personas que viajan en nuestro sistema regional de transporte y que sienten pasión por este con el objeto de observar el transporte público de una manera nueva: como un vínculo clave en nuestra infraestructura social y en una enorme economía diversificada del noreste de Illinois que refuerza sus cimientos. En el transcurso de este proceso, hemos trabajado para destacar las voces de los pasajeros. Durante la pandemia, los trabajadores esenciales fueron pasajeros constantes porque desde hace mucho tiempo dependían del sistema de transporte para satisfacer las necesidades diarias; y, por eso, las estrategias para mejorar el transporte para todas las personas residen en sus experiencias y conocimiento sobre el sistema.

La naturaleza sin precedentes de los últimos años dejó en claro que la RTA no pudo llevar adelante este proceso de planificación por sí sola. La agencia se comprometió a cambiar y a involucrar a las diversas comunidades regionales en una manera más profunda que nunca antes se haya hecho. Un proceso que comenzó como participación pública se convirtió en uno de cocreación. La sabiduría colectiva de los pasajeros de nuestra región mostró expectativas de que el transporte público sea un agente de cambio para responder a los problemas regionales que se postergan desde hace mucho tiempo sobre el acceso igualitario a las oportunidades, sobre la convergencia justa de los servicios y sobre cómo unir la región en una red de transporte conectada, segura y confiable que lidere la lucha contra el cambio climático. Los pasajeros consideran que el transporte es la respuesta y que este plan de acción y apoyo manifiesta las diversas voces de la región.

La RTA escuchó estas contribuciones y trabajó en conjunto con las Juntas del Servicio, los socios y las personas interesadas para potenciar un Programa de Apoyo y Acción integral que se describe luego en el presente documento. El programa es amplio e incluye muchas actividades de respaldo que llevarán a cabo la RTA, la CTA, Metra, Pace y la Chicago Metropolitan Agency for Planning (Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago, CMAP).

Como parte del programa, **las agencias trabajarán en conjunto en 2023** sobre el número de acciones fundamentales para el éxito a largo plazo del transporte, entre ellas:

- **Llevar adelante medidas positivas para conseguir una mayor financiación** para las operaciones del transporte y hacer que el sistema dependa menos de los ingresos provenientes de las tarifas mediante las siguientes medidas:
 - Realizar una amplia campaña pública de ayuda sobre la educación de la financiación del transporte y seguir involucrando una coalición que garantizará una financiación sostenible y continuada.
 - Colaborar con los socios regionales para identificar las opciones de financiamiento y elaborar propuestas de ingresos monetarios.



- Obtener de la legislatura de Illinois un alivio continuo del coeficiente de recuperación y, a la vez, desarrollar una reforma estructural permanente del financiamiento.
- **Llevar adelante un conjunto de iniciativas nuevas para el transporte regional** que mejorarán el sistema para los pasajeros y que incluye las siguientes iniciativas:
 - Convocar una cumbre regional e intersectorial de seguridad y prevención con el objeto de facilitar la transmisión de la información y analizar las soluciones holísticas de los desafíos que afectan el transporte.
 - Solicitar financiación para poner a prueba un programa regional ampliado de boletos gratuitos o con tarifa reducida al que puedan acceder las personas con ingresos bajos para hacer que el sistema sea más asequible y para aumentar el conocimiento sobre los límites que las tarifas representan para los pasajeros.
 - Encargar una evaluación independiente de la accesibilidad y la calidad de la comunicación de los pasajeros, de la señalización y de la información; y compartirla en las agencias y entre estas.
- **Comenzar, de manera colaborativa, la elaboración de tres planes de acción regionales** para programar inversiones que apoyen una región próspera, incluido lo siguiente:
 - Un proyecto regional para una accesibilidad mejorada, que se desarrolle sobre la base de planes existentes de la Junta de Servicio y brinde un inventario exhaustivo de los proyectos de capital y respalde las mejoras de infraestructura necesarias para lograr que el sistema de transporte regional sea accesible en su totalidad.
 - Un plan de acción climática del transporte regional que se base en planes existentes de la Junta de Servicio e identifique de qué manera el transporte puede respaldar las metas de acción climática de la región, resuma las estrategias regionales que alentarán a más personas a viajar en el transporte y trace un rumbo para reducir la huella del sistema de transporte y avanzar hacia operaciones de transporte con cero emisiones.
 - Una política comunitaria apta para el transporte, que actualice el informe *Setting the Stage for Transit* (Creación de las condiciones para el transporte) de la RTA, para fijar las normas para las comunidades y para responsabilizarlas de las decisiones sobre el uso del terreno y mejorar el acceso al transporte a fin de garantizar que los pasajeros viajen seguros y de manera eficiente.

Las agencias llevarán a cabo estas tareas de manera conjunta, además de otras actividades y en colaboración con estas que se resumen en los planes clave publicados por las tres agencias recientemente e incluyen lo siguiente:

- El plan de acción con foco en el cliente de la CTA “**Meeting the Moment: Transforming CTA’s Post-Pandemic Future**”, “Meeting the Moment Action Plan” (Afrontar el momento: transformación del futuro pospandémico de la CTA, “Plan de acción para afrontar el momento”) publicado en agosto de 2022 que incluye iniciativas estratégicas diseñadas para responder con prontitud a los desafíos más urgentes que tienen los pasajeros.¹
- El nuevo plan estratégico de Metra “**My Metra, Our Future**” (Mi Metra, nuestro futuro), publicada para la opinión pública en octubre de 2022, incluye una visión, misión y meras revisadas para la agencia y servirá como guía para el futuro de Metra.²
- La visión estratégica actual de Pace “**Driving Innovation**” (Impulsar la innovación) adquirida en septiembre de 2021 y establece las prioridades e iniciativas fundamentales de la planificación y las políticas para los próximos años.³



Transit is the Answer también se basa en la colaboración y los éxitos resultantes de *Invest in Transit* (Invertir en el transporte público), el Plan estratégico de transporte regional 2018-2023 adoptado por la Junta de la RTA en enero de 2018. *Invest in Transit* destacó la importancia de la financiación de capital sostenible en el logro de las metas estratégicas y resumió varios proyectos prioritarios que se verían potenciados con financiamiento de capital adicional. El plan guio el trabajo colectivo de las agencias de transporte y obtuvo el éxito con la aprobación de un proyecto de ley estatal de capital relevante, Rebuild Illinois, en 2019. Conforme a esta ley estatal, la junta de la RTA debe adoptar un Plan estratégico cada no menos de cinco años; por lo tanto, *Transit is the Answer* se ha desarrollado como el plan próximo.

La RTA valora las opiniones y los aportes recibidos durante el proceso de desarrollo del plan, incluso los recibidos de manera pública en el borrador. Esperamos seguir en contacto con los pasajeros, las personas interesadas y audiencias más amplias durante la implementación.

Continúe leyendo para informarse sobre cómo el transporte público es la solución a muchos de los desafíos de la región y cómo usted puede seguir participando mientras progresamos con el Programa de apoyo y acción.

Transit is the Answer: Generación del rendimiento económico

El sistema de transporte de la región de la RTA, aproximadamente, abarca 3,700 millas cuadradas, atiende a 8.3 millones de residentes y da acceso a 4.2 millones de puestos de trabajo en los condados de Cook, DuPage, Kane, Lake, McHenry y Will.⁴ En 2019, la actividad económica en los seis condados que el sistema de la RTA abarca representaron el 74 % de la actividad económica general en Illinois.⁵ Este dinamismo económico acontece, en su totalidad, en menos de una décima parte del área total del estado. Si no fuera por el transporte y las conexiones que este permite en toda nuestra región, no se podría lograr este nivel de actividad económica. Nuestro sistema de transporte es un diferenciador económico para la región: une a las personas aptas para trabajar con las oportunidades, incrementa la resistencia económica y alienta el crecimiento.⁶



Trabajamos juntos para trazar el futuro

La magnitud, la complejidad y el carácter existencial de los desafíos a los que se está enfrentando nuestro sistema de transporte exigen un nuevo proceso inclusivo para elaborar el presente plan estratégico. Estos desafíos resultan demasiado grandes para que una sola agencia u organización los aborde de manera independiente, y la RTA considera que la única manera en que podemos ponernos a la altura para afrontar las situaciones del momento es mediante la construcción de una coalición (además del aprendizaje mutuo y de la determinación de un programa con medidas). La RTA se compromete a cambiar, y el proceso que seguimos durante los último dieciocho meses evidencia dicho compromiso. Todos los aspectos del presente plan, incluida la visión, los principios y las medidas para realizar, se crearon, durante el último año, mediante la colaboración con miles de voces diversas y su participación.

Esa estrategia de participación tenía dos principios rectores consolidados: la transparencia y la responsabilidad. Si bien estos principios han sido fundamentales para la RTA desde hace mucho tiempo, el proceso de participación intensificó y redefinió el modo en el que se representa en la RTA y en nuestro proceso de planificación regional.

Con un proceso nuevo, hay voces nuevas

Para el proceso de elaboración de este plan, utilizamos un abordaje integral: involucramos a un gran grupo diverso de voces y perspectivas provenientes de toda la región para cocrear las prioridades del plan. Con el objeto de involucrar a un grupo diverso de personas interesadas, identificamos cuatro audiencias clave y adaptamos nuestro abordaje para cada grupo.

- El **público afectado** representa a los pasajeros actuales y anteriores y a los residentes de la región con seis condados a la que la RTA brinda su servicio. Este grupo se centró en aquellas personas a las que más les afecta el transporte público y las decisiones sobre este en toda la región y que vivieron experiencias cruciales, aunque no siempre posean el vasto conocimiento técnico sobre la planificación del transporte. Se involucró activamente en todo el proceso de planificación a estas personas usando un foco especial en oportunidades de participación repentina asincrónica y presencial con formas claras para que valoren su experiencia con el transporte a lo largo de la región y hagan un seguimiento de este.
- Los **promotores** consistían en integrantes de las cámaras de comercio, académicos, defensores y planificadores regionales y locales, y el personal de negocios locales. Se involucró a estas personas con anticipación a los asuntos sobre los que decidir, mediante conversaciones individuales, reuniones regulares y talles de planificación. Los promotores ofrecieron tanto su experiencia vivida como su conocimiento específico sobre el tema. Su apoyo y su percepción fueron importantes para determinar el plan estratégico.



- Las **personas influyentes** se definieron como el personal y la dirección de la RTA, el personal y la dirección de la Junta de Servicio y los funcionarios elegidos. Este grupo ayudó a convertir las prioridades del público y de los promotores en un programa factible de medidas con el que las agencias de transporte y los funcionarios elegidos pueden colaborar para implementarlo en los próximos años.
- Los **responsables de tomar las decisiones** son los integrantes de la Junta de Directores de la RTA y, por lo tanto, son quienes ratificarán, en última instancia, el presente plan con la aprobación formal. Los responsables de tomar las decisiones recibieron actualizaciones periódicas durante las reuniones de la Junta de la RTA y formaron parte en otras oportunidades de participación durante el transcurso del proceso de planificación.

El plan estratégico se elaboró durante el transcurso de dieciocho meses en tres etapas principales: (1) **escuchamos**; (2) **cocreamos**; e (3) **integramos**. A continuación, se explica con mayor detalle cada etapa.

1. Escuchamos

La meta de la etapa de escuchar era recopilar y compartir las contribuciones iniciales sobre las prioridades, los desafíos y las oportunidades que debe tratar el plan. Esta etapa abarcó múltiples puntos amplios de contacto, incluida una serie de blogs de invitados por parte de intelectuales del transporte del país y de la región, un foro público realizado con la Universidad de Illinois-Chicago, disertantes invitados en las reuniones de la Junta de Directores de la RTA, talleres con las personas interesadas y una encuesta pública que recibió más de 1,500 respuestas. Estas fueron algunas preguntas clave que se plantearon durante esta etapa:

- En la actualidad, ¿cuál es la mayor oportunidad de impacto que el proceso del plan estratégico debe abordar?
- ¿En qué tipo de cambios en el sistema de transporte debe concentrarse este proceso?
- ¿Qué problemas económicos clave deben abordarse a través de este proceso?
- ¿Cuáles son algunas formas productivas en las que la RTA puede definir, comprender e incorporar la equidad durante este proceso?

La participación durante la etapa de escuchar definió la visión, los resultados y los principios del plan. Se emplearon estos elementos para perfeccionar el abordaje y las preguntas clave planteadas en las etapas posteriores del proceso. Antes de proseguir, compartimos un borrador de los resultados, que perfeccionamos en función de los comentarios constructivos y de la opinión pública provenientes de la Junta de Directores de la RTA y de los grupos de interés.

La etapa de escuchar evidenció que este plan necesitaba apalancar la región para resolver los problemas que la RTA era incapaz de abordar de manera independiente y para seguir involucrando a un rango diverso de personas interesadas a fin de que representen los principios del plan: la administración, el compromiso con el cambio y la equidad.

Actividades de participación

- Taller de la Junta en agosto de 2021
- Disertantes invitados en las reuniones de la Junta de Directores de la RTA en el otoño de 2021
- Una serie de blogs en carácter de invitados por parte de intelectuales del transporte del país y de la región
- Un foro público realizado con la Universidad de Illinois-Chicago



- Encuesta pública con el conjunto de herramientas para publicidad del socio, la cual reunió más de 1,500 respuestas
- Taller para personas interesadas (del grupo “promotores”)
- Actualización en redes sociales, blogs y boletines

2. Cocreamos

En respuesta al gran interés observado en la etapa de escuchar y a la fuerte sensación de urgencia y de exigencia para tener un proceso inclusivo que se manifestó durante esa etapa, la RTA reunió a cinco grupos de trabajo para analizar los temas clave del plan, identificar las prioridades y elaborar recomendaciones. Fue importante que la RTA trabaje en colaboración con las diversas personas interesadas y que juntos establezcan las metas y las estrategias que constituyen este plan. La RTA ofreció estipendios a los participantes que lo solicitaron para garantizar que recibieran la compensación por su tiempo y su experiencia. A través del programa de planificación comunitaria, esta agencia ya había experimentado con el uso de la compensación para fomentar la participación de un público diverso; sin embargo, esta fue la primera vez que se usó como táctica para tener una participación inclusiva como parte del proceso del plan estratégico.

Las reuniones de los grupos de trabajo se diseñaron con cuidado para crear un foro productivo e inclusivo para debatir y para desarrollar un grupo de personas interesadas que conozcan los problemas del transporte público y las posibles soluciones y que puedan desempeñarse como defensores del plan y sus recomendaciones.

Grupos de trabajo

- Dos grupos de trabajo técnicos sobre los proyectos de prioridad de capital y el plan económico a diez años
 - Los grupos consistían en expertos técnicos provenientes de la RTA, de las Juntas de Servicio y de la CMAP.
 - Cada grupo elaboró un memorando técnico que resume las recomendaciones que se incluirán en el plan definitivo.
- Tres grupos de trabajo con personas interesadas que trataron temas relacionados con el servicio del transporte público, la responsabilidad económica y la inversión en la infraestructura
 - Los grupos estaban conformados por un total de más de cien personas que representaban a más de setenta organizaciones de toda la región.
 - Se utilizaron estrategias innovadoras de participación, incluido un sitio web central con los grupos de trabajo para compartir documentos, para la compensación directa (de solicitarse) a las personas y las organizaciones por participar y para las encuestas sobre los comentarios constructivos después de cada reunión.
 - Cada grupo elaboró un memorando que resume las recomendaciones que se incluirán en el plan definitivo.

3. Integramos

Los integrantes de los grupos de trabajo crearon cientos de medidas deseadas para mejorar el sistema de transporte regional y para ayudar a llevar adelante la visión de este plan de tener un transporte público seguro, confiable y accesible que conecta a las personas con las oportunidades, que potencia la equidad y que lucha contra el cambio climático. La RTA realizó otra campaña de difusión para escuchar a las personas en cada uno de los seis condados de la región y, de este modo, aprendió el cómo y el por qué las personas valoran



el transporte, y sus prioridades para mejorar el sistema. La RTA trabajó junto con sus socios en las Juntas de Servicio y la CMAP e incorporó contribuciones más amplias del público y de las personas interesadas para crear un Programa de Apoyo y Acción y un plan con el objeto de comenzar a implementar los asuntos más prioritarios de inmediato.

Actividades de participación

- Taller para personas interesadas (del grupo “promotores”) y panel de discusión con el grupo de trabajo
- Dos encuestas de opinión pública, que recopilaron miles de respuestas
- Cinco talleres con la Junta de Servicio y con el personal de la CMAP
- Ocho eventos presenciales de participación en los seis condados
- Más de cincuenta presentaciones para los socios, las personas interesadas y las juntas de condado
- Audiencia pública

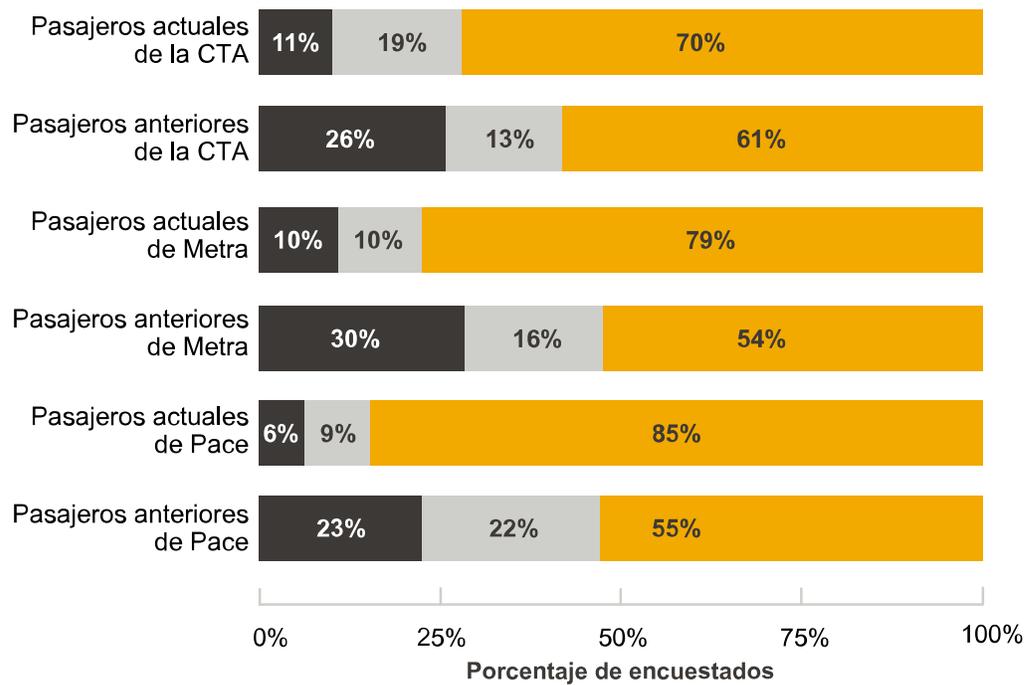
La visión, los principios, las metas y las estrategias presentes en el resto de este documento son el resultado directo de este proceso y de las ciento de horas de compromiso que le dieron forma. El sistema de transporte que la RTA ayuda a dirigir es propiedad de todos, al igual que las recomendaciones de este plan. El transporte público por sí mismo es un bien público y este proceso fue un reflejo de ese ideal; este se hizo para la región y por esta, y su implementación también depende de los socios de toda la región.

Transit is the Answer: Oportunidad económica

El transporte público es un igualador económico que conecta a las personas con la diversidad de oportunidades en toda nuestra región. Durante la pandemia, se enfatizó la función crucial que tiene el transporte público en conectar a las personas con los puestos de trabajo y con los servicios. La RTA encuestó a los pasajeros en todo el sistema entre noviembre de 2020 y enero de 2021. Los trabajadores esenciales, las personas que se identifican como afroamericanas o latinas y los pasajeros con ingresos bajos fueron quienes más dependían del transporte público.⁷ Además, entre el 70 y 85 % de los pasajeros en la CTA, Metra y Pace indicaron que trabajaban en puestos laborales en industrias presenciales tales como el comercio minorista, la educación y la atención médica.⁸



Figura 1: Respuestas de la Encuesta de la RTA realizada en noviembre de 2020 y enero de 2021 que muestran el sector de trabajadores por Junta de Servicio y tipo de pasajero



La visión que creamos juntos

La nueva visión para el transporte que se creó con el siguiente proceso colaborativo.

Nuestra visión es un transporte público seguro, confiable y accesible que conecte a las personas con las oportunidades, que potencie la equidad y que luche contra el cambio climático.

Principios

Estos son los tres principios centrales que guiaron el proceso de elaboración del presente plan y que serán fundamentales para la implementación: equidad, compromiso con el cambio y administración.

Equidad

La región de Chicago es el hogar de más de ocho millones de residentes de todas las razas y los grupos étnicos; pero un legado de racismo y segregación, incluso en nuestro sistema de transporte, causó que muchas personas no puedan acceder a las oportunidades de manera equitativa.

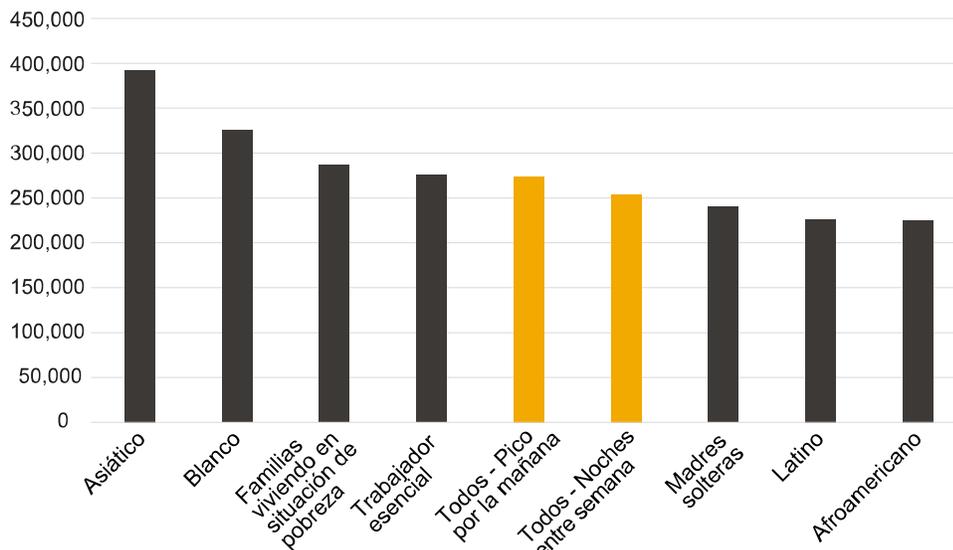
La RTA admite los perjuicios históricos que han dejado a las personas y comunidades de color, las personas con los ingresos más bajos, los residentes con discapacidades y los adultos de la tercera edad —todos estos grupos que más dependen del transporte público— sin la red de transporte que merecen.

El transporte conecta a las personas con los puestos de trabajo, la educación y la atención médica. Brinda independencia a las personas con discapacidades. Traslada a las personas a oportunidades económicas que están más allá de su comunidad. Durante la pandemia, el transporte fue un sustento vital siempre en marcha porque seguía brindando viajes esenciales, incluidos los de trabajadores como enfermeros y empleados de depósitos, a puestos de trabajo que permitieron a millones de personas quedarse en casa.

En 2021 TransitCenter publicó el Panel de equidad en el transporte público para medir cómo el acceso a los sistemas de transporte varía a lo largo de los grupos poblacionales. El análisis muestra que, en el centro urbano de nuestra región, los residentes afroamericanos y latinos pueden acceder a un 18 % y un 17 % menos de puestos de trabajo mediante el transporte público que el residente promedio que viaja en el pico de la mañana; en cambio, los residentes blancos y asiáticos pueden acceder a un 19 % y 43 % más de puestos de trabajo que el residente típico promedio, como se muestra en Figura 2.⁹

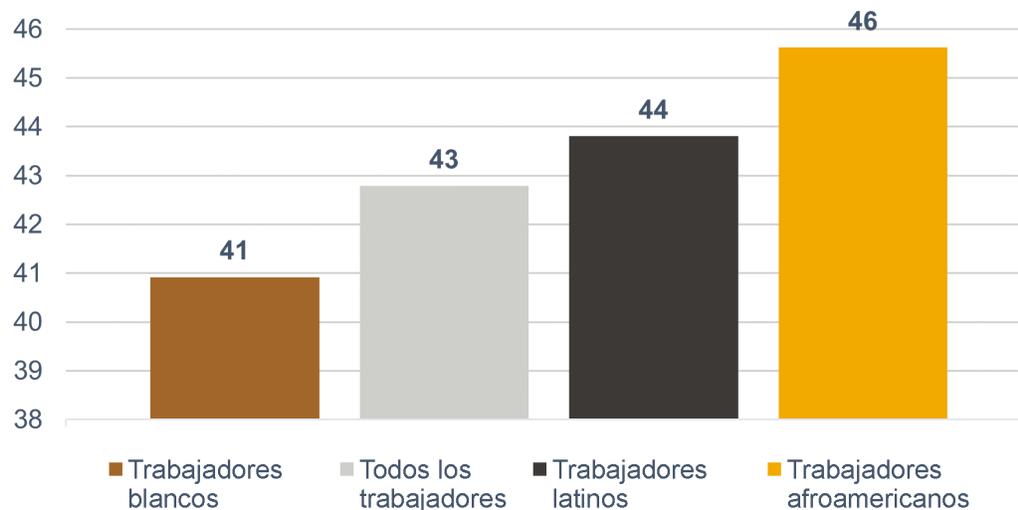


Figura 2: Cantidad de puestos de trabajo promedio a los que se llega en 45 minutos desde el hogar con el transporte público para diferentes grupos poblacionales en el centro urbano de Chicago, TransitCenter otoño 2021



En toda la región, el tiempo de viaje que realizan los residentes afroamericanos y latinos que dependen del transporte para ir a trabajar es más extenso en comparación con los trabajadores promedio y blancos de la región.¹⁰

Figura 3: Tiempo promedio de viaje en el transporte público en minutos por raza, Replica otoño 2021

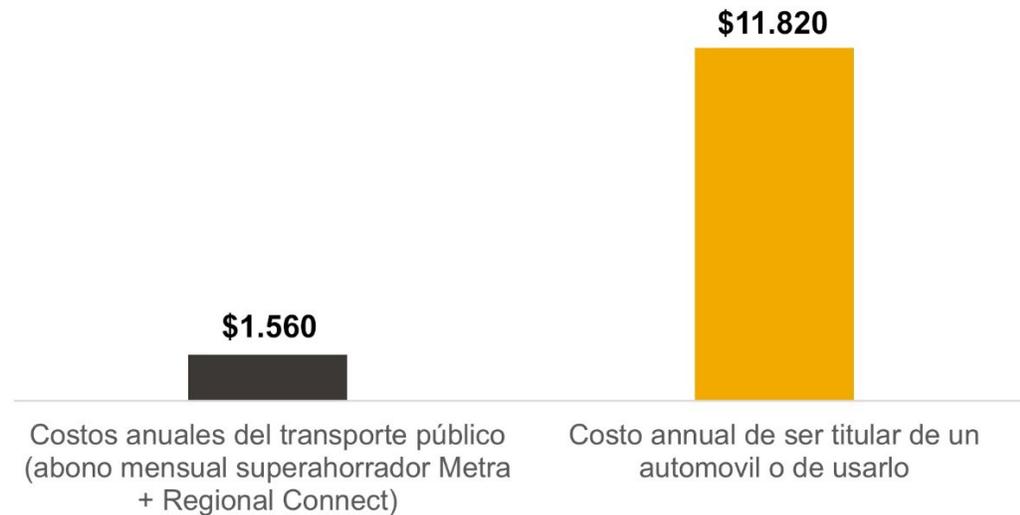


Para cumplir la promesa de que la región de Chicago tenga un sistema de transporte más equitativo, incluido aumentar el acceso para trabajadores afroamericanos y latinos, se necesitará que la coalición de responsables de la toma de decisiones adopte decisiones sobre las políticas de manera deliberada y, también, se necesitará cambiar las políticas y los procesos administrativos que ponen en funcionamiento dichas decisiones. Además de la obligación moral de brindar un acceso equitativo al transporte, el brindarlo resulta la decisión inteligente desde la perspectiva económica. Los empleadores no pueden disponer de todo el grupo de personas aptas para trabajar que podría mejorar su fuerza laboral; y, porque la región de Chicago sigue reponiéndose de la pandemia, no podemos permitirnos que alguien se quede afuera.

Brindar una forma asequible de viajar

El transporte también protege la asequibilidad. En toda la región, las familias destinan el 20 % del presupuesto para cubrir los costos de transporte, y el costo promedio de tener y conducir un automóvil es casi \$12,000 por año.¹¹ Al usar el transporte público, las familias pueden conducir menos, poseer menos automóviles y ahorrar miles de dólares cada año.

Figura 4: Costos anuales del transporte para los hogares de la zona de Chicago



Compromiso con el cambio

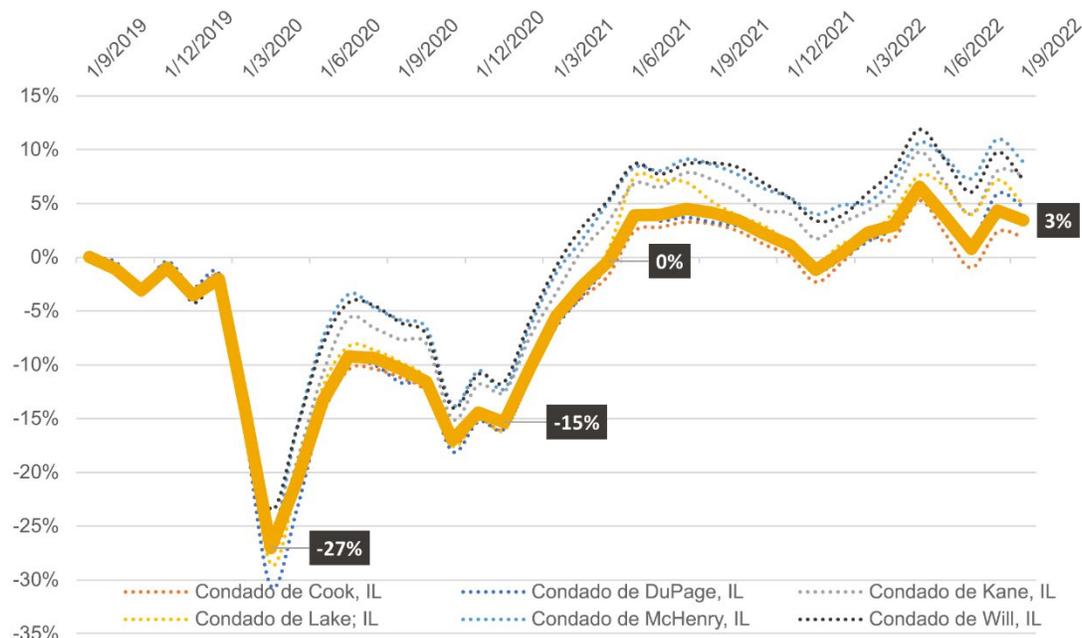
El cambio es la única constante del transporte público y los pedidos de cambios se aceleraron durante los últimos años. La pandemia cambió la manera en que vivimos, trabajamos y nos trasladamos; como consecuencia, el transporte público debe adaptarse.

La RTA reconoce que a las agencias públicas les puede resultar desafiante cambiar, pero quedarse en el statu quo no es una opción. El efecto combinado del cambio de nuevas tendencias de viaje, nuevas tecnologías y la pandemia dio lugar a que más personas hoy trabajen desde el hogar o elijan conducir cerca del hogar en lugar de viajar en transporte público, en comparación con cinco años atrás. Esto hace que nuestras carreteras estén más pobladas, nuestros viajes sean más lentos y más costosos, y el aire esté más contaminado. También significa que el sistema de transporte enfocado en los pasajeros necesitará cambiar para servir más a las necesidades de las personas a la mitad del día laborable, la tarde y el fin de semana.

Se necesita innovación no solo para repensar cómo financiamos el transporte y para satisfacer las necesidades cambiantes de los pasajeros, sino también para mejorar el modo en que las agencias de transporte colaboran y para involucrar, de una manera mejor, a las comunidades que atendemos cuando tomamos decisiones sobre las inversiones en el transporte.

En los más de mil encuestados, desde noviembre de 2021 hasta febrero de 2022, la opinión de “crear un sistema más flexible que brinde mejores servicios a los destinos fuera del centro de Chicago durante los horarios que no corresponden a los viajes al trabajo habituales por la mañana o por la tarde” clasificó en lo más alto de los cambios posibles que se necesitan llevar a cabo en el transporte público regional.

Figura 5: Cambio de porcentaje en los viajes regionales tomado en un día laborable promedio según comparación con septiembre de 2019, Replica otoño de 2022



Cambios en los patrones de viaje

Los viajes a lo largo de toda la región, en todos los medios de transporte, cayeron al inicio de la pandemia de la COVID-19; solo recuperaron los niveles prepandémicos en la primavera de 2021. Los viajes son los que más tardaron en volver en el condado de Cook, aumentando el número de viajes con mayor rapidez en los condados de Kane, McHenry y Will, donde se observan aumentos del 7 % o superiores en la cantidad de viajes durante los días laborables. En septiembre de 2022, el viaje regional, determinado como viajes en todos los medios de transporte, superaba en un 3 % los niveles de 2019.¹² En la región, la porción de residentes que trabajan desde la casa fue del 4.1 % en septiembre de 2019, su pico máximo fue 38.5 % en abril de 2020 y, ahora es del 16.7 % desde septiembre de 2022.¹³ Este aumento en el trabajo desde casa es una forma en la que han cambiado los patrones de viaje.

Administración

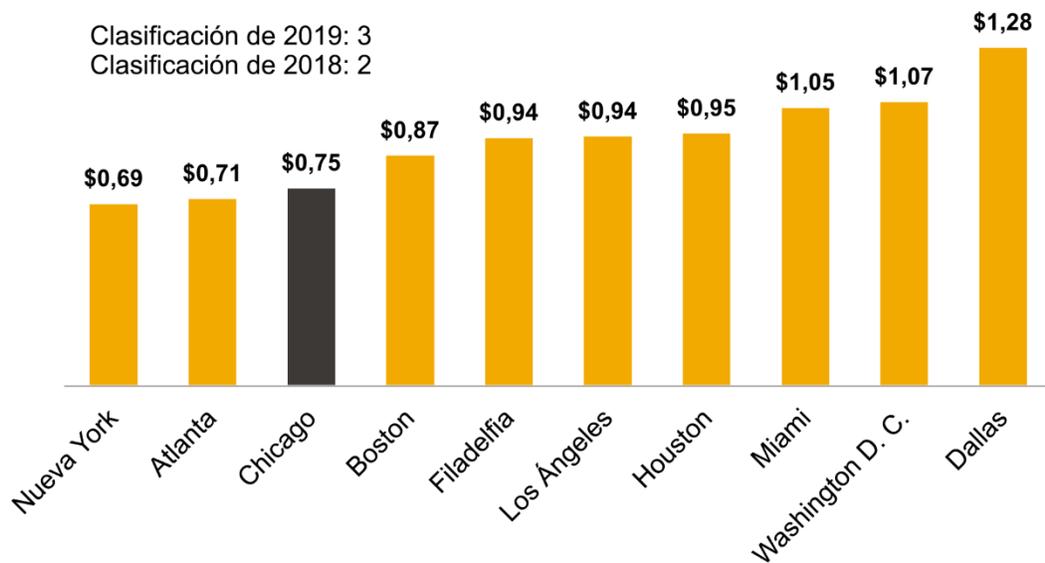
La RTA admite que somos quienes administramos el sistema de transporte público más grande de los Estados Unidos, una combinación mundialmente reconocida de la infraestructura histórica y la innovación moderna. Este sistema le permitió a la megarregión de Chicago convertirse en una economía dinámica mundial cuyo tamaño es igual a la de Suiza y, ahora, debe adaptarse para responder a los problemas urgentes del cambio social, económico y ambiental mientras se avecinan desafíos económicos.

La RTA y las Juntas de Servicio se comprometen a abordar estos desafíos económicos de manera directa y, a la vez, a ser buenos administradores económicos del limitado dinero disponible para garantizar que este sistema de transporte público, el elemento vital que recorre 274 comunidades, sea viable para la próxima generación.

Antes de la pandemia, éramos una de las regiones que prestaba el servicio de transporte público con mayor eficacia. En 2019, el costo operativo promedio de milla viajada por pasajero era \$0.75, monto menor que aquel de la mayoría de las regiones homólogas.



Figura 6: Costo operativo promedio regional por milla viajada por pasajero para la región de Chicago y nueve regiones homólogas, 2019



Nuestro sistema funciona en una manera rentable, pero mantener los costos bajos no es la mejor ni la única manera para evaluar la administración o la efectividad general. Debemos llevar adelante más medidas como región para reconocer y evaluar el lugar como bien público que tiene el transporte en nuestra sociedad. Invertir en el sistema de transporte público significa hacer que las comunidades sean más accesibles para todas las personas, brindar a la gente acceso a un puesto laboral, la educación, la atención médica y las necesidades de la vida, y disminuir los impactos climáticos del sistema de transporte más amplio. La inversión de nuestros recursos compartidos representa el modo en el que todos podemos ser buenos administradores del mundo circundante y construir la región que deseamos para nosotros y para nuestro futuro.

Un futuro nuevo para el transporte público es posible con una financiación estable

Las personas interesadas y el público dejaron en manifiesto que el transporte es un activo valioso que es necesario proteger, mejorar y ampliar. No obstante, la realidad de los sistemas de transporte en todo el país es que se infravaloraron y no se realizaron inversiones suficientes porque los fondos públicos se canalizaron a las calles, los aparcamientos y otras infraestructuras que respaldan el uso de automóviles más que el del transporte público. Ese paradigma necesita pasar a invertir en maneras más eficientes y equitativas de transportar a personas que conducir únicamente: el transporte público es la solución.

Invest in Transit (Invertir en el transporte) destacó la necesidad de tener una mayor financiación de capital para ayudar al sistema de transporte a crecer y a mantenerse competitivo en 2018, en un período cuando el transporte se encontraba relativamente estable, pero era amenazado por su condición en declive, por la competencia de las empresas de la red de transporte y por una congestión continua de las calles. Gracias a los nuevos programas de financiación de capital provenientes de los gobiernos federales y estatales y de las actividades realizadas desde *Invest in Transit*, la RTA y las Juntas de Servicio podrán llevar adelante mejoras considerables de capital durante los próximos cinco años y lapso superior. A pesar de lo mencionado, nunca terminará el trabajo de mejorar un sistema con más de cien años: décadas de desinversión causaron una gran acumulación de proyectos que aún deben completarse. Además, el sistema de transporte ahora afronta la inestabilidad adicional de una inminente crisis de financiación operativa y nuevas demandas de viaje ocasionadas por la pandemia. Tanto la inversión de capital como la de operación deben proseguir en niveles incluso mayores durante un lapso prolongado para hacer que el transporte sea más moderno, competitivo y confiable.

La financiación operativa proveniente de las tarifas no es suficiente: se deberán tomar medidas

En la actualidad, el sistema de transporte de Chicago está financiado por una combinación del impuesto regional sobre la venta, la financiación del estado de Illinois y los ingresos generados por el sistema, como las tarifas que abonan los pasajeros. Antes de la pandemia, este impuesto a la venta era relativamente estable pero los ingresos de las tarifas estaban decayendo lentamente y las limitaciones de financiación restringían la capacidad de la Junta



de Servicio para probar modelos nuevos e innovadores que no generarían, de manera inmediata, ingresos ni un aumento de pasajeros.

Los sistemas de transporte de Chicago continuaron siendo el salvavidas para más de 250,000 pasajeros diarios durante el peor momento de la pandemia. Si bien muchas personas siguieron utilizando el transporte público, muchas otras dejaron de hacerlo o lo hacían con menos frecuencia, lo que implicó que se recaudaran menos boletos y que el sistema de la RTA —al igual que muchas agencias a lo largo del país y del mundo— enfrentara una crisis inmediata de presupuesto.

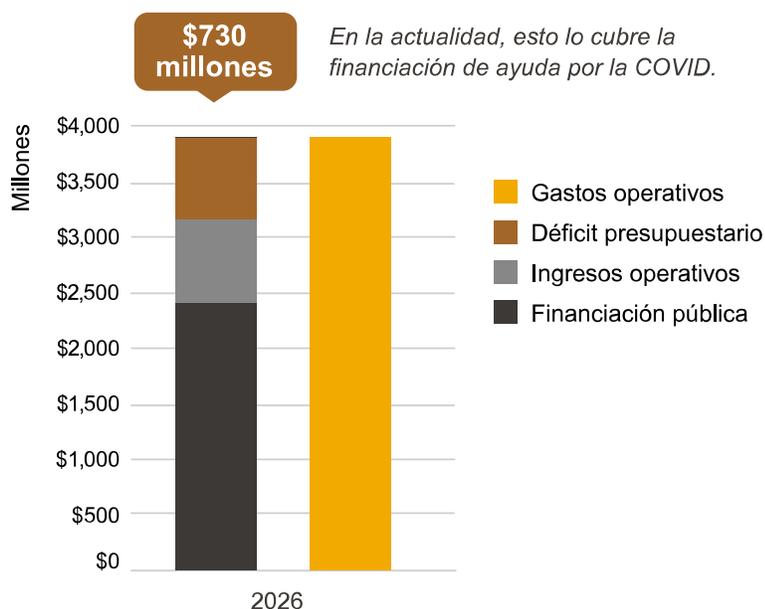
El gobierno federal, durante dos administraciones de partidos políticos opuestos y gracias a la presión de las agencias y los defensores del transporte a lo largo del país, respondió y reconoció la necesidad y la importancia de seguir financiando las operaciones de transporte en 2020 y en 2021. En total, la RTA recibió una asignación de \$3,500 millones en fondos de ayuda federal para ayudar a contrarrestar la pérdida de ingresos de tarifas proveniente de la merma en la cantidad de pasajeros por la pandemia. Este fondo de ayuda combinado con el impuesto sobre la venta y los fondos estatales de la RTA mantuvieron a flote el sistema de transporte durante los primeros meses más sombríos de la pandemia y hoy en día lo siguen respaldando. Sin embargo, como se describe en esta sección, se espera que la financiación federal de ayuda se acabe en 2025. Existe precedente histórico de que el gobierno federal financie las operaciones del transporte, pero no en sistemas con una magnitud similar al nuestro desde la década de los años 80.

La cantidad de pasajeros superó el umbral de un millón de viajes diarios en otoño de 2022. Sin embargo, este rendimiento no es suficiente para la estabilidad fiscal y pone en cuestionamiento la dependencia de las tarifas de cara al futuro. Asimismo, se cree que la cantidad de pasajeros no recuperará los niveles de 2019 en un futuro inmediato. Desde marzo de 2020, las restricciones de salud y de seguridad públicas vigentes durante la pandemia, el aumento de personas que trabajan desde la casa y los cambios en cómo las personas viajan se combinaron para reducir drásticamente la cantidad de pasajeros en el transporte público. Aunque los pasajeros están regresando al sistema, se proyecta que los impactos de la pandemia y los cambios permanente en el trabajo remoto e híbrido causen una menor cantidad de pasajeros para el resto de la década en comparación con 2019.

Todas las agencias están trabajando incansablemente para recaptar pasajeros; no obstante, desde 2026, el sistema podría enfrentarse a una brecha presupuestaria anual de \$730 millones si se presume que se preservan los niveles actuales del servicio en todo el país. En casi el 20 % del presupuesto de gastos anual, esta brecha prohibirá cualquier mejora adicional al sistema regional.



Figura 7: Gastos e ingresos operativos anuales proyectados, incluido el déficit presupuestario, 2026



La falta de medidas, la reducción del servicio y el incremento de las tarifas no son aceptables, ni sostenibles

De no tomar ninguna medida, las agencias y sus Juntas deberán lidiar con las difíciles opciones de reducir el servicio, aumentar las tarifas o ambas acciones. Las medidas para disminuir los costos operativos de manera radical podrían incluir el inicio de despidos considerables, quitas de rutas o líneas, reducciones en el servicio, cierre de estaciones, cancelación de proyectos de mejora en el capital y otras medidas drásticas que perjudicarán aún más nuestro sistema de transporte y que provocarán interrupciones masivas en la economía, la fuerza laboral y las comunidades de la región.

La RTA y las Juntas de Servicio no pueden resolver la crisis de financiación solo con el aumento de las tarifas porque los aumentos de tarifas con la envergadura necesaria para cubrir la brecha presupuestaria (casi el doble de lo que son hoy) reducirían la cantidad de pasajeros y esto, a su vez, invalidaría los ingresos adicionales generados por las tarifas más altas. Incluso en el caso de que se suponga que los aumentos de tarifas no afectarán la cantidad de pasajeros (suposición no respaldada por la evidencia empírica de investigaciones sobre la conducta de los pasajeros), tales aumentos importantes de las tarifas no tendrían precedentes y provocarían que muchos pasajeros no puedan costear el sistema, en especial los usuarios más vulnerables que tienen pocas opciones y que entrarían en conflicto directo con el principio de equidad que resume el presente plan.

Los aumentos drásticos de tarifa también provocarían que las personas encuentren otras opciones para viajar y reducirían aún más la cantidad de pasajeros; por lo que se necesitarían más aumentos de tarifa o reducciones adicionales en el servicio. Esto ocasionaría una mayor merma de la cantidad de pasajeros y desgaste del transporte a lo largo de la región hasta el punto en que ya no sería reconocible para un residente de la zona en la actualidad. Por ejemplo, el pasajero que ahora paga la tarifa completa de \$2.50 para viajar en la línea 'L' en cada sentido pagaría \$10.00 por un viaje de ida y vuelta; un pasajero de Metra que ahora compra los boletos A-E a \$6.25 pagaría \$25 por un viaje de ida y vuelta, y un pasajero de Pace que ahora paga \$2.00 por un solo viaje en autobús pagaría \$8.00 por un viaje de ida y vuelta, y todo esto para el mismo sistema que existe actualmente sin mejoras ni ampliaciones importantes. El aumento de las tarifas al doble es sencillamente irrealista, ya que convertiría

al sistema en uno de los más caros del país, haría que el transporte sea menos competitivo frente a otros medios y provocaría consecuencias alarmantes.

Durante el proceso del plan estratégico de la RTA, la agencia les preguntó a las personas cómo debería responder ante un posible déficit presupuestario en el futuro: si mediante el recorte del servicio o la búsqueda de financiación adicional para el transporte. Los encuestados, en su mayoría, indicaron que la RTA debe buscar financiación adicional para preservar nuestro robusto sistema de transporte (87 %) en vez de reducir el servicio (13 %). Estos mismos sentimientos se repitieron en los cientos de conversaciones que entablamos con los residentes a lo largo de la región y en las docenas de talleres con las personas interesadas que organizamos. Estas conversaciones y los debates exhaustivos enfatizaron el hecho de que la gente desea preservar el sistema y ver una mayor inversión para hacer que el transporte sea más seguro, confiable y accesible para todas las personas.

Aunque sea probable que, en el futuro, se necesite cierto aumento de tarifas y control de costos, resultaría contraproducente aplicar únicamente estas medidas en la magnitud que se necesita para cubrir la inminente brecha presupuestaria. En vez de ello, la RTA y sus socios deben llevar adelante medidas firmes para cubrir la brecha de financiación en la estructura actual con un aumento de la inversión pública para garantizar que pueda proseguir durante mucho tiempo la administración de este extraordinario sistema de transporte.

Las agencias están trabajando para lograr soluciones multifacéticas

La RTA y las Juntas de Servicio saben que se avecina una crisis de financiación y, por eso, se esfuerzan para evitar esos desafíos económicos y desarrollar una estructura de financiación más sostenible. Un grupo de trabajo técnico compuesto por el personal de la RTA, de las Juntas de Servicio y de la CMAP se ocupó de este tema durante el proceso de elaboración del plan. Este grupo identificó y evaluó 27 políticas federales, estatales y locales de ingresos con el objeto de respaldar el sistema de transporte regional. Cada política de ingresos fue evaluada y calificada en función de varios criterios, incluidas las estimaciones de ingresos anuales, los impactos que la fuente de financiación tiene sobre los grupos históricamente desfavorecidos, y los recursos necesarios para establecer las fuentes de ingresos y para recaudarlos como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1: Criterio usado por el grupo de trabajo del plan financiero a 10 años para evaluar las opciones potenciales de ingresos

Criterio	Definición	Escala de calificación
Estabilidad	En qué medida se espera que la fuente de financiación cambie en volumen (excepto la inflación) de un año a otro.	Baja: La fluctuación es significativa e impredecible, y los factores que afectan la estabilidad no están identificados
		Media: La fluctuación es moderada y relativamente predecible, y se comprenden los factores que afectan la estabilidad
		Alta: La fluctuación es baja o inexistente y los volúmenes son altamente predecibles
Nexo con el transporte	La medida en que la fuente de ingresos ha sido utilizada para respaldar al transporte público regional se alinea con o apoya el propósito del transporte	Baja: La fuente está poco alineada con el transporte público
		Media: La fuente ha respaldado históricamente al transporte público

criterio	Definición	Escala de calificación
Resultados equitativos	público regional como un bien público	Alta: La fuente genera o intensifica incentivos para uso del transporte público
	El grado en el que los costos asociados con la fuente de financiación reducen la porción de impactos sobre grupos históricamente desfavorecidos, en particular los hogares de bajos ingresos e incluidas las comunidades de color, personas que poseen un dominio limitado del idioma inglés, tienen una discapacidad y/o son personas mayores	Baja: La fuente es regresiva, pues refuerza el status quo que afecta predominantemente a grupos históricamente desfavorecidos Media: La fuente recae en todos los niveles de ingresos y grupos socioeconómicos, independientemente de las consecuencias Alta: La fuente es progresiva, con una menor proporción de recaudación de los grupos históricamente desfavorecidos
	Facilidad de la implementación administrativa	Baja: La fuente de ingresos representa un nuevo mecanismo de recaudación y deben establecerse nuevos procedimientos.
	Facilidad de la implementación administrativa (continuación)	Media: La fuente de ingresos aún no existe, pero es estructuralmente similar a las fuentes de ingresos existentes y pueden recaudarse utilizando los procedimientos existentes. Alta: La fuente de ingresos ya existe y no requiere recursos adicionales para la administración.

En la Figura 8, Tabla 2, se muestran las once soluciones de financiación con la calificación más elevada y los posibles rendimientos estimados, que se describen a continuación:

- **Aumentar el impuesto a la venta de la RTA:** esta opción implica un aumento de 0.25 puntos porcentuales en el impuesto a la venta de la RTA aplicado en el condado de Cook y condados de Collar en el área de servicio de la RTA.
- **Aumentar el impuesto estatal al combustible de motores:** esta opción implica un aumento de \$0.05 por galón en el impuesto al combustible de motores (MFT) de Illinois aplicado a la venta de gasolina o diésel, destinando los ingresos a las operaciones de transporte.
- **Implementar el precio de congestión:** esta opción implica un mecanismo de precios de congestión para imponer un peaje o una tasa geográfica o temporal a los desplazamientos por las autopistas del área de Chicago hacia la ciudad, destinando los ingresos a operaciones de transporte.
- **Ampliar el impuesto a la venta del RTA sobre los servicios:** esta opción implica una ampliación del impuesto actual a la venta del RTA para cubrir los servicios, la mayoría de los cuales están actualmente exentos de impuestos.



- **Implementar el impuesto a las VMT:** esta opción implica un impuesto a las VMT, un impuesto sobre la cantidad de millas recorridas en un vehículo, para reemplazar el 5 % de los impuestos MFT estatales perdidos por la eficiencia del combustible y la adopción de EV, y destina los ingresos a las operaciones del transporte.
- **Expandir el RETT:** esta opción ampliaría el impuesto por transferencia de inmuebles (RETT) de las operaciones inmobiliarias en la Ciudad de Chicago a toda el área de servicio de la RTA, destinando los ingresos a todas las Juntas de Servicio.
- **Aumentar los peajes de las autopistas:** esta opción implica un aumento del 5 % en peajes de la autopista administrada por la Illinois State Toll Highway Authority (Autopista de Illinois), destinando los ingresos a las operaciones de transporte.
- **Aumentar la contrapartida estatal del PTF:** un aumento del 5 % en el monto transferido del Fondo General de Ingresos de Illinois al Fondo de Transporte Público de Illinois (PTF) como parte de una contrapartida estatal por los ingresos generados regionalmente.
- **Aumentar el arancel de registro vehicular:** esta opción involucra un aumento en el arancel de registro vehicular para vehículos registrados en el área de servicio de la RTA en un 10 % y destina los ingresos a las operaciones de transporte de la RTA.
- **Aumentar el reembolso de tarifas reducidas:** esta opción exige un aumento en el reembolso del Estado a la RTA y a las Juntas de Servicio para compensar las pérdidas de ingresos de tarifas gratuitas y reducidas ofrecidas a personas mayores, personas con discapacidades y estudiantes.
- **Fin del recargo estatal:** esta opción implica la eliminación del recargo del 1.5 % sobre los ingresos del impuesto a la venta del RTA retenido por el Departamento de Hacienda de Illinois.

Los hallazgos de este análisis demuestran que ninguna propuesta de financiación por su cuenta sería capaz de generar los ingresos suficientes para evitar, en 2026, el precipicio fiscal proyectado de \$730 millones para el sistema existente de transporte, y menos aún financiar las mejoras o las expansiones en el sistema que el público desea ver. La región deberá buscar diversos mecanismos adicionales de financiación local y estatal, a fin de cerrar la brecha económica y respaldar las mejoras futuras. Aunque la asistencia federal especializada para las operaciones de transporte es útil para cerrar la brecha económica, la región no puede depender exclusivamente de la asistencia federal.

Figura 8: Rangos de rendimiento de los ingresos anuales estimados para las 11 opciones de ingresos principales evaluadas por el grupo de trabajo del plan financiero a 10 años

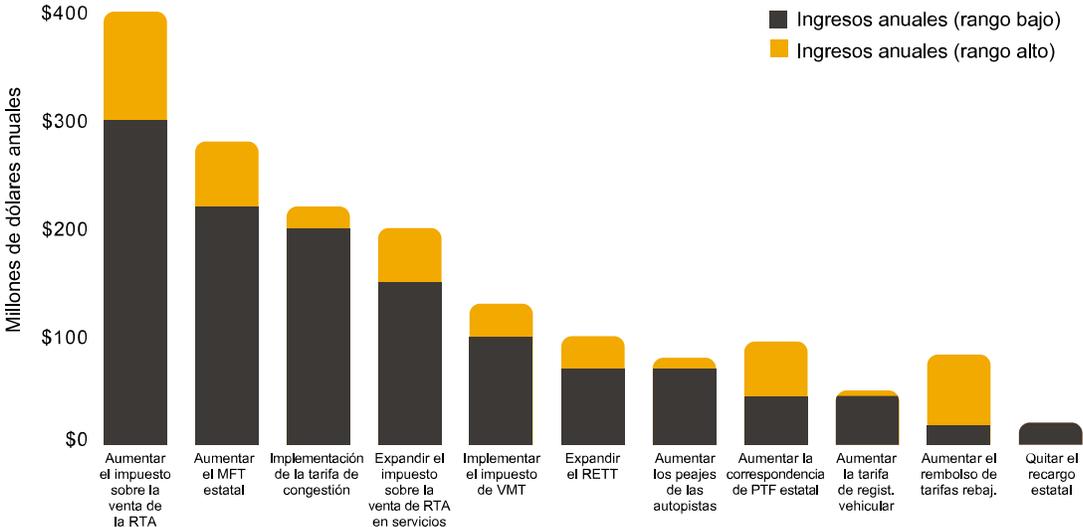


Tabla 2: Puntuación de los criterios de las 11 opciones de ingresos principales evaluadas por el grupo de trabajo del plan financiero a 10 años

Fuente	Estabilidad	Nexo con el transporte	Resultados equitativos	Facilidad de la implementación administrativa	Rango proyectado de implementación
Aumentar el impuesto sobre la venta de la RTA	Medio	Medio	Bajo	Alto	2 años o menos
Aumentar el MFT estatal	Medio	Alto	Bajo	Alto	2 años o menos
Implementación de la tarifa de congestión	Alto	Alto	Medio	Bajo	Más de 5 años
Expandir el impuesto sobre la venta de RTA en servicios	Medio	Medio	Medio	Medio	Entre 2 y 5 años
Implementar el impuesto de VMT	Alto	Alto	Medio	Bajo	Más de 5 años
Expandir el RETT	Bajo	Medio	Medio	Bajo	Entre 2 y 5 años
Aumentar los peajes de las autopistas	Alto	Alto	Bajo	Alto	2 años o menos
Aumentar la correspondencia de PTF estatal	Medio	Medio	Medio	Alto	Menos de 2 años
Aumentar la tarifa de registro vehicular	Alto	Alto	Bajo	Alto	2 años o menos
Aumentar el reembolso de tarifas reducidas	Bajo	Alto	Alto	Alto	2 años o menos
Quitar el recargo estatal	Medio	Medio	Medio	Alto	2 años o menos

Índice de recuperación de tarifas

La ley les exige a la CTA, a Metra y a Pace que generen, cada año, los ingresos suficientes para cubrir el 50 % del presupuesto operativo cotidiano del sistema de transporte público regional (se conoce como el requisito del índice de recuperación del ingreso generado por el sistema). También se le exige al paratransito ADA de Pace que cubra el 10 % de los costos operativos a través de los ingresos directos. Las Juntas de Servicio generan ingresos a partir de los boletos de pasajeros, junto con ingresos complementarios, tales como los ingresos por publicidad y el alquiler del espacio.

Estas leyes se promulgaron hace décadas con el razonamiento de que garantizarían que los pasajeros del transporte público paguen una “porción justa” del costo del viaje. Desde 2022, el requisito del índice de recuperación que tiene la RTA es único entre la mayoría de las agencias estadounidenses de transporte público, y los impactos de la pandemia de la COVID-19 demostraron aún más qué tan irrealista y excesivamente oneroso es el índice de recuperación.

En diciembre de 2021, la Asamblea General de Illinois le otorgó, hasta finales de 2023, una ayuda temporal del requisito del índice de recuperación a las Juntas de Servicio. La RTA considera que un cambio permanente en los requisitos reglamentarios actuales del índice de recuperación es necesario y que permitirá una prestación más equitativa del servicio de transporte público en toda la región. Aun así, se les exigiría a la RTA y a las Juntas de Servicio que mantengan un presupuesto equilibrado; sin embargo, la actualización del requisito del índice de recuperación codificaría lo que la pandemia ilustró radicalmente y lo que repetían los residentes con los que nos involucrábamos en toda la región: el transporte público es un servicio público esencial que se debe proporcionar no solo para generar ingresos, sino también como una forma de potenciar la viabilidad económica y el éxito futuro de la región.

El requisito de recuperación de tarifas de la región de Chicago es único entre semejantes en los EE. UU.

Una evaluación informal de los sistemas de transporte público del país mostró que existían pocas políticas sobre el índice de recuperación similares a los requisitos de la RTA y ninguna que aspiraba a tener una porción de los ingresos generados por el sistema tan altos. Les revocaron los requisitos del índice de recuperación del 35 % a los dos sistemas con los requisitos formales estatales más parecidos al de la RTA, la Maryland Transit Administration (Administración del Transporte Público de Maryland) y el Denver’s Regional Transportation District (Distrito de Transporte Regional de Denver) en 2017 y en 2021, respectivamente. Nueva York y California exigen metas específicas de ingresos para solicitar la financiación estatal del transporte público; sin embargo, estos requisitos son considerablemente más flexibles que los de la RTA.

Nos rehusamos a permitir que el transporte público colapse mientras esté bajo nuestra vigilancia

Nuestra región debe hacer una elección. Podemos elegir unirnos y descubrir nuevas maneras sustentables de financiar el transporte público y de invertir en el futuro de nuestra región. O podríamos enfrentar un futuro alternativo en el que no tomamos medidas y, al no tomarlas, aislaríamos a muchos de los residentes más vulnerables, arriesgaríamos nuestra economía, pondríamos en peligro nuestro medioambiente y empeoraríamos las inequidades en toda nuestra región.

No invertir en el sistema de transporte público, inclusive en el financiamiento operativo, retrasaría la economía regional, agravaría la escasez de trabajadores, deteriorará los



resultados educativos y médicos y provocará que nuestra región no esté preparada para afrontar las crisis convergentes de cambio climático e inequidad. Los impactos negativos de una reducción considerable del servicio de transporte dañarían, en mayor medida, a aquellas personas que son menos capaces de absorber las cargas adicionales, y tienen consecuencias en cascada e intersectoriales en toda la región.

Como parte del proyecto de este plan estratégico, la RTA contrató a Sam Schwartz Consulting y a Cambridge Systematics para que lleven a cabo otra evaluación económica del sistema de transporte de la RTA y de sus impactos en la región de Chicago. Mediante el uso de la información relevante, como la cantidad de pasajeros del transporte público, las millas y el tiempo de viaje por pasajero, las millas con generación de ingresos por vehículo, las horas con generación de ingresos por vehículo, las tarifas promedio del transporte según el medio de transporte y, además, la información de la revisión de bibliografía, los consultores de la RTA estimaron, desde varias perspectivas, el valor general del servicio de transporte en la región de Chicago prestado por la CTA, Metra, Pace y los servicios de paratransito de Pace (Juntas de Servicio de la RTA) en 2022.

El análisis de los consultores estimó que, en total, se calcula que el sistema de transporte regional de la RTA arroje \$17,200 millones en beneficios regionales en 2022, lo que representa el gasto directo de las agencias, los impactos económicos y los beneficios ambientales, de transporte y de seguridad. Por cada dólar que invertimos en el transporte público, la región y nuestras comunidades reciben \$3.86 en beneficios generales.

Figura 9: Por cada \$1 invertido en el sistema de transporte, la región obtiene \$3.86 en beneficios



Impactos económicos

El transporte público emplea a miles de personas —desde conductores de autobuses hasta obreros—, pero también fomenta crecimiento laboral adicional en toda la economía. La nómina directa, los gastos que no son de nómina y los gastos de capital de la RTA y de las Juntas de Servicio repercuten en toda la economía regional y **respaldan 126,000 puestos de trabajo a lo largo de la región**. La estimación de los consultores llegó a la conclusión de que estos puestos laborales producen \$3,500 millones en salarios y que el sistema de transporte público genera \$5,600 millones adicionales en actividad económica regional. Los aportes económicos del transporte público brindan más \$1,000 millones de dólares en ingresos fiscales adicionales.

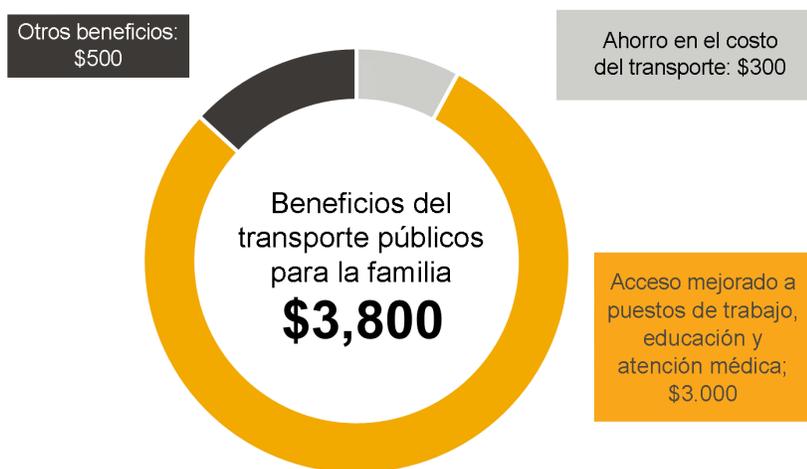
El acceso al transporte público también representa un diferenciador clave para nuestra región y es un factor importante para que las compañías y las personas con aptitudes para trabajar escojan ubicarse en la región. La decisión de Google de comprar el Thompson Center en el área Loop de Chicago brinda tan solo la última pieza de una larga serie de pruebas. “El Thompson Center les proporcionará a los empleados un acceso sin precedentes al transporte público porque es el único edificio de la ciudad en donde convergen seis líneas de trenes L, por lo que se conectan las zonas sur, oeste y norte de Chicago con facilidad”, escribió Karen Sauder de Google en junio de 2022.¹⁴



Impactos en el hogar

Nuestro sistema de transporte público le brinda valor a los hogares y a las familias a lo largo de la región. **Mediante el fomento de la movilidad y la reducción de los costos de viaje, el sistema de transporte regional les proporciona a los hogares \$3,800 de beneficios por año.** El hogar típico ahorra más de \$300 en gastos de transporte y gana más de \$3,000 con un mejor acceso a los puestos de trabajo, a la educación y a la atención médica gracias a nuestro sistema de transporte público.

Figura 10: Beneficios anuales promedio del transporte público para los hogares



Impactos sociales

Nuestro sistema de transporte regional brinda una variedad diversa de beneficios sociales que destacan la función crucial que este sistema tiene en las comunidades, en el medioambiente y en la economía. Si nuestro sistema de transporte cerrara en el futuro, las personas conducirían aproximadamente 1,700 millones de millas adicionales (no incluye la conducción adicional que el transporte público reduce al permitir patrones más sustentables del uso de terrenos) en el transcurso de un año; esto ocasionaría que haya 375,000 toneladas métricas de emisiones adicionales de gases de efecto invernadero (GEI): casi el doble del impacto de la pérdida de todas las reservas forestales en los condados de Cook, DuPage, Lake, Kane, McHenry y Will.¹⁵ El transporte brinda un valor de \$1,000 millones a través de un aumento de la productividad y del resultado económico mediante la prevención de la congestión y la reducción de los costos del transporte. Sin el transporte público, los aumentos posteriores de la conducción provocarían un estimado de 1,500 más de choques de tránsito que causan lesiones cada año.

Al brindar a las personas el acceso a los puestos de trabajo, a la educación y a los servicios, el transporte las conecta con las oportunidades, lo que les permite aprender y adquirir habilidades nuevas, percibir un salario y mantener a sus familias. Estas conexiones evitan que la región y el estado gasten \$1,500 millones adicionales en programas de asistencia pública.

No podemos permitirnos tomar la elección de no abordar los próximos problemas de financiación del sistema. Aparte de ser esencial para tantos millones de pasajeros, el sistema de transporte de nuestra región tiene el poder para lidiar con los desafíos económicos, medioambientales y sociales en una magnitud que solo este sistema puede. Vale la pena protegerlo y mejorarlo para sea lo que sea que venga a continuación, y este documento presenta una visión y un programa prácticos para hacerlo.

La financiación de capital es estable y está dando sus frutos

La región de Chicago ostenta uno de los sistemas de transporte público más grandes del país con unas 1,500 millas de vías, 7,500 vehículos, 400 estaciones y 70 instalaciones de mantenimiento que representan una inversión irremplazable construida durante varias generaciones. Esta infraestructura presta más de un millón de viajes diarios en el transporte público y lo ha hecho por décadas. Se deben mantener y reconstruir las estaciones, las vías y los talleres del sistema para mantenerse competitivos y seguir brindando confianza para las personas que viajan en la actualidad y para operar con menor contaminación y generar menos emisiones.

El portafolio regional de la infraestructura del transporte necesita una inversión anual de \$3,500 millones durante los próximos 10 años a fin de lidiar con la infrainversión crónica, de lograr un “estado de buen mantenimiento”, de mejorar la sustentabilidad del transporte y de mejorar la accesibilidad, la fiabilidad y la equidad. Se deben modernizar las zonas de espera para pasajeros y los vehículos para satisfacer los estándares actuales de accesibilidad, seguridad, conveniencia y comodidad. Se necesitan vehículos nuevos con tecnología avanzada, mejores funciones de seguridad y menos emisiones para hacer que el viaje sea más seguro, limpio y cómodo. Además, se necesitan nuevas y actualizadas instalaciones de mantenimiento, centros de control e instalaciones de capacitación que sean nuevos y actualizados para empoderar a los profesionales calificados del transporte público a que operen un sistema de transporte eficiente y acorde al siglo XXI. Asimismo, los proyectos de reconstrucción y la adquisición de vehículos poseen beneficios adicionales: no solo mejoran el sistema de transporte público, sino también respaldan la preservación de una fuerza laboral experimentada de las obras y fábricas e invierten en esta tanto a nivel local como a lo largo de los EE. UU.

La infraestructura del transporte es una inversión para el futuro, y los desarrollos recientes demostraron que vale la pena. El anterior plan estratégico de la región, *Invest in Transit*, destacó la importancia que tiene la inversión en la infraestructura para las tres Juntas de Servicio del transporte público. El plan resumió las necesidades de capital del transporte regional y la primera lista regional de proyectos prioritarios con los que las Juntas de Servicio se comprometieron a potenciar con más financiación. Tal unidad entre las agencias de transporte y los defensores del transporte público a lo largo de nuestra región fueron una herramienta considerable en reivindicar la promulgación de Rebuild Illinois (Reconstruir Illinois) en junio de 2019 y la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA) en noviembre de 2021.

Los fondos de Rebuild Illinois acaban con la sequía de la financiación estatal del capital... por ahora

Antes de la aprobación de Rebuild Illinois, el programa de capital del sistema de la RTA progresó con lentitud durante varios años sin la financiación estatal y sobrevivió gracias a los programas federales y a los bonos de las Juntas de Servicio y de la RTA. Rebuild Illinois, el programa de capital más grande de la historia del estado, acabó con la sequía de financiación estatal de capital y brindó los tan necesitados fondos al sistema de la RTA con \$2,600 millones durante cinco años en la financiación estatal de bonos y un estimado de \$227 millones anuales en ingresos de impuestos sobre la gasolina, que se denominan dólares “PAYGO”. La nueva financiación casi duplicó el tamaño del programa regional anterior de capital de transporte con un plazo de cinco años y se programó para que potencie varias iniciativas de capital y proyectos prioritarios clave que ya habían establecido la RTA y las Juntas de Servicio. Si bien la inyección de fondos es útil, no es lo suficiente para abordar el retraso de los proyectos a largo plazo; asimismo, la fuente de fondos de PAYGO es el impuesto al combustible de motores, que podría sufrir reducciones a medida que el uso de los vehículos eléctricos se generalice en Illinois. Como resultado, la RTA y las Juntas de



Servicio continuarán siendo proactivas con el Estado para garantizar que la financiación de capital sea sostenida y aumente en los próximos años.

Mientras tanto, algunos ejemplos de los proyectos que se potencian como consecuencia de los bonos de Rebuild Illinois son:

- La refacción que realiza la CTA de los vagones de la serie 5000 y la primera etapa de la refacción del ramal Congress de la Blue Line (Línea Azul)
- La adquisición que Metra realizó de una flota nueva de vagones de tren, que ahora se encuentran en la etapa de diseño y se esperan para 2025. Además, en la actualidad se están diseñando múltiples refacciones de estaciones por la línea eléctrica de Metra.
- Pace terminó un nuevo taller en Plainfield para realizar el mantenimiento al servicio de autobús exprés I-55 y creó una nueva estación en el Joliet Gateway Center.

Los proyectos de PAYGO se concentran, principalmente, en abordar las necesidades de mantener una buena condición y otras necesidades de mantenimiento de la red del transporte regional. Entre 2020 y 2022, se otorgaron \$681 millones a las Juntas de Servicio, y se espera que se otorguen otros \$1,135 millones durante los próximos 5 años. Algunos de los proyectos PAYGO que progresaron hasta el día de la fecha incluyen lo siguiente:

- La CTA empleó \$325 millones para concentrarse en proyectos de reparación y mantenimiento para autobuses, vagones, estructuras y vías elevadas, e instalaciones. Esto incluye el programa de revitalización y renovación de la CTA que lleva a cabo reformas en las estaciones en todo el sistema y, además, los programas en curso de la CTA para extender la vida útil de los autobuses y de los vagones. Además, se están usando \$31 millones para financiar nuevos autobuses a fin de reemplazar los vehículos que excedieron su vida útil.
- Metra potenció proyectos importantes sobre la buena condición de mantenimiento, como la refacción de locomotoras y de vagones, las mejoras en las plataformas y casetas y la adquisición del equipamiento de derecho de paso son percepción de ingresos cuyo valor total supera los \$110 millones. Algunos proyectos clave de estaciones incluyen la 147th St. Sibley, la 79th Street en Chatham y la 103rd St. en Rosemoor. Metra está en el proceso de adquirir nuevos vehículos sin generación de ingresos, incluidas las grúas para locomotoras, las excavadoras para vías, las rebajadoras y los estabilizadores de vías con el objeto de reemplazar los vehículos que exceden la vida útil.
- Hasta el día de la fecha, Pace se enfocó los proyectos PAYGO en mejorar los servicios e instalaciones para los pasajeros con una inversión de \$6 millones. Esto incluye mejoras en paradas de autobuses, como casetas y bancos, y el uso de señalización de seguimiento de autobuses en tiempo real. En su totalidad, Pace programó más de \$34 millones, que además incluye infraestructura de carga eléctrica, el reemplazo de máquinas boleteras y la construcción del nuevo taller en South Campus.

Apoyo a puestos de trabajo de fabricación y construcción

Las inversiones de capital para mejorar los sistemas de transporte, tales como la compra de nuevos vehículos, la construcción de nuevas vías y carriles de autobuses y la construcción de estaciones nuevas o reformadas, crea puestos de trabajo bien pagos y fomenta el crecimiento económico. La Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA) estima que, por cada \$1,000 millones invertidos mejoras de capital en el transporte público, se crean en promedio 12,600 puestos de trabajo, muchos de ellos en los sectores de construcción y fabricación.¹⁶

Gracias a la ley federal de infraestructura, los proyectos de construcción siguen fluyendo

El gobierno federal también tomó medidas considerables para mejorar la financiación del transporte público desde *Invest in Transit*. La Ley de Inversión en Infraestructura y de Empleos (IIJA) promulgada en noviembre de 2021 representa la inversión federal más grande del transporte público en la historia de los Estados Unidos: se espera que Illinois reciba, por lo menos, \$4,000 millones de fondos federales para el transporte público durante los próximos cinco años, y unas indicaciones obligatorias distribuirán la mayoría de dichos fondos a los departamentos de transporte y las agencias de transporte público estatales y locales.

El Departamento de Transporte de los EE. UU. (USDOT) dejó en claro que la equidad, el clima y la participación comunitaria son las prioridades que determinarán las políticas federales y las entregas de fondos. Gracias a este compromiso por parte del USDOT, las políticas en el presente plan estratégico, combinado con una colaboración continua entre las entidades regionales, los proyectos del transporte regional están en una posición sólida para competir por dólares y permitirles a las Juntas de Servicio que lleven a cabo mejoras duraderas en el sistema de transporte público que será valorado durante generaciones. En correspondencia con estas prioridades, la RTA está colaborando con las Juntas de Servicio para programar dichos fondos en una variedad de proyectos que abarcan reformas en las estaciones, la electrificación de autobuses y mejoras en la accesibilidad.

Se pueden acceder a unos \$200,000 millones de fondos discrecionales provenientes de la IIJA. Estos fondos son distribuidos de una manera competitiva por el USDOT a través de programas nuevos y existentes y constituyen un complemento importante para los fondos federales de fórmula federal para satisfacer las necesidades no cubiertas de infraestructura de la región. Para maximizar la adjudicación de estos fondos competitivos, resulta valiosa la coordinación continua entre las agencias de transporte de la región. Ejemplos de proyectos recientes que se benefician de los fondos federales discrecionales son:

- En 2022, se otorgó a Pace una subvención para la reconstrucción de la infraestructura estadounidense con sostenibilidad y equidad (RAISE) de \$20 millones para el proyecto Harvey Intermodal Transportation Center (Centro de Transporte Intermodal de Harvey) que lleva a cabo mejoras en el Harvey Transportation Center de Pace que apoyarán el nuevo servicio de Pulse y permitirán el uso de vehículos de autobús eléctricos, y mejorarán el acceso peatonal. El Harvey Transportation Center de Pace, donde hay más embarques de autobuses de Pace que en los demás lugares de la región de seis condados y que atiende a una de las comunidades de Illinois más históricamente desfavorecidas. El proyecto es un esfuerzo colaborativo entre Metra y Pace que proveerá las mejoras necesarias entre la estación Harvey Metra Electric. Cuando se termine el proyecto, los pasajeros ya no tendrán que atravesar cuatro carriles de tránsito para hacer un transbordo del tren al autobús.
- Antes de lo previsto, se recibió financiación de la capacidad principal por \$165 millones para el Red and Purple Modernization Program (Programa de Modernización de las Líneas Roja y Púrpura, RPM) de la CTA, debido al Expedited Project Delivery Pilot Program (Programa de Prueba de la Entrega Acelerada del Proyecto) de la Administración Federal del Transporte (FTA), que se incluyó en la IIJA. No se preveía tener acceso a dichos fondos hasta 2023 y 2024. El proyecto RPM incluye la reconstrucción de cuatro estaciones para hacer que sean accesibles en su totalidad y de un paso elevado con niveles separados que la CTA estima que aumentará en un 15 % la capacidad en el corredor, lo que eliminará uno de los lugares de obstrucción más grande del sistema y mejorará la fiabilidad entre las líneas. Estos fondos adelantados le permiten a la CTA acelerar la terminación del cronograma; esto contribuye con una accesibilidad mejorada, con servicios e instalaciones modernas y con un mayor servicio en el corredor más concurrido del sistema y de una de las zonas urbanas con la mayor densidad poblacional del país.



- La inversión estatal y federal posibilitará la modernización del sistema existente y la creación de nuevos proyectos sobre expansión, como la Red Line Extension (Extensión de la Línea Roja) de la CTA y la red Pulse Arterial Rapid Transit (Tránsito Rápido Central de Pulse) de Pace. Las inversiones en vías y separaciones permitirán a Metra avanzar hacia un modelo de Ferrocarril Regional, brindando un servicio a intervalos más frecuentes a lo largo del día. La conclusión de estas prioridades de equidad, sostenibilidad y resiliencia y la búsqueda simultánea de financiación nueva para cumplir con las prioridades emergentes de capital integran una gran parte del trabajo de la RTA y de las Juntas de Servicio.

Transit is the Answer: Proveer inversiones equitativas para el transporte

Justice40, que se estableció con el decreto ejecutivo 14008 y el presidente Joe Biden firmó en enero de 2021, es un enfoque “integral gubernamental” para abordar la justicia ambiental y la equidad. Justice40 incluye una orden que el 40 % de los beneficios generados mediante la financiación federal deben ayudar a las comunidades desfavorecidas.¹⁷ La financiación discrecional provista a través de la IJJA y administrada por el USDOT y la FTA está sujeta a la orden de Justice40.

Las mejoras administrativas en la RTA y las Juntas de Servicio mejoran la transparencia y aceleran el cumplimiento de proyectos

De manera continua, las agencias de transporte de la región estuvieron haciendo que los procesos administrativos sean más eficientes y aumentando los conductos de construcción a fin de cumplir con las inversiones a grande escala. Desde *Invest in Transit*, ya se llevaron a cabo varias mejoras en la eficiencia, la efectividad y la transparencia del proceso del programa de capital. Estas incluyeron lo siguiente:

- Actuar con rapidez para conseguir subvenciones por parte de las oportunidades de financiación a fin de garantizar que se empleen todas las asignaciones de financiación.
- Colaborar con las agencias locales, estatales y federales para alinear la disponibilidad de fondos a fin de elaborar y preservar los proyectos prioritarios con los únicos recursos disponibles de financiación.
- Implementar un nuevo método de asignación fundamentado en el rendimiento para la fórmula federal y los fondos estatales PAYGO que incentivan el gasto oportuno de los fondos y, a la vez, priorizan la accesibilidad y la equidad.
- Elaborar un análisis de los proyectos de inversión con el uso de las metas transparentes y los requisitos principales (identificados en *Invest in Transit*) a fin de ayudar a los responsables de tomar las decisiones y al público a comprender cómo se gastan los fondos para lograr las prioridades regionales.
- Publicar los conjuntos de datos y los mapas relacionados con todos los proyectos de inversión a fin de empoderar la participación del público y de las personas interesadas con el programa de inversión regional.

Si bien estas actividades generan un progreso considerable en el fomento del programa de inversión, siempre habrá más mejoras por hacer. El proceso del presente plan estratégico incluyó oportunidades para que el público y las personas interesadas ponderen las prioridades de inversión para la región. Estos comentarios constructivos destacaron que se necesita brindar una mejor comprensión sobre los beneficios de los proyectos y, además, una transparencia adicional al proceso de selección del proyecto con un mayor énfasis en el impacto climático y en la experiencia del pasajero. El grupo técnico de trabajo de los proyectos prioritarios conformado por expertos proveniente de la CTA, Metra, Pace y la CMAP consideraron esas contribuciones y recomendaron mejoras adicionales a los procesos existentes del programa. Se comprometieron a seguir actualizando la lista regional con los proyectos prioritarios todos



los años y, además, identificaron 12 nuevos temas para evaluar los proyectos de inversión debido a que se agregan al programa regional que se pondrá en funcionamiento e implementará en el proceso presupuestario de 2023 para el programa de capital de 2024 y, luego, se medirá y hará un seguimiento en el futuro. Cada uno de los temas de evaluación tendrá una o dos métricas que se emplearán para medir cada proyecto.

Tabla 3: Temas de evaluación del proyecto del programa de mejoras de capital regional a 5 años y métricas desarrollados por el grupo de trabajo del proyecto prioritario

Temas de evaluación	Métricas propuestas
Acceso a los destinos clave	Acceso a los destinos clave: la medida en la que un proyecto mejora el acceso regional a los destinos clave de la región. Incluye puestos laborales, comercio minorista, atención médica, recreación y educación.
Equidad racial y justicia de la movilidad	Equidad según la geografía residencial: la distribución de los beneficios del proyecto en los lugares identificados por el Programa Justice40 del USDOT.
Desarrollo económico	Impacto económico: los impactos que tiene el proyecto en el uso de los terrenos y el desarrollo, en la construcción y en los puestos laborales duraderos.
Mejoras en la fiabilidad	Velocidad y fiabilidad del servicio: el impacto que tiene el proyecto en el mantenimiento o en la mejora de la velocidad o la fiabilidad del servicio, y se consideran los impactos tanto directos como indirectos.
Necesidades de capacidad	El beneficio y la necesidad de la capacidad: el impacto que tiene el proyecto en la capacidad general; este refleja los niveles actuales y planificados de uso.
Seguridad	Seguridad del pasajero y del empleado: el impacto que tiene el proyecto para preservar o mejorar la exposición al riesgo. Seguridad del sistema: el impacto que tiene el proyecto en la mejora de la seguridad.
Estado de buen mantenimiento	Condición del activo: el impacto que tiene el proyecto en las valoraciones del Transit Economic Requirements Model (modelo de los requisitos económicos para el transporte público, TERM) de la FTA. Vida útil del vehículo: el impacto que tiene el proyecto en la duración promedio en años de los vehículos, comparada con el punto de referencia de la Junta de Servicio, a fin de priorizar el remplazo de los vehículos que exceden su vida útil.
Impacto climático	Impactos de los cambios en la cantidad de pasajeros o en el medio de transporte: el impacto que tiene el proyecto en los beneficios climáticos (como la reducción de las emisiones) generados a partir de un cambio en el medio de transporte al transporte público y la prescindencia del uso del automóvil particular. Impactos operativos de la agencia: el impacto que tiene el proyecto en las reducciones o las compensaciones de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) generadas por las operaciones del transporte público.
Experiencia del cliente	Beneficios para los pasajeros: los beneficios menos y más importantes que el proyecto brinda a los pasajeros y en qué medida los pasajeros de las agencias se beneficiarán del proyecto.

Temas de evaluación

Métricas propuestas

Accesibilidad para personas con discapacidades

Accesibilidad para personas con discapacidades: las mejoras del proyecto en los activos actuales para hacer que sean accesibles de manera parcial o completa. Incluye mejoras en la zona y las estaciones o las paradas, la accesibilidad vehicular y la comunicación accesible.

Cumplir con los requisitos regulatorios

Impacto regulatorio: de exigirse, si el proyecto cumple o no con los mandatos regulatorios federales, estatales, locales o de otra proveniencia.

Impacto en los costos operativos

Costos operativos: el impacto que tiene el proyecto en los costos operativos.



Se necesitan más fondos operativos y de capital para una adaptación futura

Resulta sencillo observar la amplia red de trenes y autobuses del noreste de Illinois, los millones de pasajeros que transporta y los miles de personas que la operan y asumir que esa red siempre estará presente...como siempre pareció estarlo. Creemos que el sentido común es suponer que, sin bien es posible que nunca sea precisamente lo que esperamos que podría ser, el transporte público siempre, de alguna manera, seguirá funcionando como lo hace en la actualidad. Creemos que el sistema es “demasiado grande para fallar”.

Sin embargo, los hechos no confirman esta situación. Las páginas anteriores exponen la cruda verdad: si no reivindicamos a nivel estatal y federal y trabajamos juntos para financiar las operaciones del transporte público de una manera diferente y, a la vez, si no nos comprometemos con las mejoras fundamentales, nuestra región alcanzará, a finales de 2025, un punto en el que ya no podrá depender de las operaciones del transporte por completo. Como consecuencia, podría haber reducciones drásticas en el servicio, lo que diezmaría aún más la cantidad de pasajeros y crearía un espiral descendente de ingresos y de pasajeros. Esta es una situación angustiante.

Durante uno o dos años, podría resultar viable un enfoque de parches que “rescate” al sistema, pero que no aborde las mejoras que todos sabemos que son necesarias y que no exponga un enfoque sostenido de financiación que priorice el acceso y la equidad; no obstante, sería inevitable que nos conduzca a la misma situación.

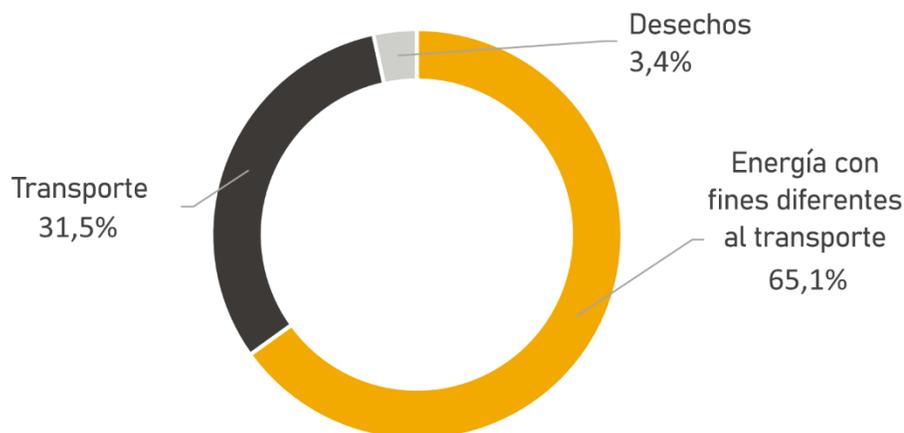
La región y los residentes merecen un sistema de transporte público que funcione mejor para todas las personas y que sea la opción preferida de viaje por su eficiencia, su asequibilidad y su conveniencia. Este plan visualiza una red incomparable de trenes y autobuses a lo largo de seis condados que conecta a las personas con las oportunidades, capta inversiones económicas y sirve como el eje de una red activa de movilidad que mejora la salud pública y como nuestro mayor recurso para adaptarnos a los impactos de la lucha contra los desafíos futuros del cambio climático. Esta visión está a nuestro alcance.

Transit is the Answer: Luchar contra el cambio climático

El sistema de transporte público regional es una de las herramientas más sólidas, e incluso podría ser la más sólida, que tiene nuestra región en la lucha contra el cambio climático. El transporte, en general, representa el 32 % de las emisiones totales en la región. Las emisiones provenientes del transporte crecieron un 2 % durante la década anterior y, en cambio, las provenientes de los desechos y de la energía con fines diferentes al transporte, que incluye los hidrocarburos empleados en el uso distinto al del transporte (como la producción de calefacción y electricidad), se redujeron en un 38 % y 11 %, respectivamente. El incremento de las emisiones por el transporte es una consecuencia de aumentar la cantidad de millas que se conducen por toda la región, cantidad que se incrementó a más del doble del índice de crecimiento poblacional de la región desde 2010 hasta 2019.



Figura 11: Emisión de gas de efecto invernadero (GHG) regional, 2019



A lo largo de esta región de la RTA con seis condados, el transporte público supuso menos del 2 % de todas las emisiones de gas de efecto invernadero del transporte general en 2019; en cambio, los vehículos para pasajeros causaron el 59 % de las emisiones de gas de efecto invernadero del transporte general.¹⁸ El transporte público genera menos de la mitad de emisiones de gas de efecto invernadero que los vehículos particulares por cada milla viajada por pasajero. En 2018, el sistema de transporte regional evitó que la región generara un aproximado de 3.7 millones de toneladas métricas de emisiones de gas de efecto invernadero (incluidos los beneficios de los patrones de uso de terrenos más sustentables que permite el transporte público): el equivalente a sacar de servicio una de las plantas eléctricas de carbón restantes de Illinois.^{19 20} En un mundo donde no exista el sistema regional de transporte público, ni los desarrollos en torno a este que se orientan al transporte público, se estima que conduciríamos 18,000 millones de millas más al año, el 33 % más de lo que hacemos hoy en día.

La RTA junto con los operadores del transporte público de la región (la CTA, Metra y Pace) y cientos de personas y socios (que colaboraron para elaborar el presente plan) creen que las metas y las medidas descritas en estas páginas pueden acercarnos a esta visión: una que les brinde un traslado seguro, rápido y protegido a todos los residentes de la región, desde los más vulnerables hasta los más privilegiados.

A fin de lograr esta visión, es crucial aprovechar esta oportunidad, en este momento, para forjar un cambio fundamental en cómo financiamos un transporte público que dependa menos de las tarifas y que reconozca el valor extraordinario — el bien público inherente— que aporta un sistema de transporte bien gestionado y financiado.

La RTA se compromete a cambiar, a actuar cuando podamos, a defendernos incansablemente cuando no podamos actuar y a responsabilizarnos y responsabilizar a nuestros socios. Les pedimos a aquellas personas con nuestra misma visión y pasión que participen, que brinden su sabiduría y sus comentarios constructivos y que colaboren con nosotros para lograr el sistema de transporte que sabemos que es posible.

Estamos progresando con un Programa de Apoyo y Acción

Durante los próximos cinco años, la RTA y las Juntas de Servicio llevarán a cabo medidas en simultáneo para avanzar hacia la estabilidad de la financiación de capital operativa y, a la vez, mejorarán el sistema para garantizar que funcione mejor para todos. La RTA y las Juntas de Servicio no pueden lograr estas metas cruciales de manera independiente. Para progresar, se necesitará el liderazgo de muchos de los funcionarios electos y de los líderes empresariales y comunitarios a los que involucramos para elaborar el presente plan. Estas agencias reconocen y comprenden que las personas interesadas están preparadas para respaldarnos en esta búsqueda. El Programa de Apoyo y Acción incluye catorce áreas de prioridad que se resumen en el presente documento.

Los puntos de apoyo incluyen cambios sustanciales a largo plazo a la forma en que nuestro sistema de transporte regional funciona y en gran parte incluye cambios que la RTA y la Junta de Servicios necesitan el apoyo de las partes interesadas para llevarlos a cabo.

Los puntos de acción pueden ser más inmediatos. Aunque sea posible que no sean sencillos, contribuirán a abordar los cambios y las necesidades insatisfechas de los pasajeros y las comunidades a los que brindamos el servicio. Estas son cosas que la RTA y las Juntas de Servicios pueden tomar la iniciativa de poner en práctica con el apoyo de nuestras partes interesadas.

Este programa brinda información adicional sobre cada tema de apoyo y acción, incluidos las subsecciones que proporcionan un resumen de lo siguiente:

- Por qué el tema es importante; incluye información de respaldo, estudios de caso y pruebas sobre por qué resulta crucial que nuestra región potencie esta área de Apoyo o Acción.
- Las contribuciones que brindaron los grupos de trabajo de las personas interesadas y que se llevaron a cabo como parte del proceso del presente plan vinculado con el punto de apoyo o acción.
- Las cuestiones más destacadas de los logros relacionados, incluidos los proyectos, las pruebas y las actividades que se implementaron desde *Invest in Transit*.
- Actividades que el plan de la RTA, la CTA, Metra, Pace y la CMAP tomarán en 2023 a fin de respaldar las áreas de apoyo y acción. Estas áreas se resumen para cada agencia individualmente o conjuntamente como relevantes; además, se destacan los puntos que se enumeran al comienzo de este plan como actividades regionales para 2023.
- En las áreas de acción, también se presenta una descripción breve de qué se puede lograr si la región trabaja unida para buscar más recursos: en muchos casos, más financiación, pero también es posible la voluntad política, la acción colectiva y la capacidad regional.



Información detallada sobre el Programa de Apoyo

Esta sección brinda información detallada sobre cada uno de los siete puntos de apoyo.

- **Área de apoyo 1**: Conseguir mayor financiación para las operaciones del transporte público.
- **Área de apoyo 2**: Elaborar una estructura de financiación que dependa menos de las tarifas de los pasajeros y que, en vez de eso, se concentre en expandir el acceso a las oportunidades.
- **Área de apoyo 3**: Construir una coalición en torno al valor que el transporte público aporta a la región de Chicago.
- **Área de apoyo 4**: Apoyar las campañas que las comunidades llevan a cabo para mejorar la zona que rodea las estaciones y las paradas del transporte público y para lograr un desarrollo equitativo orientado al transporte público.
- **Área de apoyo 5**: Involucrarse con las comunidades, con inclusividad y transparencia, sobre cómo se gasta el dinero del transporte público en la región de Chicago.
- **Área de apoyo 6**: Conseguir mayor financiación para la infraestructura del transporte público.
- **Área de apoyo 7**: Asociarse con las agencias viales para construir calles más aptas para el transporte público y potenciar el tránsito rápido de autobuses.

Área de apoyo 1: Conseguir mayor financiación para las operaciones del transporte público.

Por qué esto es importante

Las estructuras actuales de financiación, que dependen mucho de las tarifas para pasajeros, no bastarán para mantener el nivel actual de funcionamiento del transporte público cuando se acabe el dinero de ayuda federal por la COVID-19. La financiación pública adicional es crucial para apoyar una fuerza laboral del transporte fuerte, evitar reducciones considerables en el servicio de transporte público, mantener la asequibilidad y hacer posibles muchas de las otras mejoras que sugirieron las partes interesadas y el público en el proceso de este plan estratégico.

Iniciativas de financiación del transporte público antes de la pandemia a lo largo de los EE. UU.

A pesar de la pandemia, las comunidades a lo largo de los Estados Unidos siguen reconociendo el valor del transporte público y de las inversiones de respaldo para mejorar y realzar este transporte. En 2021, los votantes provenientes de una variedad de estados aprobaron las 11 de las 11 medidas en votación sobre el transporte público: el récord del primer éxito con el 100 % de aprobación del transporte público en la urna. Los votantes aprobaron el 90 % de las medidas sobre el transporte público en 2020. Dichas medidas son tanto grandes como pequeñas; tanto estatales como locales; tanto en megarregiones como en zonas urbanas o rurales más chicas, y tanto en distritos controlados por demócratas como por republicanos. Aunque, en nuestra región, no se exige la aprobación de los votantes para la mayoría de las fuentes posibles de financiación adicional del transporte público, el éxito que tuvieron las medidas del transporte en la urna demuestra el gran reconocimiento que tiene el valor del transporte y destaca la necesidad de que la región siga invirtiendo en nuestro sistema para preservar la competitividad con las regiones homólogas.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las personas interesadas tenían conocimientos previos sobre el alcance y el tiempo de los déficits presupuestarios futuros y, gracias a eso, recomendaron medidas atrevidas para aumentar y diversificar las fuentes de financiación. Muchas de las estrategias específicas influyeron en las soluciones de la política del memorando del plan económico a diez años.²¹ Asimismo, estos grupos de trabajo alentaron a la RTA y a las Juntas de Servicio a que encuentren maneras nuevas e innovadoras de controlar el crecimiento de gastos, tales como compartir los costos mediante una coordinación mejorar, tecnologías nuevas y asociaciones de servicios con las comunidades. Los integrantes enfatizaron la importancia de encontrar nuevas maneras de aprovechar al máximo los ingresos generados por el sistema que no provienen de la máquina boletera.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- Antes de la pandemia, todos los años, la RTA y las Juntas de Servicios aprobaban presupuestos equilibrados que se financiaban con el impuesto sobre la venta de la RTA, con la financiación estatal y con las tarifas.
- En 2020, Metra y Pace adaptaron los servicios y la CTA mantuvo sus cronogramas de servicio según las necesidades de los pasajeros principales, al tiempo que aumentaba el gasto en limpieza y eliminaba la recaudación de tarifas. La RTA asignó fondos provenientes



del primer paquete de ayuda federal e implementó un proceso de recuperación de la COVID de tres pasos a fin de brindar estabilidad de financiación a las Juntas durante ese lapso.

- En 2021, la RTA asignó \$486.1 millones y \$1,970 millones de fondos provenientes del primer y segundo proyecto de ley sobre la ayuda federal, respectivamente. La RTA consiguió la interrupción del recorte del 5 % del fondo estatal para el transporte público (PTF) en vigencia desde julio de 2021, lo que agrega más de \$20 millones anuales de fondos para las operaciones. El impuesto sobre la venta de la RTA se implementó en más transacciones en línea con vigencia desde enero de 2021, lo que agrega más de \$100 millones anuales de fondos para las operaciones.
- En 2022, la RTA encargó un plan económico a diez años como parte del proyecto del plan estratégico, y este plan económico hizo predicciones a largo plazo que llevaron a la elaboración del presente informe y el descubrimiento de que la estructura de financiación actual que depende de las tarifas ya no será viable cuando el dinero de ayuda federal se agote en 2025.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA y las Juntas de Servicio colaborarán con otras partes interesadas para realizar una campaña de difusión pública masiva de educación sobre la financiación del transporte público y para seguir involucrando a una coalición que conseguirá fondos nuevos, sostenibles y continuos. *(Actividad regional compartida para 2023)*
- La RTA colaborará con los socios regionales para identificar las opciones de financiamiento y elaborará propuestas de ingresos monetarios para presentar en la Asamblea General de Illinois en 2024. *(Actividad regional compartida para 2023)*



Área de apoyo 2: Elaborar una estructura de financiación que dependa menos de las tarifas de los pasajeros y que, en vez de eso, se concentre en expandir el acceso a las oportunidades.

Por qué esto es importante

El sistema de transporte público del área metropolitana de Chicago contribuye a la salud económica, ambiental y social en modos y a una magnitud que solo este sistema puede hacerlo. Con más recursos y una estructura de financiación menos dependiente de las tarifas, las Juntas de Servicio podrían concentrarse en mejorar el servicio y en brindar cobertura de transporte a lo largo de la región, lo que amplía el acceso a las zonas en las que históricamente se ha brindado un servicio insuficiente. Asimismo, esto permitiría que la región innove con diferentes niveles y modelos de tarifas, tales como los transbordos sin interrupciones, o los viajes sin cargo o a un costo menor para los residentes que tiene ingresos bajos.

Desarrollar una estructura de financiación menos dependiente de las tarifas y reformar o eliminar el coeficiente de recuperación de las máquinas boleteras impuesto por el estado no solucionaría la brecha operativa proyectada, que solo puede solucionarse asegurando operaciones de financiación sostenibles. Desarrollar una estructura enfocada en expandir el acceso a las oportunidades es de vital importancia para realizar la visión de un transporte público seguro, confiable y accesible que conecta a las personas con oportunidades, que potencia la equidad y que lucha contra el cambio climático.

Encuesta sobre los requisitos de la recuperación de tarifas entre pares estadounidenses

La ley les exige a la CTA, a Metra y a Pace que produzcan, cada año, los ingresos suficientes para cubrir el 50 % del presupuesto operativo cotidiano del sistema de transporte público regional (se conoce como el requisito del índice de recuperación del ingreso generado por el sistema). También se le exige al paratransito ADA de Pace que cubra el 10 % de los costos operativos a través de los ingresos directos. Las Juntas de Servicio generan ingresos a partir de los boletos de pasajeros, junto con ingresos complementarios, tales como los ingresos por publicidad y el alquiler del espacio. Una evaluación informal de los sistemas de transporte público del país mostró que existían pocas políticas sobre el índice de recuperación similares a los requisitos de la RTA y ninguna que aspiraba a tener una porción de los ingresos generados por el sistema tan altos. Les revocaron los requisitos del índice de recuperación del 35 % a los dos sistemas con los requisitos formales estatales más parecidos al de la RTA, la Maryland Transit Administration (Administración del Transporte Público de Maryland) y el Denver's Regional Transportation District (Distrito de Transporte Regional de Denver) en 2017 y en 2021, respectivamente. Nueva York y California exigen metas específicas de ingresos para solicitar la financiación estatal para el transporte público; sin embargo, estos requisitos son considerablemente más tolerantes que el de la RTA que exige que el 50 % de los fondos operativos provengan de los ingresos generados por el sistema (principalmente, las tarifas abonadas por los pasajeros).

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas expresaron una necesidad evidente de elaborar una estructura de financiación fundamentada en la equidad para permitirles a las Juntas de Servicio mejorar la asequibilidad del transporte público y, a la vez, disminuir la dependencia de las tarifas a fin de equilibrar los presupuestos operativos. Los temas de discusión incluyeron



solicitar una mayor autonomía de la RTA en la distribución de los fondos operativos y de capital; estudiar y poner a prueba programas para eliminar la restricción que representan las tarifas para el acceso, y trabajar con los servicios sociales para tener una mejor comprensión de las necesidades insatisfechas de movilidad de los pasajeros.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La estructura de financiación actual está limitada de muchas maneras, pero antes de la pandemia la RTA y las Juntas de Servicio adoptaron presupuestos equilibrados que cumplían con todos los requisitos reglamentarios, incluido el índice de recuperación de tarifas.
- En 2020, la Junta de la RTA aprobó la inclusión del retiro del dinero de la ayuda federal, por parte de las Juntas de Servicio, como crédito por ingresos con el fin de alcanzar temporalmente el índice de recuperación reglamentario.
- En 2021, la RTA abogó por la ayuda temporal proveniente del índice de recuperación reglamentario, que se otorgó para 2021, 2022 y 2023.
- Como parte del plan estratégico, en 2022, la RTA encargó la formación de un grupo para el plan económico a diez años, el cual llegó a la conclusión de que se necesita reducir o eliminar el índice actual de recuperación reglamentario.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA y las Juntas de Servicio trabajarán en conjunto con la Asamblea General de Illinois para conseguir una ayuda para el índice de recuperación y, a la vez, desarrollarán una reforma estructural permanente de la financiación. (*Actividad regional compartida para 2023*)
- La RTA trabajará junto con historiadores, investigadores y otros expertos de la región para elaborar materiales informativos con el objeto de educar, mediante una variedad de plataformas, a los funcionarios elegidos, a los responsables de elaborar las políticas y a las partes interesadas clave sobre la historia institucional de cómo y por qué la RTA y las Juntas de Servicio existen en la actualidad, cómo las regiones homólogas y no homólogas financian el transporte público y cómo podríamos visualizar un sistema que esté menos centrado en maximizar los ingresos provenientes de las tarifas y que, en vez de ello, esté centrado en maximizar el acceso a las oportunidades a través de políticas y servicios más equitativos.

Área de apoyo 3: Construir una coalición en torno al valor que el transporte público aporta a la región de Chicago.

Por qué esto es importante

Durante décadas, los defensores y los pasajeros han presionado a las agencias públicas de los Estados Unidos para que actualicen los métodos de toma de decisiones y de difusión. La pandemia y los movimientos sociales después de la muerte de George Floyd en 2020 ocasionaron que muchas agencias —entre ellas, la RTA— reconsideren cómo involucrarse con los contribuyentes y los pasajeros de manera eficaz. Esto provocó diversos cambios en la manera en que la RTA se involucró con las partes interesadas, inclusive invitar, deliberadamente, a un grupo más amplio y diverso de voces a que participen en los proyectos y poner una compensación a disposición de las personas que lo hacen; expandir nuestros canales de comunicación y seguimiento a fin de garantizar que nuestro trabajo se informe con la mayor cantidad posible de personas, y aumentar el personal y los recursos en los asuntos gubernamentales y externos.

Lo que nuestros pasajeros valoran sobre el transporte público

“¿Por qué valora el transporte público?” es una de las preguntas clave que la RTA planteó constantemente en las conversaciones entabladas con los pasajeros y con los residentes de la región durante los últimos dieciocho meses. Escuchamos muchos comentarios sobre el valor mensurable y difícil de cuantificar que el transporte público aporta a nuestra región. El transporte público les da libertad e independencia a las personas con movilidad limitada o a aquellas que no poseen un automóvil o que no tienen acceso a este. Además, conecta nuestras comunidades y es un lugar donde se reúnen las personas de todas las clases sociales. Estos beneficios incalculables —cómo el transporte determina el carácter de la comunidad y de la región— respaldan el valor que podemos contabilizar: la reducción de emisiones, los impactos económicos y el ahorro que representa para los hogares y las familias.

La RTA necesitará que los socios pertenecientes a todo el espectro de comercios, pasajeros y comunidades a los que les prestamos el servicio participen en una campaña para cambiar el modo en que nuestra región piensa sobre el transporte público y lo financia.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas recomendaron encontrar maneras nuevas de cuantificar el impacto que el transporte público ejerce en el acceso equitativo a las oportunidades, en las medidas para el clima, en la seguridad, en la salud pública y en el desarrollo económico. Asimismo, recomendaron enfoques nuevos e innovadores para medir el rendimiento, tales como compararse con homólogos no tradicionales y buscar los mejores métodos para incorporar de otras agencias y regiones.



Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La elaboración del presente plan estratégico en 2022 incluyó muchas formas de difusión y grupos de trabajo, como se describe en **Documento sintético del proceso y la participación de las partes interesadas**. Este trabajo le dejó en claro a la RTA que una gran variedad de partes interesadas desea participar más en el trabajo de planificación estratégica. Este mismo trabajo también le dejó en claro a la RTA que no se pueden realizar cambios duraderos en el transporte público o en su financiación de manera aislada, sino que dichos cambios deben involucrar a una coalición amplia de partes interesadas con intereses superpuestos y excepcionales.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA impulsará a los socios a colaborar en este programa a través del respaldo del plan y las oportunidades de unirse a una coalición que reivindicará a favor de una mayor inversión pública en el transporte.

Área de apoyo 4: Apoyar las campañas que las comunidades llevan a cabo para mejorar la zona que rodea las estaciones y las paradas del transporte público y para lograr un desarrollo equitativo orientado al transporte público.

Por qué esto es importante

El transporte mejorará para todas las personas gracias a la ayuda del fomento de las políticas aptas para el transporte público y de las inversiones en la infraestructura para caminar y andar en bicicleta en las más de 200 comunidades de la región de la RTA. El desarrollo equitativo orientado al transporte (ETOD) es el desarrollo que permite a todas las personas, independientemente de su raza, etnia, ingresos, género, edad, estado migratorio o capacidad experimentar los beneficios de un desarrollo sólido de uso mixto, orientado a los peatones cerca del transporte. La historia ha mostrado que un desarrollo equitativo orientado al transporte es particularmente importante en la mitigación de los efectos del aburguesamiento y el impacto que la desigualdad en el costo de la vivienda puede tener sobre nuestras comunidades.

El 74 % de los hogares y el 78 % de los puestos laborales a lo largo de la región están a media milla del transporte público, y el 33 % de los hogares y el 32 % de los puestos laborales están a media milla del transporte público frecuente que funciona todo el día (por ej., las rutas que llegan cada quince minutos o menos desde las 7 a.m. a las 10 p.m.).²² La RTA ofrece dos programas que brindan financiación y ayuda técnica para que los gobiernos locales en el noreste de Illinois elaboren e implementen planes que respalden a la cantidad de pasajeros del transporte público, cubran las necesidades de desarrollo económico, amplíen la accesibilidad a los puestos de trabajo y a las viviendas y mejoren la experiencia general del transporte público. La RTA invirtió más de \$22 millones en iniciativas locales de planificación y colaboró con 219 proyectos mediante el programa de planificación comunitaria, el cual ayudó a los gobiernos locales a planificar comunidades sustentables, multimodales y aptas para los peatones cerca de las estaciones del transporte público y por los corredores de este. Se creó el programa Access to Transit (Acceso al Transporte Público) en 1998 con el objeto de proporcionar financiación para que los gobiernos locales construyan proyectos de infraestructura para peatones y bicicletas a pequeña escala —como aceras, pasos peatonales, bicicleteros y carteles de peatones que cruzan— que mejoren los servicios del transporte. El programa apalancó \$2.7 millones en la financiación de la RTA para conseguir \$12.3 millones de financiación federal para 38 proyectos en diversas comunidades a lo largo de la región.

Incluso con estos programas, aún hay mucho trabajo por hacer a lo largo de la región para seguir aprovechando al máximo el valor del transporte y para garantizar de que haya un acceso equitativo a la vivienda asequible cerca del transporte público.

Las regulaciones de uso de la tierra y urbanización son fundamentales para respaldar el uso del transporte público y el desarrollo equitativo orientado al transporte público, pero están fuera del control de las Juntas de Servicio. Las comunidades individuales juegan un papel importante en el apoyo al transporte a través de sus propias decisiones del uso de la tierra y de urbanización alrededor de centros de transporte público y respaldando los esfuerzos regionales continuos a través de programas e iniciativas de la CMAP y el programa de participación en desarrollos que apoyan el transporte público de Pace.

Microtránsito: los programas de uso compartido como bicicletas compartidas, uso compartido de scooters y transporte con pedido de traslado que complementan el servicio de ruta fija tradicional son la única manera de ayudar a cubrir las brechas de la primera y la última milla



en áreas de baja densidad. El microtránsito presenta una oportunidad de conectar viviendas y lugares de trabajo con el transporte de ruta fija existente y las comunidades deberían explorarlo para ampliar el acceso a oportunidades de las personas sin automóvil. Dicho eso, el microtránsito nunca proporcionará el entorno favorable al transporte que se logra a través de políticas que fomentan un desarrollo de mayor densidad y fuertes conexiones peatonales.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas sugirieron proseguir con muchas de las campañas existentes que tiene la RTA para colaborar con las comunidades con el objeto de planificar un desarrollo que apoya el transporte en las estaciones y las paradas y cerca de estas y, además, sugirieron formas de involucrar directamente a los residentes y los pasajeros en el mejor modo de mejorar el acceso al transporte público. Además, los grupos de trabajo ejercieron presión para la creación de más unidades de viviendas asequibles, accesibles y multifamiliares (desarrollo equitativo orientado al transporte o ETOD, por sus siglas en inglés) y, a la vez, impidieron el desplazamiento de los residentes actuales de vecindarios y comunidades cuyo transporte público sea abundante.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- El programa Access to Transit de la RTA brindó fondos para 61 proyectos de ayuda técnica y de planificación en las comunidades a lo largo de la región a fin de respaldar los planes para corredores con desarrollos orientados al transporte, los planes de urbanización y financiación, la gestión de los cordones y los centros de movilidad del vecindario, y las conversaciones con los desarrolladores; además de diseñar y construir proyectos para abordar la seguridad y expandir la movilidad para todas las personas y de potenciar los usos de terrenos que respalden el transporte.
- En los últimos cinco años, el programa Community Planning de la RTA amplió la elegibilidad para que incluya lo siguiente: planes de gestión del espacio de aceras, centros de movilidad de los vecindarios, planes para mejorar la movilidad y distritos especiales de financiación. Se agregaron estas categorías en respuesta a las necesidades cambiantes de la región y del ámbito del desarrollo orientado al transporte público y de la planificación de este transporte. Se priorizan aquellas comunidades con altos niveles de necesidad durante la selección del proyecto y se les proporciona una contrapartida local en función de la necesidad.
- Como parte del programa Community Planning de 2022, la RTA puso a prueba financiación adicional de solicitantes con niveles moderados y altos de necesidad para quitar las restricciones en la participación comunitaria. Los fondos pueden usarse para compensar, de manera directa, a los residentes individuales o a los integrantes de las organizaciones con sede en la comunidad por prestar su tiempo y su conocimiento para participar en las reuniones del proyecto y revisar los documentos. Asimismo, también se pueden emplear los fondos para brindar servicios para las reuniones públicas con el objeto de ayudar a los residentes a superar los obstáculos que podrían impedirles participar, tales como los gastos de viaje, la provisión de comidas o el cuidado infantil. Este modelo nuevo de compensación se incluyó oficialmente como parte de Call for Projects (Convocatoria de Proyectos) de 2023.
- El programa Access to Transit de la RTA añadió una nueva categoría de proyecto elegible para ayudar a las comunidades con muchas necesidades (recursos escasos y capacidad técnica restringida) al emplear los fondos de la RTA para abonar el 100 % de la 1.ª etapa de ingeniería. Este cambio en la categoría de la elegibilidad del proyecto quita una restricción considerable para las comunidades al financiar los proyectos desde el diseño inicial mientras se siguen ofreciendo recursos para la construcción. Desde 2020, se financiaron ocho de estos proyectos. La contrapartida local para construir proyecto



se determina en función de las necesidades. Para la mayoría de los proyectos, la contrapartida local del 20 % que exigen las fuentes federales de financiación se comparte entre la RTA y el solicitante con equidad. La RTA cubre la contrapartida total del 20 % para los solicitantes cuyos niveles de necesidad sean elevados.

- El Consejo de la ciudad de Chicago aprobó la Ordenanza de Comunidades Conectadas para avanzar con el desarrollo equitativo y vecindarios prósperos cerca del transporte público. Desarrollado junto con Elevated Chicago y más de 80 personas interesadas, esta ordenanza sirve de apoyo para la recuperación económica de Chicago y propicia la prosperidad de los vecindarios de toda la ciudad, para que todos los residentes de Chicago puedan vivir en una comunidad vibrante, saludable y asequible que los conecta con el transporte público y les facilita obtener lo que necesitan, desde empleos y escuelas hasta servicios y más.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA trabajará proactivamente con comunidades para solicitar y participar en programas de financiación de la RTA y la CMAP para construir vecindarios más aptos para el transporte. Esto incluirá el fomento del desarrollo equitativo orientado al transporte público, la elaboración de planes para construir centros de movilidad y los planes de gestión del espacio de aceras que posibilitan una mayor seguridad y facilidad para que las personas caminen o anden en bicicleta hasta las estaciones y paradas del transporte público y para alinearlos mejor con las campañas existentes de desarrollo económico y de fuerza laboral.
- La RTA actualizará el informe *Setting the Stage for Transit* (Creación de las condiciones para el transporte) de la RTA, para fijar las normas para las comunidades que brindan servicios de transporte público y para responsabilizarlos de las decisiones sobre el uso del terreno y mejorar el acceso al transporte a fin de garantizar que los pasajeros viajen seguros y de manera eficiente.

Área de apoyo 5: Involucrarse con las comunidades, con inclusividad y transparencia, sobre cómo se gasta el dinero del transporte público en la región de Chicago.

Por qué esto es importante

La RTA se compromete a desarrollar las relaciones entre los pasajeros y las agencias de transporte con una participación bidireccional que empodere el papel que las comunidades tienen en la toma de decisiones sobre el transporte público.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas sugirieron estrategias para aumentar la transparencia y las comunicaciones con las comunidades en lo que respecta a la financiación y los gastos del transporte público. Esto incluyó expresar, en un lenguaje fácil de comprender y en formatos accesibles, la información necesaria y deseada sobre las inversiones en el transporte público; evaluar las campañas actuales de difusión a fin de identificar maneras de mejorarlas, y formar grupos de asesoría comunitaria a fin de brindar comentarios constructivos y ampliar aún más la capacidad para las contribuciones comunitarias en todos los elementos de la planificación del transporte público.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La RTA llevó a cabo diversos cambios para aumentar la transparencia y la facilidad de uso de la información proveniente del presupuesto operativo anual del transporte regional y del proceso del programa de inversión.
- Se rediseñó el libro presupuestario de la RTA para comunicar y evaluar los presupuestos operativos y los programas de inversión sugeridos por la Junta de Servicio. El presupuesto de capital se publica en RTAMS, el sitio web de la RTA donde se pueden obtener recursos exhaustivos de información sobre el sistema de transporte regional, y brinda un análisis relacionado con *Invest in Transit*, incluidos los proyectos prioritarios, los requisitos principales y las metas estratégicas. El programa Project Management Oversight (Supervisión de la Gestión de Proyectos, PMO) de la RTA hace un seguimiento del avance de los proyectos del programa de inversión.
- En abril de 2022, la RTA publicó un panel virtual con los resultados financieros donde se muestra un resumen de la información financiera supervisada por la RTA en comparación con los presupuestos aprobados.
- El público puede asistir a las reuniones de la Junta de la RTA de manera virtual o presencial, y estas también se transmiten en directo. En 2021 y 2022, se realizaron actualizaciones considerables en el sitio web de la RTA con el objeto de hacer que la gente encuentre y vea con facilidad los programas, los memorandos, las actas y los registros de la Junta.
- En 2021, la RTA actualizó el sitio web de RTAMS, lo que incluyó agregar un portal de GIS (sistema de información geográfica) y un mapeo nuevos; brindar conjuntos de datos descargables, y hacer que el sitio sea más apto para teléfonos celulares y más rápido, y más interactivo y transparente.



- En 2022, grupos de trabajo de las partes interesadas indicaron que se necesita aún más transparencia.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA ampliará la función que tiene la Junta Asesora de los Ciudadanos de la RTA (RTACAB) para reforzar la voz de los pasajeros en la planificación y en la toma de decisiones del transporte público. La RTACAB ayudará a seguir el progreso hacia las metas del plan estratégico.

Área de apoyo 6: Conseguir mayor financiación para la infraestructura del transporte público.

Por qué esto es importante

Las necesidades de capital —es decir, el dinero que se necesita para mantener la infraestructura e invertir en nueva— son considerables. La financiación de capital proviene, principalmente, del gobierno federal mediante los subsidios dados por la Administración Federal de Transporte (FTA) y, periódicamente, de los bonos —dinero prestado— emitidos por el estado de Illinois o, de manera directa, por la RTA y las Juntas de Servicio. A diferencia de los fondos operativos, que provienen principalmente de los impuestos locales o estatales y de los ingresos de la máquina boletería, estos fondos federales son provistos por asignaciones anuales o por la legislación que el Congreso aprueba, como la reciente IIJA. Si bien las inversiones federales en la infraestructura resultan cruciales para satisfacer las necesidades regionales de capital, se necesita financiación adicional sostenible a fin de abordar las décadas de infrainversión y de reaccionar ante las cambiantes necesidades pos-COVID de los pasajeros. Históricamente, las agencias viales recibieron una cantidad más significativa de dinero para los proyectos de transporte que las agencias de transporte público; sin embargo, los beneficios económicos, climáticos y de equidad sugieren que se debe cambiar el modo en que se asignan los fondos.

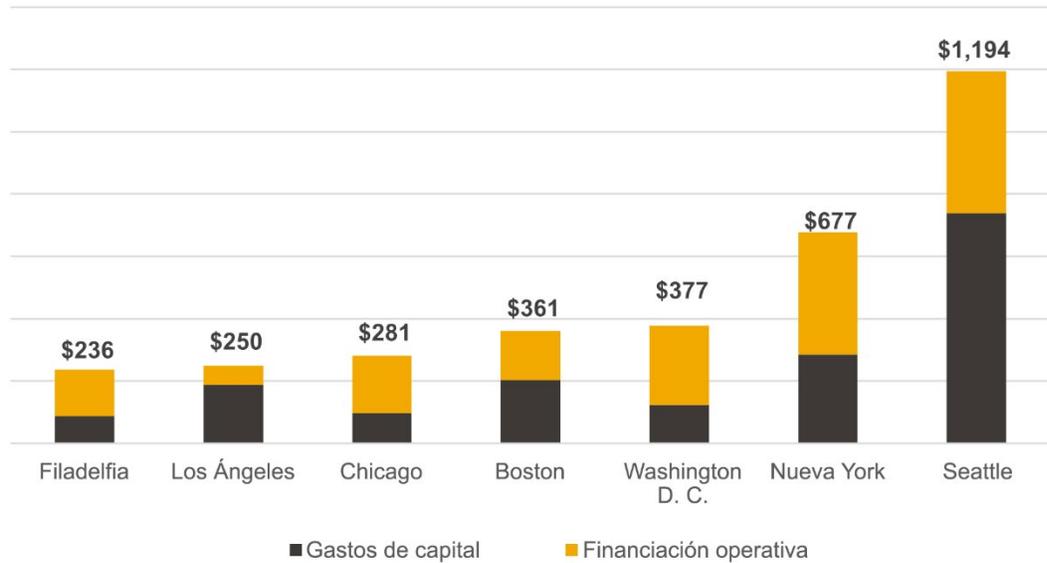
Todos los años, las Juntas de Servicio demuestran que existe una gran necesidad de inyectar capital adicional. El programa regional de inversión de 2022 identificó 75 proyectos prioritarios a realizarse en los próximos diez años con un costo total de \$36.2 mil millones.²³ El programa de inversión a cinco años de 2022 a 2026 solo financia el 14.5 % del total de esa necesidad a diez años, y solo cuatro de los proyectos se financian por completo. Se retrasan proyectos importantes de mantenimiento y transformación del sistema de transporte regional porque las Juntas de Servicio trabajan para reunir estrategias de financiación con el objeto de potenciar los proyectos clave.

- La CTA pudo potenciar la primera etapa de la modernización de las Red Line (Línea Roja) y Purple Line (Línea Púrpura); sin embargo, se necesitan \$6,000 millones más para finalizar el proyecto y para hacer que la Red Line North tenga un buen estado de mantenimiento. La CTA planea también ampliar la Red Line South hasta 130th Street: una inversión fundamental para la equidad del transporte en nuestra región. La CTA potenció este proyecto de \$3,600 millones en el programa federal New Starts (Nuevos proyectos) y actualmente trabaja para establecer recursos para una contrapartida de financiación.
- Metra continúa trabajando en el remplazo de los puentes a lo largo de la línea Union Pacific (UP) North, cuyos puentes que datan del siglo XIX. Ya se ha reemplazado el grupo de puentes iniciales que cruzan 11 calles y Metra está trabajando en conseguir más de \$100 millones de financiamiento adicional para completar el siguiente grupo de puentes. Otro proyecto clave, el enlazador A-2 —que descomprimirá las líneas del distrito Milwaukee y UP y les ahorrará una cantidad considerable de tiempo a los pasajeros— no tiene fondos, y se necesitarán más de \$750 millones para diseñarlo y construirlo.
- Pace se está preparando para la transformación de su flota de autobuses e instalaciones de apoyo hacia fuentes de energía menos contaminantes. Hasta la fecha, Pace ha podido programar casi \$270 millones, pero se necesitarán más fondos para agilizar la transición a un futuro más limpio.

Chicago no invierte tanto dinero por cada residente en el sistema de transporte público como sus pares

Por año, nuestra región desembolsa \$281 por cada residente para el sistema de transporte público. \$96 de eso se destinan a las mejoras en el capital a fin de mantener y mejorar el sistema, y \$185 se destinan a financiar las operaciones diarias del sistema.²⁴ Los pares regionales tradicionales, como Washington D.C. y Nueva York, gastan entre el 34 % al 141 % más por persona en el transporte público al año; en cambio, Seattle gasta más del 300 % más por persona que la región de Chicago.

Figura 12: Gastos de capital y gastos operativos de financiación anuales por residente regional en Chicago y varias regiones homólogas, 2020



Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas reconocieron que se necesita invertir para preservar el sistema en un estado de buen mantenimiento y, a la vez, se necesita distribuir los fondos con equidad y tomar medidas para modernizar y mejorar la experiencia del usuario. Por este motivo, el transporte público debe recibir una mayor porción de los fondos totales para el transporte; además, se deben ampliar los programas para reducir la congestión vial a fin de incluir el transporte público siempre que sea posible. Los programas de subvenciones deben estructurarse de tal modo que permitan que las comunidades más pequeñas y con recursos insuficientes aprovechen los fondos disponibles y que garanticen que nosotros equilibramos, con equidad, las necesidades de los diferentes mercados y comunidades. Asimismo, se debe potenciar la legislación para que exija que los centros de contratación provean la infraestructura del transporte público y que exija que se distribuyan con equidad los mecanismos de captación de valor que tiene este transporte.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- En 2019, el estado de Illinois promulgó el Rebuild Illinois Capital Plan (Plan de Capital para la Reconstrucción de Illinois), el primer proyecto de ley de capital del estado de Illinois en más de una década y el más grande de la historia de este estado; este plan le brindó al sistema de la RTA \$2,600 millones en financiación de bonos estatales durante

cinco años y un aproximado de \$227 millones anuales en ingresos de impuestos sobre la gasolina.

- En 2016, el estado de Illinois y la ciudad de Chicago posibilitaron la Transit Tax Increment Financing (Financiación del Incremento Fiscal del Transporte, Transit TIF). Se espera que el programa genere \$622 millones en fondos locales de contrapartida para el proyecto Red Purple Modernization de la CTA.²⁵ También se propone una Transit TIF para el proyecto de extensión de la Red Line para financiar una porción significativa del financiamiento local.
- La Ley de Inversión en Infraestructura y de Empleos (IIJA) se promulgó en noviembre de 2021. El programa es una inversión considerable en la infraestructura nacional del transporte, ya que se espera que el noreste de Illinois reciba, por lo menos, \$4,000 millones de fondos federales durante los próximos cinco años para usar en el transporte público, cifra que supera en más del 40 % a los cinco años anteriores.²⁶
- Cada año durante el proceso presupuestario, la RTA y las Juntas de Servicio continuaron actualizando la lista con los proyectos prioritarios de *Invest in Transit* a fin de expresar tanto los cambios necesarios como las nuevas prioridades regionales, tales como la electrificación de los autobuses.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

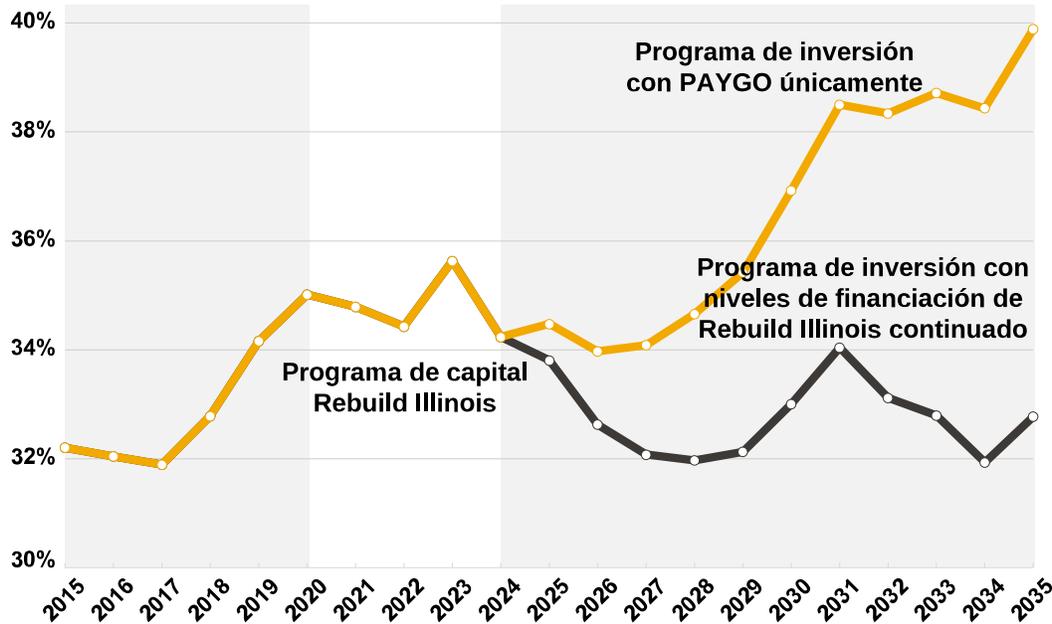
- La RTA trabajará con las Juntas de Servicio para seguir actualizando la lista con los proyectos regionales de prioridad a fin de informarles a las partes interesadas y al público sobre la profunda necesidad de invertir capital de manera constante tanto para mantener el sistema como para mejorarlo.
- La RTA llevará a cabo un análisis especializado del programa regional de capital para mostrarles los impactos de los fondos de Rebuild Illinois y de otras fuentes de financiación a los funcionarios electos y a las otras personas que posibilitaron esta financiación.
- La RTA presentará un nuevo sistema de evaluación de proyectos que brindará, con transparencia, información sobre 12 temas para tener una mejor comunicación de la importancia e impacto regionales de los proyectos que avanzan en el programa de aumento de capital con un plazo de cinco años.

¿Por qué importa?

Nuestro sistema de transporte regional abarca aproximadamente 1,500 millas de vías, 7,500 vehículos, 400 estaciones y 70 instalaciones de mantenimiento cuyo valor supera los \$60,000 millones. Este portafolio de la infraestructura del transporte público necesita una inversión anual de entre \$2,000 a \$3,000 millones durante los próximos 10 años a fin de lidiar con la infra inversión crónica y de lograr un “estado de buen mantenimiento” o una condición en la que la infraestructura no corra riesgo de fallar o de dificultar la prestación de un servicio de transporte de calidad a los clientes.



Figura 13: Porcentaje proyectado de activos de transporte regional que superan la vida útil de 2015 a 2035



Aparte de la gran cantidad de beneficios sociales y medioambientales que tiene el transporte público, las inversiones en este pueden tener beneficios económicos considerables. La Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA) estima que, por cada \$1,000 millones invertidos en el transporte público, se crean o mantienen 50,000 puestos de trabajo.²⁷ Los beneficios de empleo son aún mayores en las comunidades que tienen niveles altos de desempleo. La investigación de la APTA también demuestra que cada dólar invertido en el transporte público tiene, aproximadamente un rendimiento quintuplicado en las inversiones durante veinte años. Los rendimientos que miden incluyen los impactos directos de los gastos de inversión y, además, los beneficios de productividad, como una mayor productividad comercial, una reducción en la congestión de tránsito y el ahorro de costos para el pasajero. Una prioridad creciente de la política federal ha sido medir estos tipos de beneficios.

Área de apoyo 7: Asociarse con las agencias viales para construir calles más aptas para el transporte público y potenciar el tránsito rápido de autobuses.

Por qué esto es importante

El espacio exclusivo para los autobuses de Pace y de la CTA en las calles es crucial para mejorar la rapidez y la fiabilidad. Se necesitará una coalición para motivar a la voluntad política dentro de las agencias de carreteras y de calles a que construyan, en la región de Chicago, calles que sean más aptas para el transporte público y autobuses para transporte rápido (BRT). Desde el comienzo de la pandemia, el transporte en autobús tanto de la CTA como de Pace retuvo más cantidad de pasajeros que el transporte ferroviario en nuestra región. Los autobuses suelen transportar personas que dependen más en el transporte público y desempeñan una función crucial en conectar los vecindarios de zonas sin acceso a la red ferroviaria. Asimismo, las calles aptas para el transporte no solo permiten que los autobuses circulen más rápido, sino que pueden reforzar y hacer más seguros todos los medios de transporte y contribuir al desarrollo de calles completas para todos los usuarios.

En los últimos años, disminuyó la velocidad, la fiabilidad y la cantidad de pasajeros de los autobuses, y aumentó la congestión en las calles locales y la competencia con los servicios de pedido de traslados. Las calles aptas para el transporte público pueden contribuir a librar a los autobuses de la congestión y proporcionarles una merecida prioridad por sobre los vehículos con un único ocupante. Con más recursos, la RTA, las Juntas de Servicio y las agencias viales podrían construir más corredores de BRT y una mayor difusión de la prioridad de señalización del transporte público. Además, se necesita más apoyo cultural y político para expandir el BRT en la región de Chicago de manera significativa.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas recomendaron abogar por la priorización del transporte público por encima de los carros cuando se destina el espacio de la calle, cuando se potencian las medidas legislativas para permitir la aplicación de las cámaras de tránsito de los carriles exclusivos para autobuses y cuando se trabaja con comunidades locales para garantizar que se priorice el transporte público durante de proyectos de construcción vial a largo plazo. Además, se centraron en impulsar a los socios de las comunidades de defensa, del comercio y del gobierno locales para generar apoyo para los proyectos de BRT.

Logros destacados vinculados con esta área de apoyo que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La RTA siguió trabajando junto con Pace, la CTA y el Departamento de Transporte de Chicago (CDOT) con el objeto de implementar la prioridad de señalización del transporte público (TSP). La CTA y el CDOT implementaron la TSP en Western Avenue entre Howard Street y 79th Street. En la actualidad, están diseñando mejoras en la TSP para Ashland Avenue entre Irving Park Road y Cermak Road (2019).
- Asimismo, Pace implementó la TSP en Milwaukee Avenue, entre Golf Road y Jefferson Park Transit Center, como parte del proyecto de la Línea Pulse Milwaukee. Después de completar las pruebas de TSP en la Milwaukee Avenue a principios de 2021, Pace comenzó a implementar la TSP en otros corredores comenzando con la Dempster Street y la Roosevelt Road (2022).



- El plan Driving Innovation de Pace incluye iniciativas que respaldan el diseño de calles aptas para el transporte público que incluyen los programas de tránsito rápido, proyectos piloto de involucramiento en desarrollos que respaldan el transporte y de transporte táctico.
- Pace potenció varios de los corredores de Pulse. Se implementó la línea Pulse Milwaukee. La línea Pulse Dempster se encuentra en construcción. Se están diseñando las líneas Pulse Halsted y Pulse 95th Street. La RTA trabajó con Pace para implementar la TSP junto con el servicio de Pulse en todos estos corredores.
- La RTA y las Juntas de Servicio están participando en el rediseño de North DuSable Lake Shore Drive del Departamento de Transporte de Illinois (IDOT) y del CDOT y continúan abogando por alternativas que priorizan el transporte público.²⁸
- La CTA y el CDOT están terminando el proyecto Better Streets for Buses (Mejores Calles para los Autobuses) a fin de sentar el trabajo preliminar para las mejoras en curso de la infraestructura para el autobús mediante el establecimiento de una red de corredores que deben priorizarse y de un conjunto de tratamientos para las calles que deben considerarse soluciones para posibilitar un servicio de autobuses más rápido y confiable y para mejorar la experiencia del viaje en autobús (2022).²⁹
- El Strategic Plan for Transportation (Plan Estratégico para el Transporte) del CDOT fijó la meta de “asociarse con la CTA para disminuir el tiempo de viaje y mejorar la experiencia del transporte público para todos los residentes de Chicago”; esta incluía los parámetros de instalar entre 2 y 3 proyectos de carriles permanentes para autobuses, de instalar 100 intersecciones adicionales con prioridad de señalización del transporte público, de aumentar la capacidad interna de la implementación y de la planificación del transporte y de realizar mejoras al acceso de las estaciones en 5 estaciones de la CTA y a 1 de Metra para el tercer año del horizonte del plan (2021).³⁰
- El Strategic Plan for Transportation del CDOT fijó como meta “hacer que sea más seguro y fácil caminar en Chicago”, la que incluía estrategias de reevaluación y de revisión de la Complete Streets Policy (Política de Calles Completas) y, además, un parámetro de asociación con la CTA y Metra para identificar las metas de acceso y los lugares prioritarios del transporte (2021).³¹
- El Long Range Transportation Plan (Plan de Largo Alcance) del IDOT fijó como meta “invertir y respaldar las mejoras en la infraestructura del transporte multimodal y la ampliación fundamentada en el rendimiento de los servicios que respaldan el traslado eficaz de pasajeros”, la que incluía estrategias para implementar la señal de prioridad para el transporte público y mejoraba los corredores multimodales por medio del tránsito rápido de autobuses, los carriles exclusivos para autobuses o gestionados por estos, la señalización para ciclistas o el autobús exprés (2019).³²
- En 2022, los integrantes de los grupos de trabajo le mencionaron a la RTA que esta es un área importante de apoyo. Asimismo, la encuesta sobre el plan estratégico llevada a cabo en el otoño de 2022 indicó que esta se encontraba en el top de las tres áreas de apoyo más urgentes.

Trabajo de apoyo que la RTA llevará a cabo en 2023 junto con las partes interesadas

- La RTA seguirá potenciando el trabajo de implementación regional de la TSP y puede poner a disposición la financiación de subsidios fin de ayudar a las agencias a contratar personal y consultores según sea necesario para implementar la TSP.
- La RTA trabajará para potenciar la implementación del BRT a lo largo de la región mediante la financiación y el respaldo de los proyectos de planificación de corredores y luchando por que el IDOT, el CDOT, los DOT del condado y las agencias del gobierno



local aboguen por los proyectos de autobuses, mejoren el diseño de vías arteriales y consigan más espacio exclusivo en las calles regionales a fin de hacer que la región esté más alineada con las regiones homólogas en lo que respecta a la cantidad de millas de calles para transporte público.

- La RTA trabajará para potenciar legislación que permita la aplicación de las cámaras de tránsito en los carriles exclusivos para autobuses, recomendado por los grupos de trabajo.
- Pace identificará corredores prioritarios para ampliar las rutas de Pulse como parte de su iniciativa Network Revitalization (Reestructuración del servicio) y Systemwide Restructuring (Reestructuración de todo el sistema).
- La CTA trabajará junto con el CDOT y otros socios para implementar las recomendaciones del estudio Better Streets for Buses.
- La CMAP trabajará junto con las partes interesadas del transporte para lograr lo siguiente:
 - Reforzar la implementación de Complete Streets a través de la legislación, la orientación y la ayuda técnica junto con socios estatales y locales.
 - Actualizar el plan Congestion Management (Gestión de la Congestión) en 2023.
 - Avanzar en las recomendaciones de recuperación de la movilidad en BRT, infraestructura del transporte específica y otras herramientas para mejorar la velocidad y fiabilidad del autobús.
 - Solicitar exenciones rotundas de seguridad para las mejoras del transporte público o de los autobuses en las calles a fin de acelerar el cumplimiento del proyecto.

Los beneficios del BRT

El autobús para transporte rápido (BRT) es un servicio mejorado de autobuses que se caracteriza por tener carriles exclusivos, prioridad de señalización del transporte público, pago de la tarifa antes de abordar, frecuencias altas, servicio con paradas limitadas, abordaje por plataformas elevadas y una imagen distintiva. Estas características pretenden hacer que el servicio de autobuses sea más eficiente y confiable, como los sistemas de tránsito rápido ferroviarios, pero con un costo de capital mucho menor. Los proyectos del BRT a lo largo de los EE. UU. provocaron mejoras considerables en el tiempo de viaje; algunos de los proyectos más eficaces lo disminuyeron a la mitad para los pasajeros.³³ Los elementos individuales del BRT suelen usarse de un modo táctico a fin de mejorar las operaciones cuando no es viable reacondicionar un corredor por completo. Se demostró que el empleo del BRT capta considerablemente una mayor cantidad de pasajeros de autobús —que varía desde subas del 20 % hasta casi el doble de la cantidad—, y el análisis de la CMAP ilustró la posibilidad de se produzca un impacto significativo en nuestra región.^{34,35} Los servicios de autobús de la región de la RTA que incorporan características del BRT incluyen los servicios exprés Look Link, la línea de Pulse Milwaukee, el Jeffery Jump y Bus-on-Shoulder.

El BRT en la región de Chicago

En comparación con las regiones homólogas, la región de Chicago designa muy poco espacio en la calle para el transporte público. Todas las agencias de transporte público que brindan servicios a ciudades como Los Ángeles, Seattle, Miami, Mineápolis, Houston y Phoenix poseen más de 100 millas de carriles exclusivos para el transporte público o carriles que lo priorizan. Chicago posee menos de 15 millas de carriles que encajan en esta categoría (antes de contar los corredores de carriles exclusivos “bus-on-shoulder”). Por fortuna, las agencias de transporte de la región reivindican a favor de los diseños de calles que priorizan el transporte público a través de campañas como Better Streets for Buses de la CTA y el Programa Rapid Transit de Pace, que incluye los programas de autobús exprés de Pulse y Bus-on-Shoulder, sin embargo, nuestra región deberá trabajar en conjunto a fin de acelerar y financiar estos proyectos para alcanzar el mismo nivel de las regiones homólogas.



Un logro local fueron las operaciones de Bus-on Shoulder de Pace, que ahora opera desde hace 11 años. Este programa demostró cómo las asociaciones interagenciales que priorizan el transporte pueden captar una suba considerable de pasajeros. Bus-on Shoulder se autorizó por primera vez a lo largo de ciertas secciones de la autopista I-55 (la Stevenson Expressway) en 2011 como una prueba piloto de dos años. Este programa fue posible gracias a la legislación estatal y a una asociación entre el IDOT, la Policía Estatal, la RTA y Pace. Pace informó que la cantidad de pasajeros en el corredor I-55 aumentó más rápido que en todos los demás lugares de la región, lo que exigió nuevas instalaciones de aparcamiento disuasorio y una flota ampliada.

Desde 2011, el programa se hizo permanente y se expandió para que incluya el carril exclusivo de la autopista I-94 y la Flex Lane de la I-90. La autopista de peaje de Illinois se asoció con Pace para facilitar estas expansiones. Ya están en funcionamiento los planes para que los autobuses empleen los nuevos carriles flexibles a lo largo de la I-294.

Pace también puso en marcha la línea Pulse Milwaukee en 2019 después de la amplia coordinación con las partes interesadas, que incluyó al pueblo de Niles, a la ciudad de Chicago y al IDOT. También se están diseñando las líneas Pulse Halsted y Pulse 95th Street. El programa Pulse es una forma de tránsito rápido que cuenta con el servicio frecuente con paradas limitadas, vehículos personalizados, plataformas elevadas para abordar más rápido y estaciones accesibles con marcadores verticales, información en tiempo real, casetas calefaccionadas y un sistema que derrite la nieve. En la actualidad, el segundo corredor de Pulse, la Dempster Line, de Pace, está en construcción. Varios de los otros corredores planificados de Pulse están en diversas etapas de diseño y de planificación.

Lo que podemos aprender de las demás regiones

Los ejemplos de proyectos de BRT de otras regiones que rodean el condado subrayan la importancia de una coordinación entre las agencias viales, la agencia que administra la calle, y otras partes interesadas para implementar con éxito el BRT; demuestran los impactos de proyectos de BRT sobre los pasajeros y los tiempos de viaje, y destacan de qué manera los proyectos de BRT pueden mejorar la seguridad y movilidad para personas que transitan caminando y en bicicleta por estos corredores.

En el área metropolitana de Minneapolis y St. Paul, Metro Transit (el operador principal del transporte público y una división de la Organización de Planeamiento Metropolitano) opera actualmente 4 líneas de BRT, incluso una que opera en los carriles y estaciones que construyó el Departamento de Transporte de Minnesota a lo largo de la autopista I-35W. Estas líneas se estudiaron por primera vez en 2011-2012, lo que dieron como resultado la implementación de la línea A de METRO en 2016 y la línea C de METRO en 2019. En la línea A de Metro, hubo un incremento de un tercio en comparación con 2015.³⁶ Metro Transit abrirá 4 líneas adicionales entre 2022 y 2025.

Recientemente, Metro Transit empleó un proceso con cuatro etapas para identificar las siguientes prioridades del BRT, que se fundamentaron en cuatro principios que orientaron el proceso de planificación para el BRT y que se basaron en la participación pública, la política de transporte público del Consejo Metropolitano y el rendimiento de la red de autobuses:

Fomentar la equidad y reducir las disparidades raciales regionales

Basarse en los logros para incrementar la cantidad de pasajeros.

Diseñar una red que respalde una vira orientada al transporte público.

Garantizar el crecimiento sostenido a largo plazo de la red de autobuses.

Como resultado y por la financiación pendiente, se pondrían en funcionamiento tres líneas adicionales para 2030; y siete corredores adicionales que se estudiaron en Network Next (Próxima red) para el BRT entre 2030 y 2040.

Inaugurado en abril de 2022, el sistema de transporte por autobús rápido de Van Ness es un corredor de autobuses exclusivo de 2 millas en la Van Ness Avenue en San Francisco, uno de los corredores norte-sur más transitado de San Francisco que brinda servicio a unos 16,000 clientes de la SFMTA



diariamente. Es el primer proyecto de BRT de San Francisco y la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA). El corredor de BRT utiliza carriles de autobuses exclusivos que corren en el centro (en oposición a los carriles adyacentes a la acera) y formó parte de un Proyecto de Mejora de Van Ness de mayor envergadura por \$346 millones financiado con fondos de fórmula de la FTA y una combinación de financiación local, regional y estatal.

Además de mejorar la velocidad y fiabilidad del transporte, el proyecto también está destinado a mejorar la seguridad de los peatones, mejorar el acceso al transporte y mejorar las áreas públicas. Salientes de acera (o también denominadas extensiones de acera) y espacios de refugio acortan las distancias de cruce tanto para los peatones como para los pasajeros. Ahora hay señales de conteo regresivo mejoradas, ampliadas y accesibles en todos los pasos peatonales y en las ubicaciones para plataformas de abordaje. Mejores señales de tránsito con prioridad de señalización para el transporte público les proporcionan a los autobuses la luz verde a medida que se acercan a una intersección, disminuyendo el tiempo de viaje y mejorando la puntualidad. Aceras recién pavimentadas y ampliadas, iluminación brillante, paisajismo natural y arte público contribuyen a crear un corredor vibrante.

Si bien el proyecto se gestó hace tiempo, el BRT de Van Ness ha dado resultados inmediatos al aumentar el número de pasajeros y mejorando los tiempos de viaje en autobús. Apenas un mes después de su puesta en marcha, el BRT funciona a velocidades similares a las del tren ligero y ahorra a los pasajeros un 35 % del tiempo de viaje entre semana, unos 15 minutos en un viaje de ida y vuelta. El proyecto también ha mejorado los tiempos de viaje de los pasajeros. La única línea que opera actualmente en el BRT de Van Ness, la 49-Van Ness/Mission, experimentó un aumento del 13 % en el número de pasajeros.³⁷ Los funcionarios municipales esperan que el éxito del BRT de Van Ness influya en proyectos similares para mejorar la experiencia de los usuarios del transporte público y traerlos de nuevo al sistema.

Detalles del programa de acción

Esta sección describe cada uno de los siete puntos de acción con más detalle.

- **Medida 1:** Hacer que el sistema de transporte público sea más seguro y tenga más protección para todas las personas.
- **Medida 2:** Emplear la nueva financiación como catalizador para crear un sistema de transporte que sea accesible en su totalidad.
- **Medida 3:** Brindar a los pasajeros información sobre el viaje que sea más precisa y en tiempo real.
- **Medida 4:** Hacer que el pago del transporte público sea más fluido y asequible.
- **Medida 5:** Acelerar la transición a un sistema de transporte público regional cuyas emisiones sean casi cero y priorizar las comunidades agobiadas por una mala calidad del aire.
- **Medida 6:** Evaluar el programa regional de inversión de una manera nueva; esto incluye las consideraciones para la igualdad racial y la justicia de la movilidad.
- **Medida 7:** Adaptar el servicio de autobuses y trenes para satisfacer las necesidades cambiantes de los pasajeros.

Medida 1: Hacer que el sistema de transporte público sea más seguro y tenga más protección para todas las personas.

Por qué esto es importante

Todos los pasajeros deben sentirse seguros cuando viajen en el transporte público. Un sistema seguro y protegido es también necesario para atraer, retener y proteger a una fuerza laboral del transporte talentosa. Si bien el sistema de transporte público integra un ecosistema regional más grande junto con otras tendencias económicas y sociales en juego, existen diversas medidas que las Juntas de Servicio pueden implementar para mejorar la seguridad, trabajar con los socios comunitarios e informar las interrupciones en el sistema del transporte público. Estos pasos incluyen cuestiones de seguridad no vinculadas con la protección que son igualmente importantes para educar a los pasajeros en cuanto a prácticas seguras mientras utilizan el transporte.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las personas interesadas se centraron en mejorar las maneras en que los pasajeros pueden comunicarse con los operadores y con la fuerza de seguridad cuando tienen algún problema de seguridad, por ejemplo, incrementar la capacidad de denuncia en la aplicación Ventra y, además, sugerir mejoras de la limpieza e iluminación de las estaciones e instalaciones del transporte público. En respuesta a los aumentos verdaderos y percibidos de los índices de delito dentro del transporte público, los integrantes de estos grupos impulsaron métodos con un eje en la justicia para reducir la violencia, tales como la vivienda asequible, la atención de la salud mental y los salarios dignos.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- Se instalaron más de 2,000 cámaras HD nuevas en casi 60 estaciones a lo largo de las líneas Roja, Azul, Marrón, Verde, Naranja y Rosa como parte del programa Safe and Secure (Seguridad y Protección), el programa multianual y multifacético de la CTA para modernizar y expandir aún más la amplia red de cámaras de vigilancia (2021).³⁸
- La CTA amplió el uso de servicios de seguridad contratados al agregar más de 50 nuevas patrullas de seguridad K-9 (caninos con dos adiestradores) en lugares específicos a lo largo del sistema de trenes y autobuses (2022).³⁹
- Se otorgaron \$14.8 millones a la CTA mediante el Transit Security Grant Program (Programa de Subvención de la Seguridad para el Transporte Público) del Departamento de Seguridad Nacional para financiar las iniciativas y la actividad de seguridad vinculadas con el transporte en colaboración con el Departamento de Policía de Chicago (2020).⁴⁰
- El Departamento de Policía de Metra aumentó considerablemente la frecuencia de los controles en las estaciones en el sistema (2020, 2021).
- En 2022, Metra llevó a cabo 51 Operation Lifesaver Safety Blitzes (campañas intensivas de seguridad de la Operación Salvavidas) en las estaciones de trenes como parte de su campaña en curso para concientizar sobre la importancia de la conducta segura cerca de los trenes y de las vías.⁴¹
- Metra desarrolló la aplicación de telefonía inteligente COPS que permite a los pasajeros reportar problemas de seguridad y protección en los trenes y estaciones de Metra (2019).



Tabla 4: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 1 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> Las agencias continuarán colaborando con los departamentos de policía y las agencias de servicios sociales locales para hacer lo necesario para proveer seguridad en el transporte. Además, las agencias colaborarán para convocar una cumbre interregional e intersectorial de seguridad y prevención con el objeto de facilitar la transmisión de la información y de analizar las soluciones holísticas de los desafíos que afectan el transporte, incluyendo la búsqueda de más financiamiento. <i>(Actividad regional compartida para 2023)</i>
RTA	<ul style="list-style-type: none"> Dirigir la elaboración de la cumbre descrita en las actividades compartidas.
CTA	<p>El Meeting the Moment Action Plan de la CTA anunciado en 2022 enumera puntos de acción para mejorar la protección y seguridad de los pasajeros que la agencia implementará en el transcurso de 2023. Algunos puntos clave incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliar el despliegue de guardias de seguridad en lugares estratégicos nocturnos e identificar otras unidades de guardias de seguridad para incrementar las patrullas de oficiales y los despliegues existentes. Fortalecer y expandir las asociaciones con departamentos de policía locales. Supervisar y comunicar el progreso mediante noticias mensuales de reuniones de las juntas, acerca de los indicadores clave de rendimiento del Meeting the Moment Action Plan. Elaborar maneras nuevas para impedir el robo de boletos y prevenir la evasión tarifaria antes de que conlleven a otra actividad ilícita.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar un paquete de mejoras en 13 estaciones de Metra Electric durante los próximos cinco años, que incluirá mejoras de seguridad. Realizar capacitaciones con el personal de primera línea para identificar a las personas que sufren una crisis de salud mental, y continuar potenciando el programa Operation Lifesaver. Junto con la CMAP y los condados del noreste de Illinois, iniciar un plan de acción de seguridad regional con un enfoque en seguridad en pasos a niveles para mejorar la seguridad en las ubicaciones con altos índices de incidentes en el sistema de Metra. Instalar cámaras en estaciones y completar la instalación de cámaras en vagones y locomotoras.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las inversiones en las cámaras (a bordo de los vehículos y en las instalaciones); seguridad mejorada para el equipamiento en las instalaciones. Brindar una lista de mejoras sugeridas con capacitación para el personal.

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar ayuda técnica a los socios locales para mejorar la seguridad, la movilidad y la conectividad mediante el programa Safe and Complete Streets (Calles Seguras y Completas).

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Con una mayor financiación, la RTA y las Juntas de Servicio podrían contratar más personal para que esté en las estaciones y en los vehículos, para que trabaje junto con las personas, para cumplir las normas de viaje seguro y para desescalar las situaciones de seguridad con compasión antes de que se vuelvan dañinas. Los recursos adicionales aportados por el estado a las agencias de servicios sociales podrían ayudar a abordar los problemas de las causas principales que afectan el transporte público.

¿Qué medidas estamos tomando respecto a este asunto?

El programa Operation Lifesaver (Operación salvavidas) de Metra es uno de los programas clave de difusión para educar al público sobre la importancia de la seguridad. Mediante este, Metra realiza unas 1,000 presentaciones anuales sin cargo para escolares, choferes de autobuses escolares, camioneros, el personal que responde a las emergencias y otras organizaciones. El equipo de seguridad de Metra también lleva a cabo unas 50 campañas intensivas anuales de seguridad en las estaciones en todo el sistema para fomentar el conocimiento de seguridad ferroviaria y para prevenir muertes y lesiones. Metra también elaboró programas de capacitación interna con el objeto de equipar mejor al equipo para que lidie con los pasajeros y con los integrantes del público que podrían estar en una crisis.

Medida 2: Emplear la nueva financiación como catalizador para crear un sistema de transporte que sea accesible en su totalidad.

Por qué esto es importante

Todos los autobuses y los trenes del sistema de transporte regional ya son accesibles acorde a ADA; sin embargo, las estaciones y la infraestructura cerca del transporte público aún pueden crear restricciones para algunos pasajeros. La RTA y las Juntas de Servicio seguirán destinando fondos a las mejoras en la accesibilidad y colaborarán con los socios para crear conexiones accesibles al transporte público.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas recomendaron establecer una fuente de financiación exclusiva para los proyectos de inversión que abordan las mejoras de ADA y que orientan las inversiones mediante la expansión del All Stations Accessibility Program (Programa para que Todas las Estaciones Sean Accesibles) de la CTA con un plan regional de accesibilidad. Los grupos de trabajo también sugirieron hacer que los servicios de paratransito sean accesibles para todos, incluidos los que no pueden trasladarse desde sus dispositivos de movilidad, y mejorar las aceras, los pasos de peatones y el acceso a las urbanizaciones a lo largo de los corredores de autobús.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La CTA lanzó la implementación del All Stations Accessibility Program (ASAP). El plan ASAP detalla los proyectos de accesibilidad de las estaciones a corto y largo plazo, incluida una vía para completar la accesibilidad vertical de las estaciones de ferrocarril y la modernización de los más de 160 ascensores de las estaciones existentes, así como estimaciones de costos y un cronograma de ejecución propuesto para estas mejoras. El plan también abordaba otros elementos de accesibilidad.⁴² Un programa federal de financiación de la accesibilidad de las estaciones de ferrocarril tomó como modelo (y nombre) estas mejoras.
- La CTA comenzó la instalación de más de 1,300 carteles táctiles de parada de autobús para que los pasajeros ciegos o con discapacidad visual puedan identificar los lugares de abordaje con mayor facilidad (2022).⁴³
- El CDOT comenzó la renovación de más de 100 paradas de autobuses con el fin de mejoras de accesibilidad (2022).
- Pace realizó diversas mejoras tecnológicas para los servicios de paratransito, incluido el software que fija la ruta, el pago y la comunicación con el cliente y los lugares de transbordo financiados por Rebuild Illinois (2020).⁴⁴
- Entre 2018 y 2022 Metra completó 22 proyectos de rehabilitación de estaciones y construyó 5 estaciones accesibles según la ADA.
- En 2021, la CMAP creó un programa de accesibilidad y cumplimiento con la ADA para ayudar a nuestros socios a desarrollar planes de transición ADA e implementar las mejoras necesarias. Los planes de transición ADA incluyen una infraestructura de “diseño universal” que mejora la movilidad y seguridad de los peatones y otros usuarios además de aquellas personas con discapacidades.



Tabla 5: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 2 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> Las agencias colaborarán para elaborar un plan regional para mejorar la accesibilidad que se base en los planes existentes de la Junta de Servicio y brinde una lista de proyectos de capital que prioricen las inversiones e identifiquen las fuentes de financiación a fin de lograr una accesibilidad total del sistema tanto dentro como a lo largo de las tres Juntas de Servicio. <i>(Actividad regional compartida para 2023)</i>
RTA	<ul style="list-style-type: none"> Dirigir la elaboración del plan descrito en las actividades compartidas. Seguir potenciando y supervisando los proyectos que mejoran la accesibilidad mediante los programas Access to Transit y 5310 Funding (Financiación 5310) de la RTA.
CTA	<ul style="list-style-type: none"> Iniciar cuatro proyectos adicionales para estaciones ferroviarias a fin de mejorar la accesibilidad.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> Implementar proyectos de mejoras en 13 estaciones del distrito eléctrico de Metra, con un enfoque en la accesibilidad según la ADA. Crear dos nuevas estaciones de relleno completamente accesibles: Peterson o Ridge and Auburn Park. Desarrollar un plan de accesibilidad para las estaciones en 2023 a fin de orientar el programa y la política generales. Continuar la implementación de cambios de vías y reemplazos de ascensores en todo el sistema.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> Implementar mejoras en la estación Dempster Pulse para que sea accesible en su totalidad. Construcción de aceras y marquesinas en paradas que no son de Pulse.
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la planificación de la transición ADA con los municipios locales. Coordinar las implementaciones de la IJJA para los proyectos ligados a las mejoras de accesibilidad. Proporcionar asistencia técnica para los planes de transición ADA en el proyecto de LTA.

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Con más recursos, las agencias podrían potenciar las mejoras en la accesibilidad con más rapidez, tales como el All Stations Accessible Program de la CTA, cuyo costo total se estima en \$2,100 millones para finalizarlo.⁴⁵ Los municipios locales también se beneficiarían de los fondos regionales, estatales y federales adicionales para ayudarlos a invertir en aceras, pasos peatonales y otras mejoras en la infraestructura cerca de las estaciones.

¿Cómo le está yendo a nuestra región?

Todas las flotas de autobuses y trenes de la región resultan accesibles para las personas con capacidades diferentes. En la actualidad, 100 de las 145 estaciones ferroviarias de la CTA son accesibles en su totalidad; y 185 de las 242 estaciones de Metra son accesibles en su totalidad y 13 estaciones adicionales, de manera parcial.

Medida 3: Brindar a los pasajeros información sobre el viaje que sea más precisa y en tiempo real.

Por qué esto es importante

Los pasajeros del paratransito y de las rutas fijas deben tener información clara y precisa sobre cuándo y dónde llegará el autobús o el tren, independientemente de las interrupciones en el cronograma. Si bien existen desafíos en el suministro de información fluida a lo largo de los tres sistemas, de los diversos medios de transporte y de la región, la RTA y las Juntas de Servicio escuchan los comentarios constructivos sobre los desafíos informativos y trabajan continuamente para realizar mejoras.

En los últimos años, los avances considerables de la tecnología mejoraron la información en tiempo real; no obstante, la forma como el sistema de transporte público se comunica con los pasajeros no siempre les resulta tan accesible ni comprensible como debería. Asimismo, las interrupciones del servicio provocadas por la pandemia hicieron que el servicio sea menos confiable y que la necesidad de información precisa sea más crucial.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas idearon estrategias específicas para realizar mejoras inmediatas. Esto incluye el desarrollo de las comunicaciones de Metra a bordo del tren, la señalización y los mensajes de audio mejorados en las estaciones y plataformas para indicar dónde abordar, la revisión de las pantallas existentes para garantizar que puedan verlas la mayor cantidad posible de pasajeros y la prueba de los sistemas de audio automáticos y manuales para comprobar la calidad del sonido.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La RTA convocó llamadas de coordinación de la información en tiempo real para que las personas intercambien noticias e ideas, y las coordinen.
- La CTA puso en marcha un sitio web y una aplicación para móviles rediseñados de seguimiento de los autobuses, lo que mejora el acceso que los clientes tienen a la información de las llegadas y sienta las bases para las actualizaciones futuras de la precisión y la fiabilidad de la información de las llegadas de autobuses (2022).⁴⁶
- Las estaciones de la línea Pulse Milwaukee de Pace ahora incluyen pantallas de información de autobuses en tiempo real y anuncios de audio.

Tabla 6: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 3 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> Las agencias colaborarán para encargar una evaluación independiente de la accesibilidad y la facilidad de uso de la comunicación de los pasajeros, de la señalización y de la transmisión de información en las agencias y entre estas. <i>(Actividad regional compartida para 2023)</i>
RTA	<ul style="list-style-type: none"> Dirigir la revisión descrita en las actividades compartidas. Seguir potenciando la información para el pasajero de una mejor manera con más señalización interagencial y trabajar con las Juntas de Servicio para tratar de lograr mejoras en los anuncios de transbordos dentro de los vehículos y las estaciones y los mensajes en tiempo real.
CTA	<ul style="list-style-type: none"> Actualizar la interfaz del rastreador de autobuses y mejorar las pantallas a bordo en los nuevos autobuses eléctricos y los autobuses de 40 pies. Probar una función de Chat with CTA (Conversa con la CTA) o un bot conversacional para brindar a los pasajeros más información en tiempo real o la capacidad de informarle a la CTA problemas con la calidad de vida. Mejorar la información de seguimiento en la aplicación Ventra.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> Comenzar a implementar nuevas pantallas de estaciones para respaldar el seguimiento de los trenes en tiempo real. Continuar implementando un nuevo sistema de seguimiento de trenes.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> Implementar la prueba de la aplicación Mobility as a Service (Movilidad como servicio, MaaS), con un plazo de dos años. Implementar mejoras de información en la estación de la Dempster Line de Pulse. Implementar las pantallas refaccionadas para mostrar información en tiempo real.
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> N/A

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Con más recursos, las agencias podrían actualizar, con más frecuencia, el software y el hardware operativo central en los vehículos, lo que causará que la comunicación de la ubicación sea más sólida y precisa. Asimismo, se podría instalar señalización digital adicional y se podrían realizar mejoras en la aplicación Ventra. La contratación de personal técnico adicional también contribuiría a potenciar los proyectos con más rapidez.

¿Cómo nos está yendo en la actualidad?

Los impactos que la pandemia ejerció en el personal causaron que brindar el servicio según el cronograma sea algo desafiante, lo que ocasionó impactos en cascada sobre la precisión de la información en el sistema. En la actualidad, el 96 % de las agencias de transporte público a lo largo de los EE. UU. tiene escasez de trabajadores, y el 84 % de esas agencias indicaron que dicha escasez afecta la capacidad que tienen para prestar el servicio.⁴⁷ Estas circunstancias produjeron una reducción de la satisfacción con la información en tiempo real: menos del 75 % de los pasajeros están satisfechos con la exactitud de los productos de seguimiento de trenes y autobuses.⁴⁸

Medida 4: Hacer que el pago del transporte público sea más fluido y asequible.

Por qué esto es importante

Viajar en CTA, Metra y Pace y hacer transbordo entre los sistemas debería ser lo más fácil posible. La agencia de transporte de la región de Chicago es operada por tres Juntas de Servicio distintas, pero lo que más preocupa a los pasajeros es que el transporte público los traslade fácilmente a donde necesitan ir sin complicar o confundir los transbordos. La RTA es la entidad regional y, como tal, se compromete a hacer que el transporte público sea más fluido. Hacer que sea más sencillo viajar en el sistema también fomentará que más personas se beneficien con él en vez de manejar por su cuenta para trasladarse.

Un pase por el día o más transbordos con descuentos en todo el sistema podrían contribuir a quitar las limitaciones al viaje. Además, la reducción de tarifas para algunas personas también podría contribuir a hacer que el transporte sea más accesible desde una perspectiva económica. La RTA y las Juntas de Servicio ofrecen tarifas reducidas y programas de viajes gratis para las personas de la tercera edad y para aquellas con discapacidades, y con financiación a largo plazo puede analizar cómo ampliar estos programas a poblaciones nuevas que incluyan a aquellos con ingresos bajos.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas presionaron para que haya estrategias explícitas para integrar, de un mejor modo, las tarifas del transporte regional; esto incluye lo siguiente: la creación de un instrumento regional de tarifas de un único viaje, la reducción o eliminación de las tarifas de transbordo tanto hacia como desde un servicio de Metra y otra Junta de Servicio, la coordinación con los servicios públicos y privados que abordan la primera y la última milla de los viajes del transporte. Además, presionaron para expandir el acceso a tarifas sin cargo o con descuento para los integrantes de los hogares con ingresos bajos, y para seguir evaluando las implicaciones equitativas de las tarifas cobradas en función de la distancia que reducen las tarifas existentes para viajes más cortos.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- El condado de Cook, Metra y Pace comenzaron la prueba Fair Transit South Cook (transporte público justo al sur de Cook), que ofrece tarifas reducidas de Metra en el área de estudio y mayores niveles de servicio en las líneas Electric y Rock Island de Metra y en la ruta de autobús 352 de Pace.⁴⁹
- Metra, la CTA y Pace pusieron en marcha el pase mensual Regional Connect, que ofrece un producto tarifario mensual integrado, ilimitado y asequible (2022).⁵⁰
- La CTA y Pace presentaron la Ventra Card para Android, iPhone y Apple Watch; esta aplicación les permite a los clientes pagar los viajes con un toque por medio de sus dispositivos inteligentes personales (2020).⁵¹
- Metra presentó nuevos productos de pases para ofrecer tarifas simplificadas y con descuentos para los pasajeros que regresen a sus hogares (2020/2022).
- Los programas de inversión de Pace⁵² y de la CTA⁵³ incluye una adquisición e instalación coordinadas de máquinas boletaras de remplazo y del equipamiento relacionado que mejora la eficiencia y la comunicación de la información de los autobuses (2022).



- Pace aprobó la puesta en marcha de una plataforma Mobility as a Service (Maas) con un plazo de dos años para mejorar la accesibilidad del servicio mediante la tecnología y para mejorar la flexibilidad cuando se viaja en múltiples prestadores de servicio (2022).⁵⁴
- La CMAP completó el informe Equity in Transportation Fees, Fines, and Fares (Equidad en las tarifas del transporte, las multas y los boletos) para evaluar los impactos que las tarifas, las multas y los boletos tiene en los residentes con ingresos bajos, y recomendó cambios en la política para mejorar la equidad (2021).⁵⁵

Tabla 7: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 4 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> • Las agencias trabajarán en conjunto para identificar la financiación a fin de poner a prueba un programa regional ampliado de boletos gratuitos o con tarifa reducida al que puedan acceder las personas con ingresos bajos para hacer que el sistema sea más asequible y para aumentar el conocimiento sobre las restricciones que las tarifas representan para los pasajeros. <i>(Actividad regional compartida para 2023)</i> • En 2022-2023, las agencias participarán en una campaña conjunta dirigida por el condado de Cook para seguir analizando la integración de las tarifas. • Metra y Pace seguirán participando en la prueba tarifaria Fair Transit South Cook que dirige el condado de Cook. • La CTA y Pace seguirán potenciando cuatro pases integrados: los pases por 1 día, por 3 días, por 7 días y por 30 días; todos ellos incluyen las rutas de autobús y de tren, menos las rutas premium de Pace, y eliminan la tarifa del transbordo de Pace a Pace. La CTA anteriormente eliminó las tarifas de transbordo CTA a CTA.
RTA	<ul style="list-style-type: none"> • Asumir una función clave en la búsqueda de financiación para una prueba, según se describe en las actividades compartidas. • Seguir impartiendo los programas existentes de tarifa sin cargo y con descuento para los adultos de la tercera edad y las personas con discapacidades inscriptos en el programa Aging's Benefit Access (Acceso a los Beneficios por la Edad) del Departamento de Illinois.
CTA	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir con el pase U-pass con una flexibilidad ampliada para todas las universidades. • Seguir fomentando la presentación de Ventra 3.0 que se planifica para 2024/2025.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir fomentando el producto de pases Regional Connect como un complemento para los clientes con pase mensual. • Mantener productos tarifarios simplificados y asequibles, como el abono mensual superahorrador de \$100 y los abonos diarios de \$6 y \$10.

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
	<ul style="list-style-type: none"> Comenzar la instalación de máquinas expendedoras de boletos, que con el tiempo podrían aceptar pagos Ventra y apoyar los pagos por transbordo, en todo el sistema.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> Continuar con el Taxi Access Program (Programa de Acceso al Taxi, TAP) con precio rebajado y con los programas de acceso de DuPage.
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> Estudiar la integración tarifaria y los subsidios tarifarios.

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Los recursos adicionales posibilitarían tener productos tarifarios más fluidos, lo que ampliaría los programas existentes de viajes gratuitos y con descuento para incluir grupos como las personas de hogares con ingresos bajos, las personas jóvenes y los estudiantes, o incluso un servicio de transporte público sin tarifas.

¿Qué están haciendo las otras regiones?

Muchas agencias de transporte abordan las metas de equidad y de asequibilidad proporcionando tarifas a un costo reducido para los pasajeros con bajos ingresos, lo que les reduce la carga económica. Un estudio de 2021 mostró que 17 de las agencias de transporte público más grandes de los EE. UU. ofrecen tales programas.⁵⁶ Estas agencias suelen ofrecer una rebaja del 50 % en la tarifa para los participantes cuyos ingresos sean inferiores a un límite entre el 125 % al 200 % del nivel federal de pobreza. Otro estudio halló que estos tipos de rebajas causan un incremento considerable del uso del transporte, en especial para los fines de atención médica y los servicios sociales.⁵⁷ Aunque resultaría complejo elaborar, coordinar e implementar estos tipos de programas a lo largo de múltiples agencias, otras regiones ya trabajaron para superar desafíos similares.

En la región de Seattle, el programa ORCA Lift ofrece tarifas reducidas de un dólar a los pasajeros con ingresos bajos en el Metro del condado de King y en otros sistemas del transporte público regional. Los participantes con ingresos inferiores al 200 % del nivel federal de pobreza pueden inscribirse usando la misma red de más de 40 proveedores de servicios sociales que ayudaron a la gente inscribirse en el seguro médico de la Ley de Atención Asequible en toda la región.

En el Área de la Bahía de San Francisco, el programa piloto Clipper START ofrece descuentos del 20 % o del 50 % para los pasajeros con ingresos bajos en 21 de las 27 agencias de transporte público de la región. El programa se puso en marcha en 2020 después de la finalización del Regional Means-Based Transit Fare Pricing Study (Estudio sobre la Fijación de Tarifas del Transporte Público Según los Recursos Económicos) de 2018. Los participantes con ingresos familiares inferiores al 200 % del nivel federal de pobreza pueden inscribirse a través de la Comisión Metropolitana de Transporte.

Medida 5: Acelerar la transición a un sistema de transporte público regional cuyas emisiones sean casi cero y priorizar las comunidades agobiadas por una mala calidad del aire.

Por qué esto es importante

La CTA y Pace se comprometieron a hacer una transición de su flota de autobuses de hidrocarburos para 2040, Metra está analizando la tecnología no contaminante según esté disponible; y la RTA y las Juntas de Servicio pueden tomar medidas a corto plazo para impulsar dichos planes. En los últimos años, una mayor atención en la crisis climática y en los problemas de la calidad del aire hicieron que se escudriñen aún más las emisiones del transporte en la región de Chicago, a lo largo de los Estados Unidos y en todo el mundo. Con la reducción del manejo, el transporte público desempeña una función gradual en el progreso de la sustentabilidad. Aunque el análisis de la RTA muestra que las emisiones provenientes de los vehículos del transporte público conforman menos del 2 % del total de las emisiones del transporte en la región, los operadores del transporte público pueden, mediante la electrificación, asentar su lugar como el pilar de una red más sustentable. También es importante avanzar en otros esfuerzos para reducir los desplazamientos en vehículos ocupados por una sola persona y disminuir la huella medioambiental del tránsito, teniendo en cuenta los planes con un enfoque local, como ON TO 2050, así como aquellos con un enfoque más internacional, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.⁵⁸

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Aunque en los últimos años se observó una mayor urgencia de electrificar las flotas de autobuses, los grupos de trabajo de las partes interesadas presionaron para que se adopten, con una mayor rapidez y una coordinación mejorada, las tecnologías para el transporte ecológico, lo que incluye una meta de eliminar todos los vehículos de la flota y del transporte público a hidrocarburo para 2040. Los grupos de trabajo también visualizaron campañas mejoradas de planificación para fortalecer la red regional contra el clima y contra otras interrupciones, incluidas las emergencias de infraestructura y la falta de trabajadores. Por último, recomendaron establecer un programa de estímulo y de financiación para que las Juntas de Servicio y las comunidades locales implementen soluciones ecológicas de infraestructura en las zonas cerca del transporte público.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La CTA publicó Charging Forward con el objeto de informar las decisiones principales que comprenden el plan de la CTA para electrificar, por completo, la flota de autobuses para 2040, incluida la evaluación de los impactos de la equidad y de la justicia ambiental (2022).⁵⁹
- Pace se compromete con la meta de tener una flota con 100 % de cero emisiones para 2040 para reducir sus huellas de carbón y para mejorar la calidad del medioambiente de nuestra comunidad (2022).⁶⁰
- Metra anunció que planea convertir seis locomotoras a batería eléctrica, lo que demuestra un compromiso con la innovación y con la energía más limpia (2022).⁶¹

- Pace adquirió 20 autobuses eléctricos Proterra ZX5 y la infraestructura de carga de la flota de los vehículos eléctricos (2022).⁶²
- El programa de capital para el 2023 de Pace incluye \$60 millones adicionales para electrificar y expandir la división norte en Waukegan (2022).⁶³

Tabla 8: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 5 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajar en conjunto para desarrollar un plan de acción climática del transporte regional que se base en planes existentes de la Junta de Servicio e identifique oportunidades de que el transporte puede respaldar las metas de acción climática de la región, resuma las estrategias regionales que alentarán a más personas a viajar en el transporte y trace un rumbo para reducir la huella del sistema de transporte y avanzar hacia operaciones de transporte con cero emisiones. <i>(Actividad regional compartida para 2023)</i>
RTA	<ul style="list-style-type: none"> • Dirigir la elaboración del plan de acción climática descrito en las actividades compartidas. • Trabajar para incrementar la proporción del medio de transporte público regional al seguir expandiendo el uso de los programas Transit Benefit (Beneficio del Transporte) a lo largo de la región.
CTA	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar implementando las recomendaciones de Changing Forward, el plan estratégico de electrificación de autobuses de CTA. • Avanzar con el seguimiento de los autobuses eléctricos en la ruta #66 Chicago Avenue con autobuses eléctricos y capacidad de carga adicionales. • Continuar el estudio de la carga eléctrica para determinar aumentos en los requerimientos eléctricos y las necesidades de infraestructura eléctrica y de carga en los talleres de autobuses. • Buscar financiación adicional para la planificación, diseño e implementación de mejoras en las instalaciones de autobuses necesarias para respaldar la infraestructura de carga, operaciones de autobuses eléctricos y el mantenimiento de los autobuses eléctricos.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> • Adquirir formaciones de trenes de cero emisiones con locomotora integrada y vagones eléctricos para operaciones de corta distancia. • Adquirir locomotoras de maniobra de Nivel 4 y completamente eléctricas.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> • Terminar el Electric Vehicle Transition Plan (Plan de Transición a Vehículos Eléctricos). • Continuar la adquisición y la entrega de vehículos eléctricos para probarlos para el servicio. • Comenzar a convertir el garaje de la división norte en Waukegan en instalaciones electrificadas.

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
CMAP	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="600 189 1437 262">• Acelerar las campañas de planificación contra los gases de efecto invernadero.<li data-bbox="600 273 1437 346">• Oportunidades de transitar la electrificación a través de programas de financiación administrados por la CMAP.

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

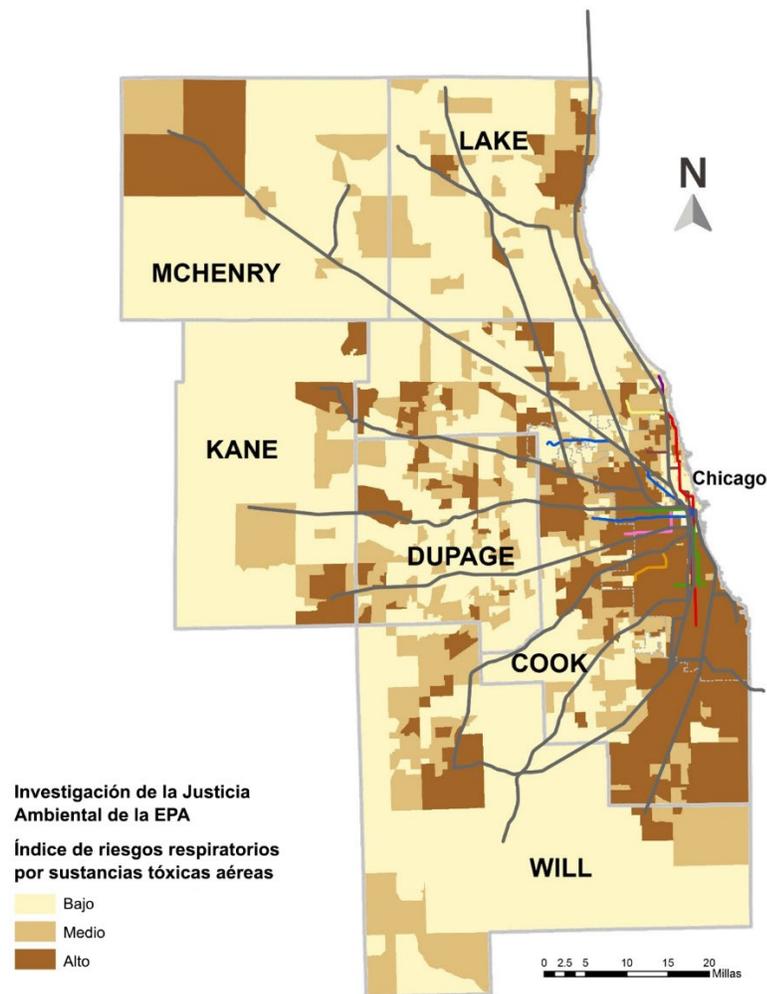
Con más recursos, las agencias podrían hacer una transición de las flotas con rapidez y más minuciosa. Para remplazar la flota de 1,800 autobuses a diésel de la CTA con autobuses eléctricos para 2040, se requiere un incremento aproximado de la financiación de capital de \$1,800 millones a \$3,100 millones (cifra superior a lo que se necesitaría para mantener la flota y las instalaciones existentes) a fin de pagar el costo adicional por adquisición de vehículo y la infraestructura eléctrica y de carga que se requiere.⁶⁴

Asimismo, más recursos permitirían la realización de otras actualizaciones para hacer que las estaciones y las instalaciones del transporte usen la energía con más eficiencia. Por último, más recursos también permitirían que las agencias mejoren la resistencia física de los sistemas para reducir los efectos del cambio climático.

¿Por qué esto es importante?

Los impactos de la contaminación aérea proveniente de los carros, los camiones y otras fuentes no están distribuidos de manera uniforme a lo largo de nuestra región. Las personas de color y las poblaciones de bajos ingresos están expuestas de una manera desproporcionada a niveles mucho más elevados de contaminación aérea y sufren consecuencias médicas negativas como resultado.⁶⁵

Figura 14: Intersección de la mala calidad del aire y las concentraciones poblacionales de bajos ingresos y personas de color según la definición de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA)



Medida 6: Evaluar el programa regional de inversión de una manera nueva; esto incluye las consideraciones para la igualdad racial y la justicia de movilidad.

Por qué esto es importante

Durante los últimos años, la RTA y las Juntas de Servicio trabajaron en conjunto para expresar y potenciar una estrategia de capital de transporte regional. El presente es una oportunidad para recordar las consideraciones planteadas cuando se agregan proyectos en el programa regional de capital con un plazo de cinco años a fin de integrar mejor con otros procesos regionales de planificación, responder ante las órdenes legislativas, considerar las contribuciones de las partes interesadas y, lo más crítico, abordar la desinversión histórica de las comunidades a lo largo de la región.

Contribuciones sobre este tema por parte de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas presionaron para que la RTA y las Juntas de Servicio adopten un enfoque más regional en lo que respecta a la financiación de las mejoras de capital que priorizara, de forma equitativa, a las comunidades más necesitadas a través de un personal más numeroso y diverso con la inclusión de dichas comunidades directamente en el proceso de toma de decisiones. Los grupos de trabajo impulsaron la inversión en una experiencia completa del transporte y, a la vez, promovieron el buen mantenimiento a lo largo del sistema. Además, hicieron hincapié en la importancia que tiene la transparencia no solo en la evaluación de los proyectos, sino también en qué proyectos se seleccionan para incluirse en el programa de inversión.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La RTA y las Juntas de Servicio establecieron la primera fórmula en la región que se fundamenta en el rendimiento para asignar los fondos estatales PAYGO y los federales que, entre otras cuestiones, les exige a las agencias que programen, por lo menos, el 20 % de su dinero de capital para los proyectos centrados ya sea en la equidad o en accesibilidad.⁶⁶ Esto se implementó por primera vez en 2020 para el año 2025 del programa, que la RTA seguirá supervisando.
- La RTA y las Juntas de Servicio desarrollaron la lista de proyectos prioritarios, que se actualiza anualmente durante el proceso presupuestario. Para articular las necesidades de capital mayoritarias de la región así como aquellas prioridades que las Juntas de Servicio planifiquen potenciar en los próximos años.
- La CTA estableció una asociación con Center for Neighborhood Technology (Centro para la Tecnología del Vecindario, CNT) y con TransitCenter⁶⁷ a los fines de impulsar el trabajo de equidad de la CTA y creó un grupo interno de trabajo para la equidad: un comité permanente en curso que busca resultados equitativos, tanto a nivel interno como externo (2021).
- La CTA y la FTA publicaron la Declaración Final de Impacto Ambiental (EIS) y el Registro de Decisión (ROD) para la Ampliación de la Red Line, completando el proceso de EIS según la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y avanzando en esta inversión de capital fundamental en el lado sur de Chicago.



- Una coalición de grupos comunitarios formó la Transportation Equity Network (TEN) para empoderar a defensores, líderes locales y otras personas a fin de trabajar con los responsables de tomar las decisiones para integrar la igualdad racial y la justicia de la movilidad en las decisiones e inversiones del transporte (2021).
- El Consejo de la ciudad de Chicago aprobó \$10 millones en fondos destinados para el desarrollo equitativo orientado hacia el transporte público y el Departamento de Viviendas de Chicago anunció \$1,000 millones en inversiones de viviendas asequibles planificadas para 24 proyectos, de los cuales el 75 % estará orientado al transporte público (2021).

Tabla 9: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 6 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> • Las agencias trabajarán en conjunto para delinear e implementar las 12 nuevas mediciones de evaluación del programa de capital que recomendó el grupo de trabajo del proyecto prioritario, incluidas a las mediciones de equidad y de justicia de movilidad, entre otras. Las agencias concordaron que estas mediciones se implementarán durante el proceso presupuestario anual a partir de 2023 y seguirán trabajando hacia eso.
RTA	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar el programa de capital en las 12 mediciones que recomendó el grupo de trabajo del proyecto prioritario —incluida la de equidad y entre otras— durante el proceso presupuestario anual a partir de 2023 según se describe en las actividades compartidas. • Usar las nuevas mediciones de evaluación y el conjunto de datos del programa de capital para potenciar los proyectos centrados en la equidad y para identificar las brechas existentes de inversión.
CTA	<ul style="list-style-type: none"> • Avanzar en el proyecto de ampliación de la Red Line a través del programa federal de financiación New Starts y el proceso de contratación. • Brindar información sobre las 12 mediciones nuevas de evaluación del programa de inversión a partir del proceso presupuestario de 2024 que comenzará en 2023.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir potenciando la geografía de equidad como un elemento de priorización para invertir. • Brindar información sobre las 12 mediciones nuevas de evaluación del programa de inversión a partir del proceso presupuestario de 2024 que comenzará en 2023.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar información sobre las 12 mediciones nuevas de evaluación del programa de inversión a partir del proceso presupuestario de 2024 que comenzará en 2023.
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar y cuantificar la relación entre las inversiones en el transporte público y la reinversión en la comunidad. • Repensar el proceso de evaluación del Regionally Significant Project (Proyecto Importante a Nivel Regional) y vincular de una mejor manera los parámetros de las zonas desconectadas económicamente (EDA) con las mediciones usadas del programa de capital en todas las agencias y la región.

Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Con más recursos, las Juntas de Servicio podrían ampliar los recursos de personal para mejorar las estrategias de evaluación y de gestión de los activos y, a la vez, emprender más proyectos para reemplazar y modernizar la infraestructura del transporte público a lo largo de la región.

Ejemplo de un homólogo: SMART SCALE de Virginia

SMART SCALE es un proceso que ayuda a Virginia a satisfacer las necesidades más críticas mediante el uso del dinero fiscal limitado. Evalúa los posibles proyectos de transporte en función de factores clave, tales como el modo en que estos mejoran la seguridad, reducen la congestión, aumentan la accesibilidad, contribuyen al desarrollo económico, fomentan el uso eficiente de terrenos y afectan el medioambiente. Se calculan los beneficios previstos, y se califican y clasifican los proyectos. La Junta de Transporte de la Mancomunidad usa esta información para ayudar a orientar e informar las decisiones de selección de proyectos.

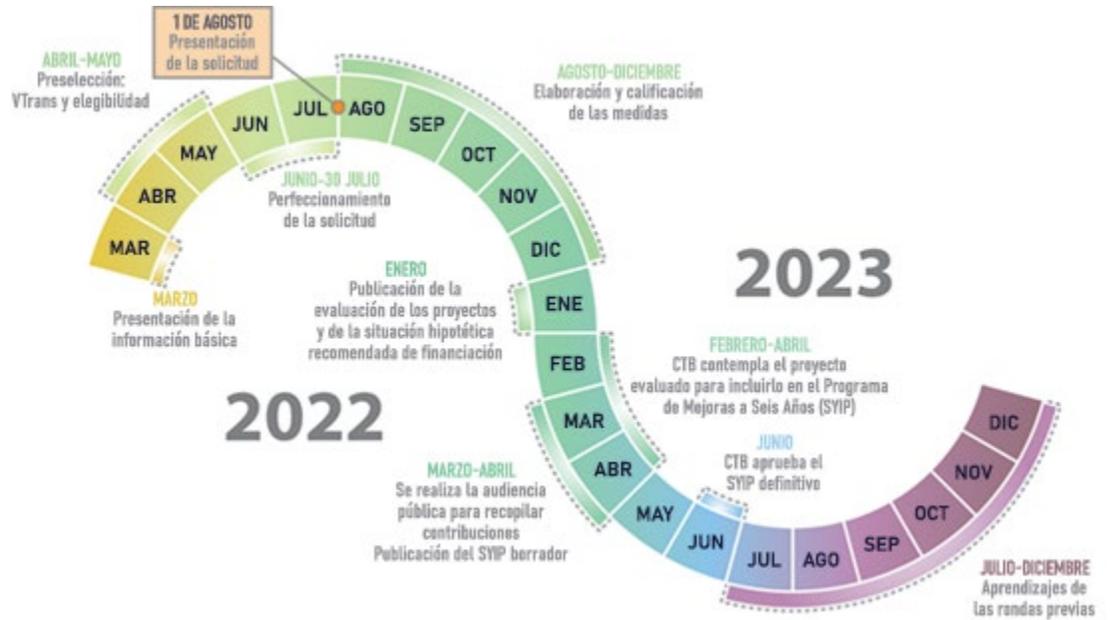
La financiación que pasa por este programa es una parte relativamente pequeña del capital total del transporte estatal; sin embargo, el proceso pretende asignar los fondos de SMART SCALE —en todos los medios de transporte y áreas del programa— en una manera transparente y en función del rendimiento. Todos los proyectos que solicitan la financiación del programa SMART SCALE atraviesan el mismo proceso de priorización cuantificable y transparente; dicho proceso se ilustra a continuación.

Figura 15: Proceso de selección del proyecto SMART SCALE de Virginia



El proceso general y las propias métricas se crean con los comentarios constructivos del público y de las partes interesadas y, además, con los resultados que están a disposición del público. Se llevan a cabo audiencias públicas después de la publicación del borrador del Six-Year Improvement Program (Programa de Mejoras a Seis Años, SYIP), y se solicitan los comentarios constructivos del público y de las partes interesadas entre las rondas del SMART SCALE para obtener las lecciones aprendidas. A continuación, se presenta una cronología completa del seguimiento del proyecto.

Figura 16: Cronograma de seguimiento del proyecto SMART SCALE de Virginia



Medida 7: Adaptar el servicio de autobuses y trenes para satisfacer las necesidades cambiantes de los pasajeros.

Por qué esta medida es importante

El transporte público fue y seguirá siendo el sustento de muchos pasajeros, pero la COVID-19 también cambió el cuándo, el dónde, el cómo y el por qué muchos residentes emplean este transporte. Las partes interesadas nos expresaron que el transporte debe ser más flexible y debe adaptarse a lo que se necesita en el momento para conectar a más personas con las oportunidades. Las actividades en curso para potenciar los cambios en la red de transporte incluyen el rediseño de los autobuses de Pace, los proyectos piloto de paratransito, la exploración de ferrocarril regional de Metra y el Meeting the Moment Action Plan de la CTA. Mientras tanto, todas las agencias también tienen una falta considerable de operarios y dificultades en la contratación, lo que limita su capacidad para satisfacer incluso las necesidades actuales del servicio, por no hablar de plantearse una mayor flexibilidad o añadir servicios.

Contribuciones sobre esta medida por parte de los grupos de trabajo de las personas interesadas

Los grupos de trabajo de las partes interesadas sugirieron priorizar el acceso a las oportunidades por encima de solo la cantidad de pasajeros al comprender cómo el sistema de transporte regional podría tener que adaptarse a las necesidades cambiantes e insatisfechas de los pasajeros y de las comunidades. Esto incluye concentrarse en mejorar la fiabilidad y la frecuencia del servicio, especialmente en los vecindarios con ingresos bajos, en los suburbios y en las comunidades donde se haya comprobado que necesitan el transporte público, y en los horarios fuera del servicio pico tradicional. Los grupos de trabajo también recomendaron elaborar las normas y políticas del servicio regional para orientar el modo en que se distribuye el servicio a lo largo de la región.

Logros destacados vinculados con esta área de acción que se completaron desde la aprobación de *Invest in Transit*

- La RTA dirigió las primeras pruebas de la región con los proveedores nuevos de movilidad. Estas incluyeron los servicios del último tramo desde Metra hasta los parques de oficinas en los suburbios de Oak Brook y Bannockburn y una variedad de ofertas y una aplicación de la movilidad como servicio en Bedford Park.^{68, 69} Todas estas pruebas permitieron que las agencias y los socios pongan a prueba las opciones de conexión para el transporte y que formulen observaciones provechosas para las evoluciones futuras de dichas actividades.
- La CTA publicó el plan de acción con foco en el cliente Meeting the Moment: Transforming CTA's Post-Pandemic Future para su sistema; este incluye iniciativas estratégicas diseñadas para reaccionar con prontitud ante los desafíos más urgentes de los pasajeros (2022).⁷⁰
- La CTA reincorporó el servicio exprés en la ruta de autobús de Cottage Grove para ayudar a satisfacer la demanda de pasajeros (2022).⁷¹
- La CTA realizó pruebas piloto permanentes de las ampliaciones de las líneas de autobús 157 y 31 y colaboró con el CDOT en experimentos de carriles de autobús temporales durante la pandemia de COVID.

- Metra puso a prueba un servicio de viaje de ida a la Lake Cook Road en el norte del distrito de Milwaukee y de vuelta de esta con una asociación de financiamiento con Lake County Partners, empresa desarrollo económico que está afiliada con los gobiernos y los comercios del condado de Lake.⁷²
- Metra adoptó principios de servicio que han guiado las actualizaciones de horarios desde 2021, con un enfoque en la restauración del servicio, el establecimiento de patrones de servicio memorables y la prestación de un servicio consistente y frecuente durante todo el día.
- Pace abrió su primera línea de Pulse en Milwaukee Avenue, que ofrece servicios confiables y rápidos que combinan el servicio con paradas limitadas y la tecnología de la prioridad de señalización del transporte público con plataformas elevadas en las estaciones para reducir el tiempo de viaje y para brindar comodidades mejoradas para los pasajeros.⁷³
- Pace comenzó el trabajo de su segunda línea de Pulse, que opera en Dempster Av. y conecta Evanston con el Aeropuerto O'Hare.⁷⁴
- Pace expandió el Taxi Access Program mediante estímulos tarifarios para brindarles una movilidad más flexible a los clientes y para conservar la fiabilidad en el sistema al que sirve Pace.⁷⁵
- Pace se asoció con el condado de DuPage a fin de probar, usando una empresa de la red de transporte, vehículos para complementar la flota de la agencia y ofrecerles a los clientes reservas de viajes en tiempo real.
- Pace puso en marcha una prueba piloto de su nuevo programa VanGo, un servicio basado en reservas en el que conductores y usuarios reservan una furgoneta para el siguiente día laborable La RTA y Pace completaron un ADA Innovation Study and Action Plan (Plan de Acción y de Estudio de la Innovación conforme a la ADA) a fin de brindar opciones de movilidad mejorada para los clientes y, a la vez, controlar el aumento del costo.⁷⁶

Tabla 10: Actividades de la RTA, las Juntas de Servicio y la CMAP para respaldar la Medida 7 en 2023

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
Actividades compartidas	<ul style="list-style-type: none"> • Comenzar a elaborar un plan comunitario responsable con el transporte, fundamentado en el informe <i>Setting the Stage for Transit</i> de la RTA, que fijará las normas para las comunidades que brindan servicios de transporte público y para responsabilizarlos de las decisiones sobre el uso del terreno y el acceso al transporte para garantizar que los pasajeros viajen con seguridad y eficiencia. (<i>Actividad regional compartida para 2023</i>)
RTA	<ul style="list-style-type: none"> • Actualizar el índice de acceso al transporte público de la RTA para evaluar, con equidad, el acceso a las oportunidades en los grupos de poblaciones divididas en toda la región. • Conseguir conjuntos de datos y herramientas nuevos para llevar a cabo un análisis del mercado que refleje las necesidades cambiantes e insatisfechas de viaje. • Realizar encuestas de panel para obtener, de manera continua, contribuciones públicas acerca de cómo cambia la demanda del viaje y de la experiencia del cliente a lo largo del sistema de transporte público regional.

Agencia	Actividades para respaldar esta medida en 2023
CTA	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir explorando nuevos programas de microtránsito y movilidad compartida y reforzando los ya existentes para mejorar las conexiones de primera y última milla y el acceso general al transporte.
	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir potenciando la optimización del servicio descrita en el Meeting the Moment Action Plan.
	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir desarrollando el plan Better Streets for Buses con el fin de mejorar las infraestructuras viarias para el servicio público de autobuses y sentar las bases para la mejora continua de las infraestructuras de autobuses.
Metra	<ul style="list-style-type: none"> • Comenzar la evolución hacia un servicio de estilo ferroviario regional según se resume en el plan estratégico My Metra, Our Future.
	<ul style="list-style-type: none"> • Llevar a cabo un estudio de restauración de rutas para optimizar la reintegración del servicio.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar un plan de la red a nivel de todo el sistema, que evalúe la demanda de viaje del mercado e incluya la participación pública, el modelo de la cantidad de pasajeros, el análisis del costo de capital y la simulación de la operación.
Pace	<ul style="list-style-type: none"> • Comenzar la revitalización y la reestructuración de la red según se prevé en el plan estratégico Driving Innovation.
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar los planes a corto plazo para los servicios innovativos a lo largo de la región según sea posible teniendo en cuenta las restricciones de trabajadores.
CMAP	<ul style="list-style-type: none"> • La CMAP modelará una adaptación visionaria del transporte público a escala regional.

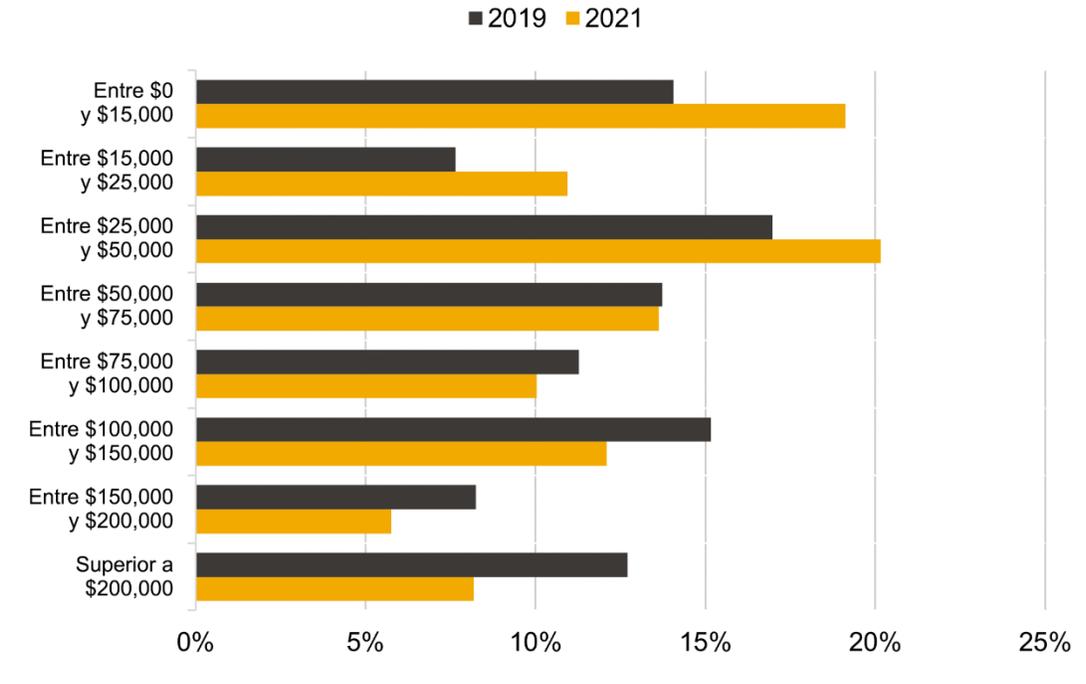
Lo que podríamos hacer como región si tuviéramos más recursos

Se avecina una crisis grave de financiación del transporte público; no obstante, si hubiera más recursos disponibles que superen la “brecha presupuestaria”, las agencias podrían brindar un servicio adicional a lo largo de la región y seguir desarrollando los modelos nuevos identificados en la visión de Metra del servicio ferroviario regional, en el marco Meeting the Moment de la CTA y en la iniciativa prioritaria Network Revitalization & Service Restructuring (Reestructuración del servicio y revitalización de la red) de Pace.

¿Qué cambió en la región?

Durante la pandemia, cambiaron considerablemente el quién, el cuándo, le dónde y el por qué las personas viajan en el transporte público por la región. Disminuyó la porción de viajes que acontecen durante los horarios pico por la mañana y la tarde; y, en cambio, aumentó la porción de pasajeros que acontece con predominancia en otros horarios del día. Antes de la pandemia, el 39 % de los pasajeros del transporte público a lo largo de la región provenía de hogares con ingresos inferiores a \$50,000. Esta porción creció al 50 % desde 2021, lo que destaca la importancia que tiene el servicio de transporte público para los trabajadores esenciales de la región y para aquellos trabajadores cuya única opción para ir a trabajar es el transporte público. En 2021, también se observaron cambios en lo que la gente accede por medio del transporte: hay incrementos en el comercio minorista y en la atención médica y bajas en las oficinas a las que se accede mediante el transporte público.⁷⁷

Figura 17: Distribución de los ingresos familiares de los usuarios del transporte público en 2019 y 2021, Replica 2022



Medición del progreso

La RTA confía en que la visión y los principios compartidos y el Programa de Apoyo y Acción evitarán una crisis en el sistema de transporte público y causarán que la región avance hacia una dirección positiva. A principios del proceso del plan, la RTA también trabajó con las personas interesadas a fin de elaborar los seis resultados que pretendemos lograr para el sistema de transporte y para el tipo de región que un gran sistema de transporte público puede contribuir a crear y que debe surgir de este plan. Los tres principios de equidad, compromiso con el cambio y corresponsabilidad se aplican a cada uno de los resultados que pretendemos alcanzar. Los resultados incluían:

En el futuro, el sistema de transporte público de nuestra región...

- será seguro, accesible, confiable y útil para los pasajeros
- estará bien mantenido
- tendrá estabilidad económica

En el futuro, nuestra región...

- estará conectada
- ganará la lucha contra el cambio climático
- prosperará

Ahora es cuando la RTA, las Juntas de Servicio y las tantas partes interesadas deben tomar medidas conforme a este plan y deben contribuir a hacer realidad estos resultados. Sabemos que la responsabilidad a lo largo del camino será importante.

Una de las principales funciones de la RTA es supervisar y comunicar el rendimiento del sistema de nuestro transporte regional. De manera constante, la RTA evalúa el impacto y la eficacia del sistema y comparte información para aumentar la transparencia y la responsabilidad.

Las nuevas mediciones estratégicas del rendimiento ayudarán a orientar las inversiones regionales y la asignación de recursos, a crear un bucle de contribuciones impulsado por la información entre la implementación y la futura toma de decisiones, y a destacar las iniciativas donde se podría tener que enmendar el trayecto. La RTA también se compromete a hacer un seguimiento de las mediciones estratégicas del rendimiento en un nivel detallado y con diferentes matices a fin de comprender cómo varían los resultados en las comunidades y según la raza, los ingresos y otros factores importantes.

Las mediciones estratégicas del rendimiento incluidas en el presente plan se organizan en torno a seis resultados clave como se muestra en las siguientes tablas.

Tabla 11: Mediciones estratégicas de rendimiento para el sistema de transporte público

Estas mediciones reflejarán la experiencia del usuario, el progreso avanzado en la inversión y el mantenimiento de la infraestructura del transporte y qué tan bien la RTA y las Juntas de Servicio aprovechan al máximo el uso de nuestros recursos compartidos. En la medida de lo posible, se hará un seguimiento de estas medidas tanto en su conjunto como entre los distintos grupos demográficos, geográficos y de pasajeros, con el fin de medir la equidad y mejorar los resultados de la misma.

Un sistema de transporte que...

es seguro,
accesible,
confiable y
útil para los
pasajeros

- **Incidentes de seguridad/protección cada 1 millón de viajes:** el número de incidentes de seguridad y protección reportables que se producen en los vehículos de transporte y en las instalaciones de transporte cada 1 millón de viajes de pasajeros realizados. Reducir los incidentes de seguridad y protección es primordial para la experiencia del pasajero y para aumentar el número de usuarios.
- **Puntualidad:** porcentaje de todos los viajes en transporte público que llegan a tiempo, tarde o temprano. Los pasajeros esperan llegar a sus destinos a tiempo. Mantener la puntualidad disminuye los retrasos y asegura que los pasajeros puedan predecir y planificar sus viajes.
- **La relación servicio operado-servicio programado:** la proporción de viajes de transporte programados que realmente se realizan.
- **Velocidad promedio de los vehículos de transporte:** medición promedio de la distancia recorrida normalizada por el tiempo que tarda un vehículo de transporte en desplazarse de un punto a otro. Las velocidades promedio impactan en la seguridad, el flujo de tráfico, la congestión, los horarios, la fiabilidad del servicio, entre otros.
- **Número de pasajeros:** número total de usuarios en todo el sistema. El número de pasajeros depende de numerosos factores, como el acceso, la asequibilidad y la fiabilidad.
- **Satisfacción del cliente:** grado de satisfacción o insatisfacción de los usuarios con el servicio de transporte. La satisfacción del cliente abarca numerosos factores, como la velocidad y la fiabilidad, la calidad y la accesibilidad de la información, los servicios de transporte y la seguridad.
- **Horas de ingresos de vehículo por pasajero o per cápita:** el total de horas de ingresos (tiempo que un vehículo de transporte está disponible para el público en general) por pasajero o persona dentro del área de servicio. Las horas de ingresos por pasajero o per cápita son un indicador útil para medir la operatividad del servicio de una agencia de transporte en comparación con su número de pasajeros.

- **Porcentaje de residentes regionales a una distancia a pie de un servicio de transporte público frecuente durante todo el día:** porcentaje de residentes que viven a una distancia a pie (normalmente 400 metros) de un servicio de transporte público frecuente durante todo el día. Un mayor porcentaje de la población que viva cerca de un transporte público frecuente y de calidad mejorará significativamente el acceso a las oportunidades y la accesibilidad en toda la región.
- **Número de transbordos de pasajeros entre juntas de servicios:** número de transbordos de pasajeros entre una junta de servicio y otra (por ejemplo, de un autobús Pace a un tren “L” o de un tren Metra a un autobús CTA).

-
- **Millas entre fallas mecánicas importantes:** millas recorridas totales y promedio entre fallas mecánicas importantes de los vehículos de transporte. Cuantas más millas se recorran entre averías mecánicas, menos retrasos y mayor fiabilidad del servicio.
 - **Porcentaje de activos dentro de la vida útil de referencia:** el porcentaje de activos (por ejemplo, vehículos, edificios, estaciones de pasajeros e instalaciones de ferrocarril de vía fija) que se encuentran dentro de su vida útil, la vida útil prevista de la propiedad, o el período aceptable de uso en servicio. Lo ideal es sustituir los activos del transporte antes del final de su vida útil.
 - **Inventario de instalaciones accesibles y que no cumplen con las normas de la ADA, incluido el porcentaje de tiempo no disponible para elementos de accesibilidad:** número de instalaciones del transporte que cumplen e incumplen las normas de accesibilidad de la ADA. Todas las instalaciones y vehículos deben cumplir las normas de accesibilidad de la ADA y garantizar que no se niegue el transporte a nadie por su capacidad física.
 - **Lista de necesidades de inversión pendientes:** la lista de instalaciones del transporte, vehículos, suministros y materiales que necesitan inversión, incluidos los activos que superen su vida útil. La lista de necesidades de inversión pendientes puede informar sobre los activos en los que una agencia debe priorizar el gasto de fondos de inversión. Por ejemplo, la CTA ha identificado un total de \$29,000 millones en necesidades de proyectos de inversión a largo plazo.

Un sistema de transporte que... esté bien mantenido

- **Financiación anual de capital:** la cantidad anual destinada a financiar gastos relacionados con la compra, mejora o mantenimiento de bienes de capital y a financiar proyectos de inversión. El Programa de inversión 2022-2026 asciende a un total de \$5,260 millones. Recientes afluencias importantes en la financiación de capital de los proyectos de ley de infraestructura estatales y federales han dado lugar a muchos proyectos necesarios desde hace mucho tiempo que se construyen en la región de Chicago, pero se necesita una solución de financiación sostenible a largo plazo para mantener el transporte en buen estado actualmente y para la próxima generación.
- **Gastos de capital:** los fondos utilizados para la compra, la mejora o el mantenimiento de activos del transporte y proyectos de inversión. Modernizar y mejorar las instalaciones del transporte con gastos de capital puede garantizar que esas instalaciones sean seguras, accesibles y estén en buen estado para todos los pasajeros y futuros pasajeros.
- **Porcentaje de gasto de capital en zonas equitativas:** el porcentaje de financiación de capital invertido en zonas equitativas en comparación con el resto de la región. Las inversiones en zonas equitativas pueden conectar comunidades históricamente desfavorecidas y subatendidas con empleos y oportunidades, apoyar la justicia climática y garantizar que todos se beneficien de un sistema de transporte sólido.

Un sistema de transporte que...

tiene estabilidad económica

- **Ingresos operativos no procedentes de la máquina boletera:** los ingresos obtenidos por las Juntas de Servicio que no sean ingresos obtenidos mediante el pago realizado en la máquina boletera por parte de los clientes. Con los impactos de la pandemia de COVID-19, las agencias de transporte se apoyan cada vez más en ingresos auxiliares, como el alquiler de espacios, la publicidad y los ingresos por inversiones, para sostener los presupuestos operativos.
- **Costo operativo por unidad de servicio:** la cantidad que gasta una junta de servicio para ofrecer una cantidad específica de servicio de transporte (por hora, semana, mes, etc.) El costo operativo por unidad de servicio puede demostrar hasta dónde llega el gasto operativo de una agencia de tránsito, por hora, semana o año.
- **Ingresos tarifarios por viaje de pasajero:** representa la tarifa promedio recaudada por las Juntas de Servicio por viaje, incluidas las tarifas con descuento para poblaciones seleccionadas.
- **Índices de recuperación de la máquina boletera regional y de las Juntas de Servicio, según lo publicado en la Base de Datos Nacional del Transporte (NTD):** la fracción de los gastos



operativos regionales y de las Juntas de Servicio que se cubren con las tarifas de los pasajeros.

Tabla 12: Medición estratégica de rendimiento para la región

Estas mediciones reflejan el modo en que el sistema conecta a las personas con las oportunidades (tales como los puestos laborales y la atención médica), el modo en que se emplea el transporte público como una herramienta para la acción climática y el modo en que este transporte fomenta a las comunidades a lo largo de la región para que prosperen. En la medida de lo posible, se hará un seguimiento de estas medidas tanto en su conjunto como entre los distintos grupos demográficos, geográficos y de pasajeros, con el fin de medir la equidad y mejorar los resultados de la misma.

Una
región
que...

está
conectada

- **El número de empleos/servicios a los que se puede llegar en 30/60 minutos en transporte público comparado con un automóvil:** el número de empleos y otros servicios importantes (como asistencia sanitaria, escuelas y tiendas de comestibles) a los que se puede llegar en 30 y 60 minutos en transporte público comparado con un automóvil. Mejorar el número de empleos y servicios accesibles mediante el transporte público conecta a las personas con las oportunidades y las necesidades diarias.
 - **Millas regionales de carriles exclusivos para autobuses:** millas totales de carriles exclusivos para autobuses (espacio en la calle exclusivo para vehículos de transporte) en el sistema. Más millas de carriles exclusivos para autobuses significa más transporte fiable y de alta calidad para más personas que lo necesitan.
 - **Competencia de tiempo de viaje entre un transporte público y un automóvil:** el tiempo promedio que se tarda en llegar a un destino en transporte público frente a un viaje en un vehículo personal. Si el tiempo que se tarda en llegar a un destino en transporte público es menor que en otros medios, es probable que la gente opte por utilizarlo por su comodidad.
 - **Área total de acceso medida en tiempo de viaje:** medición de la distancia que se puede recorrer en transporte público en 30 y 60 minutos.
 - **Densidad residencial en un radio de 1/2 milla del transporte público:** número de unidades de vivienda por área (por ejemplo, acre) en un radio de 1/2 milla de las instalaciones de transporte público.
 - **Viajes de pasajeros per cápita:** el número promedio de viajes en transporte público que realizan las personas que viven dentro del área de servicio.
-
- **Emisiones regionales de gases de efecto invernadero procedentes de transporte por carretera y ferrocarril:** cantidad total de emisiones de gases de efecto invernadero en toda la región procedentes de fuentes de transporte por carretera (es decir, autobuses de transporte, camiones y automóviles) y ferrocarril (es decir, ferrocarril de pasajeros y de mercancías).

Una
región
que...

gana la
lucha contra
el cambio
climático

- **Emisiones del sistema de tránsito regional:** cantidad total de emisiones de gases de efecto invernadero atribuidas al sistema de tránsito regional, incluidas las emisiones directas, indirectas y de transporte de los viajes en vehículo y las operaciones de transporte.
- **Toneladas de CO2 por milla recorrida por pasajero:** emisiones de gases de efecto invernadero (medidas como toneladas equivalentes de dióxido de carbono) del transporte normalizadas por el número de millas recorridas por pasajero en tránsito.
- **Millas regionales recorridas en vehículo:** medición de distancia recorrida en vehículo (incluidos los viajes personales y la entrega de mercancías) en toda la región. Cambiar más viajes de conducción de vehículo personal al uso del transporte público puede ayudar a reducir las millas recorridas y las emisiones asociadas.
- **Porcentaje de flotas de transporte regional de cero emisiones:** porcentaje de la flota de transporte regional compuesta por vehículos de cero emisiones. Aumentar el número de vehículos de cero emisiones ayudará a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sistema de transporte.
- **Toneladas de CO2 compensadas por vehículos de bajas emisiones:** medición que cuantifica la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por el cambio a vehículos de cero o bajas emisiones en comparación con los vehículos convencionales.
- **Toneladas de CO2 compensadas por la elección del medio de transporte:** medición que cuantifica la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por el uso del transporte público frente a la conducción en solitario.
- **Porcentaje de empleadores regionales que ofrecen beneficios por el uso del transporte público:** porcentaje de empresas de la región que ofrecen beneficios de transporte público (por ejemplo, el programa Transit Benefit Fare (Tarifas con beneficios por uso del transporte público) de la RTA y otras subvenciones de transporte público) a sus empleados.

Una
región
que...

prospera

- **Porcentaje de nuevos permisos de construcción y viviendas asequibles a 1/2 milla de distancia de un transporte público de calidad:** porcentaje de permisos de construcción y nuevas viviendas asequibles a 1/2 milla de distancia y a 15 minutos o menos de un servicio de transporte público.
 - **Porcentaje de población y puestos de trabajo a 1/2 milla de distancia de un transporte de calidad:** porcentaje de población y puestos de trabajo a 1/2 milla de distancia y a 15 minutos o menos de un servicio de transporte. Una mayor concentración de puestos de trabajo y de residentes a 1/2 milla de un servicio de transporte frecuente significa un mayor acceso a las oportunidades y más posibilidades de desarrollo orientado al transporte, o TOD, para atender a esas poblaciones.
 - **Porcentaje de los ingresos familiares que se destina al transporte público y a los gastos generales de transporte:** porcentaje de los ingresos de un hogar típico que se destina anualmente al transporte público y a los gastos de transporte. Los hogares estadounidenses en el quintil de ingresos más bajos son los que menos gastan en transporte, pero se enfrentan a una mayor carga de costos de transporte, gastando el 27 % de sus ingresos en transporte en comparación con el 10 % del quintil de ingresos más altos en 2021
-

Manténgase involucrado

El transporte público es la solución para muchos de los desafíos de la región, pero está amenazado por una falta de financiación operativa y de capital suficiente después de años de desinversión y de una pandemia. La actual estructura de financiación del transporte de nuestra región también depende excesivamente de las tarifas. En conjunto, esto deja a nuestras agencias de transporte en una crisis existencial que ni los aumentos de tarifas ni los recortes de servicios pueden resolver, al tiempo que se preserva un sistema de transporte útil y equitativo.

Necesitamos su ayuda para conseguir una financiación sostenible para el transporte público y construir un sistema mejor para todos los que dependen de él. El Programa de Apoyo y Acción de este plan traza un camino para situar el sistema en una posición de éxito a largo plazo mediante la búsqueda de nuevos fondos, la realización de mejoras para los usuarios y el apoyo a las comunidades que trabajan para aumentar el acceso al transporte público.

Somos conscientes de que no podemos hacerlo solos. Muchos de los elementos de apoyo y acción de este plan no están bajo el control de la RTA, la CTA, Metra y Pace. Se necesita el liderazgo de un grupo diverso de funcionarios electos y líderes comunitarios para lograr un cambio significativo.

Tome medidas para potenciar este programa y, así, salve el transporte público y mejórelo para el futuro.

- Organizaciones: Únase a nuestra **Coalición Transit is the Answer**. Lo mantendremos actualizado de las oportunidades para que participe en las actividades de implementación del plan.
 - Después de la consideración de este plan por parte de la Junta de la RTA, habrá un conjunto disponible de herramientas para los socios a fin abogar por una mayor financiación del transporte público en febrero de 2023.
- Personas físicas: **Suscríbase para recibir comunicaciones de la RTA** y siga a la RTA en las redes sociales para recibir regularmente noticias sobre la coalición y el progreso de las medidas del plan.



Documentos relacionados

Documentos técnicos

Memorando del grupo de trabajo del plan económico a diez años

Memorando del grupo de trabajo de los proyectos prioritarios de capital

Análisis borrador de los impactos económicos del sistema del transporte público regional de Chicago

Participación de las partes interesadas

Eje de los grupos de trabajo

Cuadernillos de las sesiones informativas de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Servicio de transporte público

Inversión en la infraestructura

Responsabilidad económica

Memorandos de los grupos de trabajo de las partes interesadas

Servicio de transporte público

Inversión en la infraestructura

Responsabilidad económica

Documento sintético del proceso y la participación de las partes interesadas

Actualizaciones de la Junta de la RTA

Taller sobre el plan estratégico. 19 de agosto de 2021.

https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/aboutus/meeting_documents/08-19-21/081921%208a%20Strategic%20Plan%20Workshop.pdf

What We've Heard: A focus on outcomes will drive the next regional transit strategic plan. (Lo que escuchamos: Un eje en los resultados impulsará el próximo plan estratégico del transporte regional). 10 de febrero de 2022.

https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/aboutus/meeting_documents/02-17-22/6b%20Strategic%20Plan%20and%20Emerging%20Vision.pdf

Actualización sobre el plan estratégico. 18 de agosto de 2022.

https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/aboutus/meeting_documents/09-15-22/6a%20Regional%20Transit%20Strategic%20Plan%20Update.pdf

Actualización sobre el plan estratégico. 20 de octubre de 2022.

https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/aboutus/meeting_documents/10-20-22/6a%20Regional%20Transit%20Strategic%20Plan%20Oct2022%20Update.pdf

¹ Chicago Transit Authority. 2022. Meeting the Moment: Transforming CTA's Post-Pandemic Future. **https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Meeting_the_Moment.pdf**

² Metra. 2022. My Metra, Our Future. **https://metra.com/sites/default/files/inline-files/Booklet9.25x8.5%20MetraStrategicPlan2023-27_DS-LR_0.pdf**

³ Pace. 2022. Driving Innovation. **https://www.pacebus.com/sites/default/files/2021-10/Driving%20Innovation%20Plan_September%202021.pdf**

⁴ U.S. Census Bureau. 2021.

⁵ U.S. Department of Commerce. 2022. Gross domestic product by county, 2020.

⁶ Metropolitan Planning Council. 2018. Transit Means Business. **<https://transitmeansbusiness.metroplanning.org/>**

⁷ Regional Transportation Authority. 2021. RTA COVID-19 Lapsed Rider Survey. **<https://www.rtachicago.org/sites/default/files/2021-04/RTA%20COVID-19%20Lapsed%20Rider%20Survey%20-%20Final%20Report.pdf>**

⁸ Regional Transportation Authority. 2021. RTA COVID-19 Lapsed Rider Survey. **<https://www.rtachicago.org/sites/default/files/2021-04/RTA%20COVID-19%20Lapsed%20Rider%20Survey%20-%20Final%20Report.pdf>**

⁹ Transit Center. 2021. Equity Dashboard.

¹⁰ Replica. 2021. Fall 2021 data for the Great Lakes region.

¹¹ Center for Neighborhood Technology. 2017. Housing + Transportation Affordability Index. **<https://htaindex.cnt.org/map/>**

¹² Replica. 2022. Fall 2021 data for the Great Lakes Region.

¹³ Replica. 2022. Fall 2021 data for the Great Lakes Region.



-
- ¹⁴ Google. 2022. Bringing Google to Chicago's Thompson Center. <https://blog.google/inside-google/company-announcements/chicago-thompson-center/>
- ¹⁵ U.S. Environmental Protection Agency. 2022. Greenhouse Gas Equivalencies Calculator. <https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator>
- ¹⁶ American Public Transportation Association. 2021. Economic Impact of Public Transportation Investment. <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/economic-impact-of-public-transportation-investment/>
- ¹⁷ The White House. 2022. Justice 40: A Whole-of-Government Initiative. <https://www.whitehouse.gov/environmentaljustice/justice40/>
- ¹⁸ Chicago Metropolitan Agency for Planning. 2019. 2019 Regional Greenhouse Gas Emissions Inventory.
- ¹⁹ Transit Cooperative Research Board. 2021. An Update on Public Transportation's Impacts on Greenhouse Gas Emissions. <https://www.trb.org/Main/Blurbs/181941.aspx>
- ²⁰ U.S. Environmental Protection Agency. 2022. Greenhouse Gas Equivalencies Calculator. <https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator#results>
- ²¹ Regional Transportation Authority. 2022. Memo Summarizing Work of the Ten-Year Financial Plan Technical Working Group. [https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/StrategicPlan/10 %20Year %20Plan/10 %20Year %20FP %20WG %20Technical %20Memo_FINAL.pdf](https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/StrategicPlan/10%20Year%20Plan/10%20Year%20FP%20WG%20Technical%20Memo_FINAL.pdf)
- ²² Center for Neighborhood Technology. 2019. AllTransit.
- ²³ Regional Transportation Authority. 2021. Adopted 2022 Operating Budget, Two-Year Financial Plan, and Five-Year Capital Program. [https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/businessandfinance/operatingbudget/2022/Adopted %202022 %20RTA %20Budget %20Book.pdf](https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/businessandfinance/operatingbudget/2022/Adopted%202022%20RTA%20Budget%20Book.pdf)
- ²⁴ Base de datos nacional del transporte (NTD). 2020. Transit Agency Profiles.
- ²⁵ City of Chicago. TIF Districts. <https://webapps1.chicago.gov/ChicagoTif/>
- ²⁶ IDOT. Infrastructure Investment and Jobs Act Estimate Impact on Transportation. <https://idot.illinois.gov/Assets/uploads/files/Transportation-System/Fact-Sheets/Rebuild-Illinois/IIJA-fact-sheet.pdf>
- ²⁷ American Public Transportation Association. 2021. Economic Impact of Public Transportation Investment. <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/economic-impact-of-public-transportation-investment/>
- ²⁸ Illinois Department of Transportation. Redefine the Drive. <https://northdusablelakeshoredrive.org/PublicInputOpportunity>
- ²⁹ Chicago Department of Transportation, Chicago Transit Authority. 2022. Why Better Streets for Buses?. <https://betterstreetsforbuses.com/why-better-streets-for-buses-review-of-existing-conditions>
- ³⁰ Chicago Department of Transportation. 2021. Strategic Plan for Transportation. [https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/cdot/CDOT %20Projects/Strategic_Plan/Strategic_Plan_for_Transportation21.pdf](https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/cdot/CDOT%20Projects/Strategic_Plan/Strategic_Plan_for_Transportation21.pdf)

-
- ³¹ Chicago Department of Transportation. 2021. Strategic Plan for Transportation. [https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/cdot/CDOT%20Projects/Strategic Plan/Strategic Plan for Transportation21.pdf](https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/cdot/CDOT%20Projects/Strategic%20Plan/Strategic%20Plan%20for%20Transportation21.pdf)
- ³² Illinois Department of Transportation. 2019. Long Range Transportation Plan. [https://idot.illinois.gov/Assets/uploads/files/About-IDOT/Misc/Planning/IDOT LRTP 4 Mobility Final.pdf](https://idot.illinois.gov/Assets/uploads/files/About-IDOT/Misc/Planning/IDOT_LRTP_4_Mobility_Final.pdf)
- ³³ U.S. Department of Transportation. 2016. Bus rapid transit: elements, performance, benefits. <https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/BRTBrochure.pdf>
- ³⁴ Ibid.
- ³⁵ Chicago Metropolitan Agency for Planning. 2017. Transit ridership growth study. <https://www.cmap.illinois.gov/documents/10180/0/Transit+Ridership+Growth+Study+final.pdf/21bca990-9e7a-4af9-8ec1-6b8c8b11fd16>
- ³⁶ Metro Transit. 2019. Light rail, bus rapid transit lines set annual ridership records. <https://www.metrotransit.org/light-rail-bus-rapid-transit-lines-set-annual-ridership-records>
- ³⁷ San Francisco Municipal Transportation Agency, 2020. Transit Division Update. https://www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2022/05/5-3-22_mtab_item_11_transit_update_-_slide_presentation.pdf
- ³⁸ Chicago Transit Authority. 2018. Mayor Emanuel, CTA Announce Launch of New Safe and Secure to Improve Safety and Security Across Transit System. <https://www.transitchicago.com/mayor-emanuel-cta-announce-launch-of-new-safe-and-secure-to-improve-safety-and-security-across-transit-system/>
- ³⁹ Chicago Transit Authority. 2022. CTA Strategically Deploys Security Guards. <https://www.transitchicago.com/cta-strategically-deploys-security-guards-/?>
- ⁴⁰ Chicago Transit Authority. 2022. Returning to Normal: Transit's Critical Role in Recovery. [https://www.transitchicago.com/assets/1/6/FY22_Budget_Book_-_Final_\(for_website\).pdf](https://www.transitchicago.com/assets/1/6/FY22_Budget_Book_-_Final_(for_website).pdf)
- ⁴¹ Metra. 2022. Metra schedules 51 safety blitzes in 2022. <https://metra.com/newsroom/metra-schedules-51-safety-blitzes-2022#:~:text=Metra%20announced%20today%20that%20it,around%20its%20trains%20and%20tracks>
- ⁴² Chicago Transit Authority. 2018. All Stations Accessible Program (ASAP) Strategic Plan. https://www.transitchicago.com/assets/1/6/ASAP_Strategic_Plan_508_FINAL.pdf
- ⁴³ Chicago Transit Authority. 2022. CTA Rolls Out New Tactile Bus Stop Sign Pilot. <https://www.transitchicago.com/cta-rolls-out-new-tactile-bus-stop-sign-pilot-/>
- ⁴⁴ Pace. 2022. Driving Innovation. <https://www.pacebus.com/sites/default/files/2021-09/S-3%20Paratransit%20Upgrades.pdf>
- ⁴⁵ Chicago Transit Authority. All Stations Accessible Program (ASAP). https://www.transitchicago.com/assets/1/6/2018_ASAPFlyer_FINAL.pdf
- ⁴⁶ Chicago Transit Authority. 2022. CTA Launches Fully Redesigned Bus Tracker Website. <https://www.transitchicago.com/cta-launches-fully-redesigned-bus-tracker-website/>
- ⁴⁷ American Public Transportation Association. 2022. Transit Workforce Shortage: Root Causes, Potential Solutions, and the Road Ahead. <https://www.apta.com/news-publications/press-releases/releases/transit-workforce-shortage-root-causes-potential-solutions-and-the-road-ahead/>

-
- ⁴⁸ Regional Transportation Authority. 2022. Regional Customer Satisfaction Survey.
- ⁴⁹ Cook County. 2022. Fair Transit South Cook PILOT PROGRAM FIRST-YEAR REPORT. [https://www.cookcountyiil.gov/sites/g/files/ywwepo161/files/documents/2022-05/Fair %20Transit %20South %20Cook %20First %20Year %20Report 0.pdf?utm_medium=email&utm_source=govdelivery](https://www.cookcountyiil.gov/sites/g/files/ywwepo161/files/documents/2022-05/Fair%20Transit%20South%20Cook%20First%20Year%20Report%200.pdf?utm_medium=email&utm_source=govdelivery)
- ⁵⁰ Metra. 2022. New Regional Connect Pass Saves Money, Adds Flexibility. <https://metra.com/newsroom/new-regional-connect-pass-saves-money-adds-flexibility>
- ⁵¹ Ventra. <https://www.ventrachicago.com/applepay/>
- ⁵² Pace. 2022. Suburban Service and Regional ADA Paratransit Budget. [https://www.pacebus.com/sites/default/files/2022-10/2023 %20Proposed %20Book %20- %20for %20Internet %20- %20compressed.pdf](https://www.pacebus.com/sites/default/files/2022-10/2023%20Proposed%20Book%20-%20for%20Internet%20-%20compressed.pdf)
- ⁵³ Chicago Transit Authority. 2022. Meeting the Moment: Building a Strong Foundation for the Post-Pandemic Future. [https://www.transitchicago.com/assets/1/6/FY23 Budget Book Final Draft \(For Website\).pdf](https://www.transitchicago.com/assets/1/6/FY23_Budget_Book_Final_Draft_(For_Website).pdf)
- ⁵⁴ Pace. 2022. MaaS Platform Pilot, Regional Connect Pass, and New Pass Prices Approved by Pace Board. <https://www.pacebus.com/news/maas-platform-pilot-regional-connect-pass-and-new-pass-prices-approved-pace-board>
- ⁵⁵ Chicago Metropolitan Agency for Planning. 2021. Improving equity in transportation fees, fines, and fares. [https://www.cmap.illinois.gov/documents/10180/1307930/FFF final report.pdf/1d74b660-c1c3-a2c0-dcb0-879d4493a499?t=1617741942903](https://www.cmap.illinois.gov/documents/10180/1307930/FFF_final_report.pdf/1d74b660-c1c3-a2c0-dcb0-879d4493a499?t=1617741942903)
- ⁵⁶ Darling, Wesley, et al. 2021. Comparison of Reduced-Fare Programs for Low-Income Transit Riders. Transportation Research Record.
- ⁵⁷ Rosenblum, Jeffrey, et al. 2019. How Low-income Transit Riders in Boston Respond to Discounted Fares: A Randomized Controlled Evaluation.
- ⁵⁸ United Nations. 2022. Sustainable Development Goals. <https://sdgs.un.org/goals>
- ⁵⁹ Chicago Transit Authority. 2022. Charging Forward CTA Bus Electrification Planning Report. [https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Charging Forward Report 2-10-22 \(FINAL\).pdf](https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Charging_Forward_Report_2-10-22_(FINAL).pdf)
- ⁶⁰ Pace. Pace is committed to the goal of operating 100 percent zero-emissions vehicles by the year 2040. [https://www.pacebus.com/zero#:~:text=As %20part %20of %20Driving %20 %20Innovation,bus %20in %20the %20near %20future.](https://www.pacebus.com/zero#:~:text=As%20part%20of%20Driving%20Innovation,bus%20in%20the%20near%20future.)
- ⁶¹ Metra. 2022. Metra to create battery-powered locomotives. <https://metra.com/newsroom/metra-create-battery-powered-locomotives>
- ⁶² Proterra. 2022. Pace Purchases 20 Proterra ZX5 Electric Buses and EV Fleet Charging Infrastructure. <https://www.proterra.com/press-release/pace-bus-order/>
- ⁶³ Pace. 2022. Suburban Service and Regional ADA Paratransit Budget. [https://www.pacebus.com/sites/default/files/2022-10/2023 %20Proposed %20Book %20- %20for %20Internet %20- %20compressed.pdf](https://www.pacebus.com/sites/default/files/2022-10/2023%20Proposed%20Book%20-%20for%20Internet%20-%20compressed.pdf)

-
- ⁶⁴ Chicago Transit Authority. 2022. Charging Forward. [https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Charging_Forward_Report_2-10-22_\(FINAL\).pdf](https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Charging_Forward_Report_2-10-22_(FINAL).pdf)
- ⁶⁵ U.S. Environmental Protection Agency. 2019. Environmental Justice Screening Tool.
- ⁶⁶ Regional Transportation Authority. Capital Investment Framework. <https://www.rtachicago.org/finance-management/capital-funding/investment-framework>
- ⁶⁷ Center for Neighborhood Technology. 2021. Equity in Practice. <https://cnt.org/publications/equity-in-practice>
- ⁶⁸ Regional Transportation Authority. 2021. Last-Mile Mobility Pilots in Oak Brook and Bannockburn. https://www.rtachicago.org/sites/default/files/documents/plansandprograms/RTA_%20Last%20Mile%20Mobility%20Pilots%20in%20Oak%20Brook%20and%20Bannockburn_Final%20Report.pdf
- ⁶⁹ Smart Cities. 2020. Bedford Park launches suburban-city job access mobility pilot. <https://www.smartcitiesworld.net/news/news/bedford-park-launches-suburban-city-job-access-mobility-pilot-5878>
- ⁷⁰ Chicago Transit Authority. 2022. Meeting the Moment: Transforming CTA's Post-Pandemic Future. https://www.transitchicago.com/assets/1/6/Meeting_the_Moment.pdf
- ⁷¹ Chicago Transit Authority. 2022. Express Bus Service Returns to Cottage Grove. <https://www.transitchicago.com/express-bus-service-returns-to-cottage-grove/>
- ⁷² Metra. 2019. New reverse-commute to Lake County begins March 4. <https://metra.com/newsroom/new-reverse-commute-service-lake-county-begins-march-4>
- ⁷³ Pace. 2019. Pulse Milwaukee Line. <https://www.pacebus.com/project/pulse-milwaukee-line>
- ⁷⁴ Pace. 2022. Pulse Dempster Line. <https://www.pacebus.com/project/pulse-dempster-line>
- ⁷⁵ Pace. Taxi Access Program. <https://www.pacebus.com/tap>
- ⁷⁶ RTAMS. 2021. Americans With Disabilities Act (ADA) Paratransit Innovation Study ACTION PLAN. https://rtams.org/sites/default/files/digital_documents/ADA-PARATRANSIT-ACTION-PLAN.pdf
- ⁷⁷ Replica. 2022. Mobility data for Great Lakes region.