

RTP

2026 Plan de Transporte Regional

Chicago Metropolitan Agency for Planning

Agradecimientos

El Plan de Transporte Regional (RTP, por sus siglas en inglés) de 2026 fue posible gracias a la colaboración con una amplia variedad de partes interesadas en todo el noreste de Illinois. La Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP) agradece a todos aquellos que contribuyeron generosamente con su tiempo, experiencia y perspectivas a lo largo del proceso de planificación. A continuación, se incluye un agradecimiento a algunos de los muchos colaboradores valiosos que ayudaron a desarrollar el RTP de 2026.

Junta Directiva de la CMAP

Frank Beal, Chicago
Mayor Gerald Bennet, Palos Hills, Southwest Cook County
President Matthew Brolley, Montgomery, Kane/Kendall Counties
Mayor Jada Curry, Lynwood, Suburban Cook County
Mayor Gary Grasso, Burr Ridge, DuPage County
Mayor Paul Hoefert, Mount Prospect, Northwest Cook County
Nina Idemudia, Chicago
Abolfazl "Kouros" Mohammadian, Governor's Office
Mayor John Noak, Romeoville, Will County
Leanne Redden, MPO Policy Committee
President Richard Reinbold, Richton Park, South Cook County
Mayor Nancy Rotering, Highland Park, Lake County
Joanna Ruiz, Chicago
Carolyn Schofield, McHenry County
Anne Sheahan, Chicago
Matthew Walsh, West Cook County
Jung Yoon, Chicago

Comité de Políticas en la MPO de la CMAP

Frank Beal, CMAP
County Executive Jennifer Bertino-Tarrant, Will County
Secretary Gia Biagi, Illinois Department of Transportation
President Matthew Brolley, Montgomery, CMAP
Kelley Brookins, Federal Transit Administration
County Board Chair Michael Buehler, McHenry County
County Board Chair Deb Conroy, DuPage County
Jim Derwinski, Metra
Thomas Evenson, Class One Railroads
County Board Vice Chair Scott Gengler, Kendall County
County Board Chair Sandy Hart, Lake County
Jennifer "Sis" Killen, Cook County
Richard Kwasneski, Pace
Nora Leerhsen, Chicago Transit Authority
County Board Chair Corinne Pierog, Kane County
Leanne Redden, Regional Transportation Authority
Cassaundra Rouse, Illinois Tollway
Mayor Jeffery Schielke, Batavia, Council of Mayors
Vershun Tolliver, Federal Highway Administration
William Cheaks, Chicago Department of Transportation

Comité de Transporte de la CMAP

Cara Bader, Chicago Transit Authority
Kevin Carrier, Lake County
Lynnette Ciavarella, Metra
Gabe Desmond, Illinois Environmental Protection Agency
Jon Paul Diipla, Federal Highway Administration
Heidi Files, Kane County
Brandon Geber, Illinois Department of Transportation
Chris Heibert, Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission
Scott Hennings, McHenry County
Mark Kane, Federal Transit Administration
Christina Kupkowski, Will County
Aimee Lee, CMAP
Heidi Lichtenberger, Kendall County
Erik Llewellyn, Pace
Mary Nicol, Chicago Department of Transportation
Tara Orbon, Cook County Department of Transportation and Highways
Jose Rios, Illinois Department of Transportation District 1
Karyn Robles, Illinois Tollway
Mayor Leon Rockingham, North Chicago, Council of Mayors
Amy Rynell, Active Transportation Alliance
Joe Schofer, Northwestern University
P.S. Sriraj, University of Illinois at Chicago
Steve Travia, DuPage County Division of Transportation
Tom Vander Woude, Northwestern Indiana Regional Planning Commission
Audrey Wennink, Metropolitan Planning Council
Kyle Whitehead, Regional Transportation Authority

Testimonios del RTP de 2026

Ben Chargot
Jeanette Chavarria-Torres
LaShawn Miller
Erik Varela
Bailey Werner
Terry Witt

Tabla de contenido

4 Aprovechar al máximo nuestro momento

10 Fortalecer las conexiones entre las personas y los lugares

22 Priorizar la seguridad y la salud pública

30 Mitigar la contaminación e invertir en infraestructuras resilientes

40 Apoyar la prosperidad económica y el crecimiento inclusivo

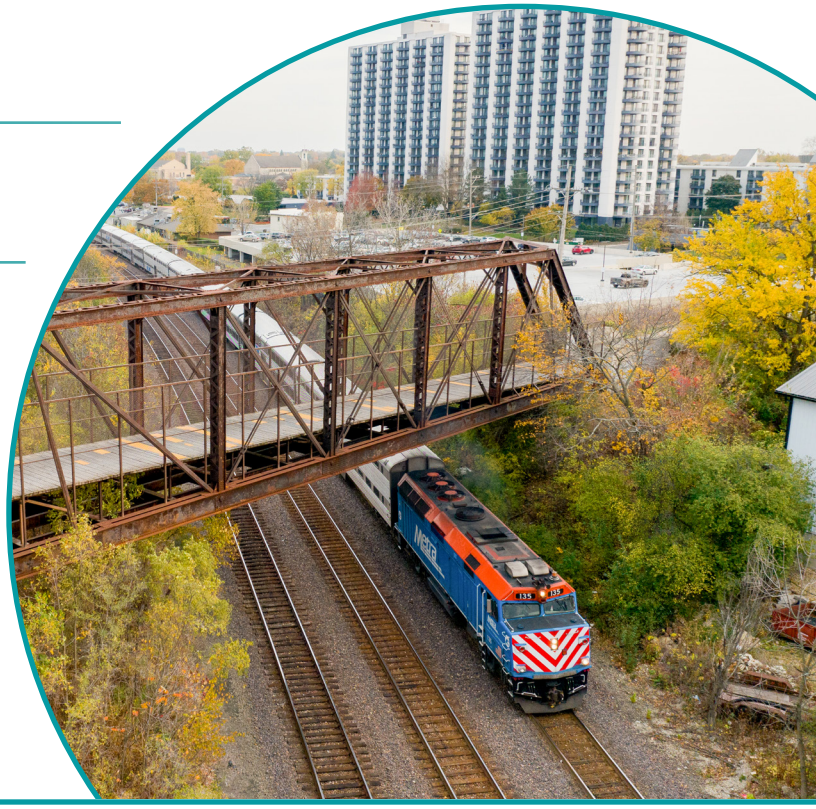
51 Gobernar, financiar y preservar estratégicamente el sistema

64 Inversiones prioritarias

84 Conclusión

89 Glosario de términos

94 Apéndices



Nota: El RTP de 2026 fue aprobado por la Junta Directiva de CMAP y el Comité de Políticas de la MPO el 14 de octubre de 2026. Si desea información sobre cambios posteriores al plan, visite la página de enmiendas del RTP de CMAP.

Aprovechar al máximo nuestro momento

Antes de que salga el sol, el noreste de Illinois ya está en movimiento.

Los trenes de mercancías recorren las estaciones de clasificación ferroviarias de la región, transportando carga destinada a todos los rincones del continente. En las autopistas y vías principales, los primeros camiones del día circulan en todas direcciones, manteniendo las cadenas de suministro en funcionamiento antes de que la mayoría de los negocios abran sus puertas. A lo largo de las vías fluviales de la región, las barcazas transportan mercancías a granel desde y hacia las instalaciones portuarias que conectan el noreste de Illinois con los mercados de todo el mundo. En los aeropuertos internacionales de la región, los aviones aterrizan y despegan aproximadamente cada 30 segundos, conectando la región con cientos de ciudades de todo el mundo.[1] Y en todas las comunidades locales, los trabajadores del primer turno se dirigen a las paradas de autobús y a las plataformas de tren para iniciar recorridos que los llevarán a través de distintos vecindarios y límites de condado, y que los traerán de regreso al anochecer.

Así es como luce una red de transporte de clase mundial. No como un diagrama en una página, sino como un sistema dinámico y en constante evolución que une a una región de 8.5 millones de personas.

El noreste de Illinois no llegó hasta aquí por casualidad. La red de transporte actual es el resultado de generaciones de inversión audaz y constante en infraestructura: las líneas ferroviarias elevadas que dieron forma al trazado urbano de Chicago, las autopistas que conectaron los suburbios de la región con su centro y los corredores de carga que convirtieron un cruce de caminos en las praderas en la capital logística de Norteamérica. Cada generación de líderes regionales heredó un sistema construido por sus predecesores y optó por mantenerlo y fortalecerlo. La red de transporte que existe hoy es el resultado de esas decisiones y es uno de los mayores activos económicos y cívicos que puede tener cualquier región metropolitana del mundo.

Esa herencia se encuentra ahora en una encrucijada.

La infraestructura que hace posible todo esto —puentes, vías, señales, carreteras, instalaciones portuarias, pistas de aterrizaje— está envejeciendo. Gran parte de ella fue construida para un siglo diferente, y una porción significativa no ha recibido la inversión sostenida necesaria para que siga rindiendo al máximo. Las fuentes de financiación que antes sustentaban el sistema están perdiendo terreno debido al aumento de los costos de construcción y a los cambios en los patrones de traslados. El historial de seguridad de la región está empeorando y las condiciones meteorológicas extremas están poniendo a prueba la resistencia de las infraestructuras críticas.

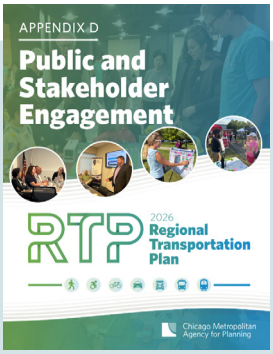


Al mismo tiempo, la región cuenta con un potencial sin explotar. Muchas comunidades construidas alrededor de estaciones de transporte público sufren un servicio poco frecuente, y los corredores de carga siguen estando limitados por cruces a nivel que se identificaron para su mejora hace décadas. Las redes ciclistas esenciales terminan en los límites municipales, en lugar de en los destinos clave. El sistema de transporte público, del que dependen millones de residentes a diario, podría dar servicio a millones más con mayor frecuencia, mayor fiabilidad y conexiones más fluidas en toda la región.

La pregunta que debe responder el noreste de Illinois es: *¿qué tipo de región heredarán nuestros residentes para el año 2050?* La respuesta aún no está escrita. Pero estará condicionada, en gran medida, por las decisiones que se tomen hoy en materia de transporte. Todos los niños que van a la escuela, todos los trabajadores que se desplazan a diario a través de los límites del condado y todos los adultos mayores que acceden a servicios esenciales convivirán con el sistema de transporte que esta generación decida dejar atrás.

El Plan de Transporte Regional (RTP) de 2026 se toma esa responsabilidad muy en serio. Comienza con un análisis honesto de lo que tiene la región: un sistema de transporte, forjado a lo largo de generaciones, que conecta y empodera a las personas y las comunidades. Ese sistema no fue construido por una sola agencia o nivel de gobierno, sino más bien a través de generaciones de esfuerzo colectivo, por personas de todos los niveles de gobierno, de todos los oficios y de todas las comunidades que, una y otra vez, eligieron construir pensando en las generaciones futuras.

Las estrategias de este plan reconocen que nuestro mejor futuro en materia de transporte no se construirá desde cero. En cambio, exigirá preservar lo que funciona, reparar lo que está fallando y aprovechar el potencial no desarrollado de la región como centro de transporte que, cuando opera conforme a su diseño, no tiene comparación. También exigirá tomar decisiones conscientes sobre dónde se produce el desarrollo, qué infraestructura se construye y quién la mantiene; decisiones que tienen el potencial de honrar o perjudicar a las generaciones futuras.



Public Participation Plan garantiza que el RTP de 2026 no sea únicamente un plan de la CMAP, sino un plan maestro compartido para todas las partes interesadas en el transporte en el noreste de Illinois.

El Plan de Transformación Regional (RTP) define las responsabilidades de la región a través de cinco capítulos interconectados: movilidad, seguridad, clima, economía y las bases financieras necesarias para respaldar el progreso. Estos capítulos no tratan temas paralelos; son cinco aspectos de una misma pregunta: ¿cómo puede el noreste de Illinois liderar un sistema de transporte a la altura de lo que ha heredado? Cada capítulo concluye con un conjunto de estrategias que convergen en una sección final sobre inversiones prioritarias, las que representan los proyectos y programas que mejor traducen los objetivos del plan en acciones concretas.

En conjunto, este plan constituye un argumento a favor de la urgencia. El trabajador del primer turno que espera en una parada de autobús sin techo, el transportista que circula por un corredor que necesita mejoras y la familia que vive cerca de un cruce que se inunda después de fuertes lluvias: ninguno de ellos puede esperar hasta el año 2050. Hoy están sufriendo las consecuencias de las decisiones postergadas. Al mismo tiempo, cada decisión que se tome ahora en materia de infraestructuras conlleva obligaciones que tendrán repercusiones durante generaciones. El sistema de transporte que deje el noreste de Illinois reflejará, en gran medida, las decisiones que recomiende este plan y las medidas que tome la región



Acerca del noreste de Illinois

8.6 millones
residentes

2.6 millones de acres
su paisaje es diverso y abarca zonas agrícolas, espacios naturales, corredores industriales, vecindarios urbanos densos y comunidades suburbanas

284
municipios

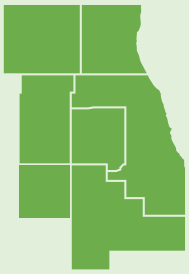
3.3
millones de hogares

22ª economía más grande
del mundo si la región fuera considerada un país independiente. Superando a países como Irlanda y Suecia.



4.5
millones de empleos en la región

$742 mil millones
generado en producto regional bruto, superando al de 39 estados individuales.



Sobre la Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP)

CMAP es la organización de planificación metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) designada a nivel federal y la agencia de planificación regional designada por el estado para el noreste de Illinois. La región incluye los condados de Cook, DuPage, Kane, Kendall, Lake, McHenry y Will, así como el municipio de Aux Sable en el condado de Grundy y los municipios de Sandwich y Somonauk en el condado de DeKalb. CMAP apoya a la región mediante la realización de investigaciones, el desarrollo de planes y la coordinación de inversiones en transporte, uso del suelo, desarrollo económico y medioambiente. El RTP de 2026 es una de las principales responsabilidades de planificación de CMAP y se desarrolla en colaboración con los gobiernos locales, las agencias de transporte y los residentes del noreste de Illinois.

El sistema de transporte regional es la base de la economía y la calidad de vida del noreste de Illinois. Esta red incluye una amplia infraestructura que abarca la aviación, el transporte de mercancías, las carreteras, el transporte marítimo, el transporte público, las bicicletas y los senderos peatonales. En 2023, la red de transporte facilitó más de 331 millones de viajes en transporte público, 372 millones de toneladas de carga transportada por camiones y 57 mil millones de millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) regionales, que refleja la magnitud del movimiento diario que conecta a las personas con los empleos, las mercancías con los mercados y las comunidades entre sí.

Acerca del proceso de planificación del transporte regional

El desarrollo del RTP es un proceso recurrente exigido por la legislación estatal y federal. Los requisitos federales garantizan que las inversiones en el sistema de transporte regional sean no discriminatorias, ambientalmente responsables y viables desde el punto de vista financiero. Las disposiciones estatales promueven la coherencia con los planes de alcance estatal y exigen considerar cómo el transporte se articula con otros temas, como la actividad económica y el uso del suelo. En conjunto, estos requisitos garantizan que el RTP sea integral y colaborativo.

En sus 20 años de historia, CMAP ha cumplido con estas responsabilidades a través de planes integrales individuales para la región, a saber, *GO TO 2040* y *ON TO 2050*, junto con sus actualizaciones posteriores. Para permitir una planificación más centrada en temas específicos y una mayor flexibilidad a medida que evolucionan las necesidades regionales, CMAP está adoptando un enfoque de "familia de planes". Según este modelo, una visión regional a largo plazo guiará una serie de esfuerzos de planificación específicos sobre cada tema. En el momento de la publicación, el noreste de Illinois está colaborando en el desarrollo del Plan del Siglo, cuya adopción está prevista para 2027. El Plan del Siglo funcionará como la visión rectora de la región y orientará los futuros ciclos del RTP.

El RTP de 2026 es uno de los primeros planes desarrollados bajo este nuevo enfoque de planificación regional. Como resultado, el plan integral actual del noreste de Illinois, *ON TO 2050*, continúa funcionando de base para el RTP. El RTP da continuidad a los principios de crecimiento inclusivo, resiliencia e inversión priorizada del plan *ON TO 2050*, y se basa en su capítulo sobre movilidad, que se compromete a lo siguiente:

Tres preguntas fundamentales guiaron el proceso de desarrollo del RTP:

- ¿Qué sistema de transporte desea la región?
- ¿Cuáles son los retos y las oportunidades que se avecinan?
- ¿Y cómo implementará la región sus objetivos de transporte?

Para responder a estas preguntas, el proceso del RTP adoptó un enfoque reflexivo y mesurado. Se revisaron los planes de transporte de toda la región, así como los planes y estudios recientes elaborados consensuados por CMAP y sus colaboradores. La investigación y el análisis de datos proporcionaron información valiosa sobre las condiciones existentes y las necesidades futuras, y ayudaron a identificar consideraciones políticas clave. El Informe sobre las condiciones existentes de CMAP estableció una base de referencia basada en datos para el plan, al evaluar las tendencias actuales del transporte, el rendimiento del sistema y las necesidades regionales. En el Informe sobre prioridades emergentes se identificaron cuestiones clave y oportunidades que probablemente darán forma al futuro del transporte en el noreste de Illinois, lo que ayudó a centrar el RTP en los desafíos estratégicos más apremiantes que se avecinan. Fundamentalmente, la planificación basada en el rendimiento sirvió de base para la evaluación y la priorización de las inversiones.



Principios rectores de ON TO 2050

Crecimiento inclusivo: hacer crecer nuestra economía a través de oportunidades para todos.

Inversión prioritaria: dirigir cuidadosamente los recursos para maximizar el beneficio.

Resiliencia: prepararnos para los cambios rápidos, tanto conocidos como desconocidos.

La coordinación y la colaboración con los colaboradores regionales fueron factores clave en todos los aspectos del RTP. El Comité de Transporte, la Junta Directiva y el Comité de Políticas de la MPO de CMAP proporcionaron comentarios y orientación fundamentales. Los grupos de trabajo, integrados por colaboradores y partes interesadas clave, contribuyeron a dar forma a las estrategias de gestión de la congestión, al plan financiero, así como a la lista de proyectos de capital regionales (RCP, por sus siglas en inglés) con limitaciones y a la lista de inversiones prioritarias que la acompaña. La colaboración con las agencias ejecutoras, las asociaciones profesionales, los grupos comunitarios, las organizaciones de defensa de intereses y los líderes empresariales influyó notablemente en el plan a lo largo de su desarrollo. Además, cerca de 1800 residentes compartieron sus experiencias y perspectivas sobre el transporte a través de un cuestionario público.

Acerca del sistema de transporte

El noreste de Illinois ha invertido en el desarrollo, la operación y el mantenimiento continuo de la infraestructura de transporte durante más de un siglo. En la actualidad, la región cuenta con una amplia red multimodal altamente conectada que facilita el transporte de pasajeros y mercancías, sirviendo como eje central de la región y centro de transporte de importancia nacional e internacional.



Aviación

El noreste de Illinois alberga una diversa red de instalaciones de aviación que dan soporte a los viajes regionales e internacionales, el transporte aéreo de carga y la actividad económica en general.

- 2 aeropuertos internacionales
- 49 millones de embarques en aviones (2023)
- 2 millones de toneladas de carga aérea transportadas (2023)



Transporte de mercancías

El transporte de mercancías es un elemento fundamental de la economía y el sistema de transporte del noreste de Illinois. En 2023, la red de transporte de mercancías de la región movió casi 700 millones de toneladas de bienes hacia, desde y dentro de la región, con un valor total de más de 1 billón de dólares.

- 3,900 millas de vías férreas de carga
- Seis ferrocarriles de carga de Clase I
- Más de 200,000 empleos (2024)



Carreteras y puentes

La red vial abarca desde autopistas interestatales de acceso limitado que facilitan los desplazamientos regionales e interregionales hasta calles locales que proporcionan acceso directo a zonas residenciales y comerciales.

- Más de 34,000 millas de carreteras públicas
- 3,660 puentes
- 425 millas de autopistas interestatales



Aceras y carriles bici

La infraestructura de transporte activo es un recurso fundamental en la región. Estas instalaciones también desempeñan un papel importante en la mejora de la seguridad del transporte, la ampliación de las opciones de movilidad y el apoyo a los objetivos regionales de salud pública y medioambientales.

Más de 39,000 millas de acera

6.8 millones de viajes en bicicleta y patinete Divvy (2025)

1,400 millas de ciclovías



Transporte público

El noreste de Illinois cuenta con una extensa red de transporte público. En 2024, los usuarios del transporte público en la región realizaron 367.6 millones de viajes de pasajeros no vinculados, ocupando el tercer lugar a nivel nacional en uso total del transporte público, solo por detrás de la ciudad de Nueva York y Los Ángeles.

391 estaciones de tren

11 líneas de tren de cercanías

273 rutas de autobús



Vías fluviales

El noreste de Illinois cuenta con tres puertos y seis vías navegables que facilitan el transporte de materiales industriales y mercancías a granel hacia, desde y a través de la región.

El puerto internacional de Illinois gestionó más de 9 millones de toneladas de mercancías (2023)

336 millas de aguas navegables

El puerto regional de Joliet gestionó más de 7 millones de toneladas de mercancías (2023)

Obtenga más información sobre la infraestructura, los vehículos y las personas que se mueven por el noreste de Illinois en el **Transportation System Inventory report**





Fortalecer las conexiones entre las personas y los lugares

El transporte conecta a las personas con una amplia variedad de destinos. Décadas de inversión han posicionado al noreste de Illinois como un centro de transporte internacional, respaldado por una extensa red de carreteras, puentes, aeropuertos, puertos, ferrocarriles y transporte público. Esta vasta red de infraestructuras de transporte constituye la columna vertebral de la prosperidad económica y la calidad de vida de la región.

Las necesidades de transporte regional son dinámicas y están en constante evolución. La pandemia de COVID-19 transformó cuándo y cómo se trasladan los residentes, afectando los patrones de congestión, el teletrabajo y el uso del transporte público. En este panorama cambiante, la necesidad de opciones de traslado fiables, seguras y accesibles sigue siendo fundamental.

La riqueza de la infraestructura de transporte de la región proporciona una base sólida para mejorar las conexiones, pero el sistema aún está incompleto y, en algunos aspectos, sometido a presión. Este capítulo examina tres dimensiones de ese desafío:

- **Fiabilidad:** la congestión afecta al movimiento diario de personas y mercancías en todos los condados de la región y se extiende más allá del tráfico en la hora pico.
- **Opción multimodal:** conducir sigue siendo el modo de transporte predominante, pero reducir la congestión, dar servicio a más residentes y lograr los objetivos climáticos y de seguridad dependen de la expansión del transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- **Accesibilidad:** para muchos residentes, en particular las personas con discapacidad y los adultos mayores, el sistema actual no funciona de manera eficaz.

Ninguno de estos desafíos puede ser abordado por una sola agencia que actúe por sí sola. La congestión no se detiene en los límites jurisdiccionales; los usuarios del transporte público cruzan habitualmente las líneas divisorias de los condados; y los cientos de municipios responsables de las aceras y las carreteras locales determinan colectivamente si el sistema regional es accesible. Las estrategias que se presentan a continuación requieren una acción coordinada entre todos los niveles de gobierno, las disciplinas de planificación y los colaboradores comunitarios.

Una mayor fiabilidad y eficiencia son fundamentales para la movilidad regional

La extensa red de transporte del noreste de Illinois da soporte a millones de viajes cada día, lo que refleja el movimiento tanto de personas como de mercancías. Sin embargo, la congestión persistente limita la movilidad, lo que provoca retrasos frustrantes y costosos.



Cierto nivel de congestión es habitual en las grandes áreas metropolitanas, pero es particularmente grave en el noreste de Illinois, que con frecuencia se encuentra entre las zonas más congestionadas del país. Si bien cierta congestión es predecible, como el tráfico en la hora pico, los retrasos inesperados se deben a accidentes, obras, condiciones climáticas extremas, eventos importantes y otras interrupciones. Esta congestión impredecible socava la fiabilidad de los traslados.

La fiabilidad de los tiempos de viaje, medida por los peores retrasos en comparación con los tiempos de traslado normales, revela dónde la congestión impredecible interrumpe con mayor frecuencia el flujo de tráfico. En los siete condados del noreste de Illinois, algunos tramos de carreteras y autopistas presentan condiciones de traslado poco fiables.

Entre los corredores menos fiables se encuentran la I-90 en el lado norte de Chicago, la I-290 en todo el condado de Cook y la I-80 en el sur del condado de Cook.[2] Debido a que estos corredores dan servicio a zonas residenciales densamente pobladas y a importantes centros de empleo, los problemas de congestión afectan significativamente al movimiento tanto de personas como de mercancías.

La infraestructura obsoleta contribuye significativamente a la imprevisibilidad de los tiempos de traslado y agrava la congestión.[3] El mantenimiento postergado durante largos períodos provoca interrupciones frecuentes e inesperadas, entre ellas fallas en la señalización y cierres de carriles debido a deterioros del pavimento. Como centro de transporte histórico con una infraestructura extensa, el noreste de Illinois se enfrenta a importantes necesidades de mantenimiento. Por ejemplo, más del 70 por ciento de las autopistas administradas por el Departamento de Transporte de Illinois (IDOT, por sus siglas en inglés) tienen más de 50 años.[4] Dar prioridad a la conservación del sistema ayudará a reducir los costos a largo plazo, a minimizar las interrupciones y a respaldar una red más eficiente y fiable.

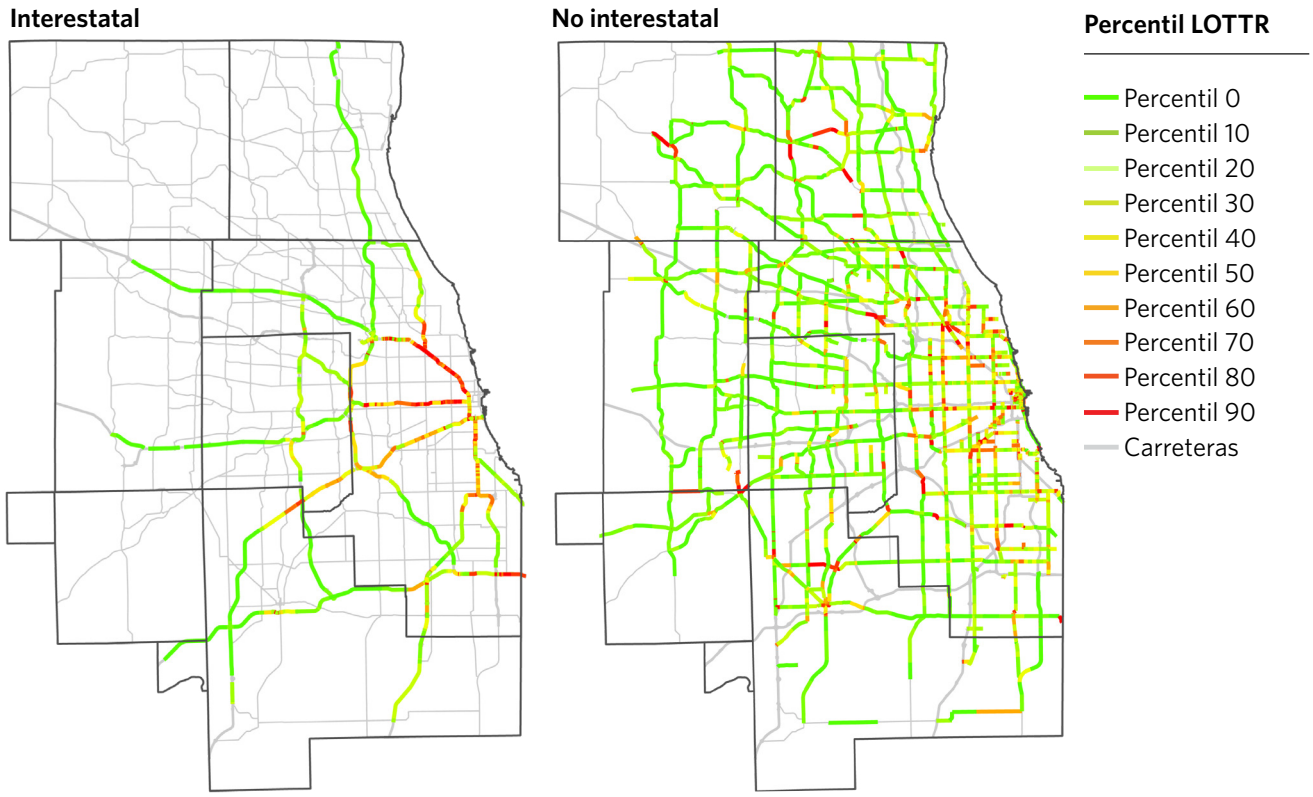
Bailey Werner

Usuario de bicicleta y transporte público Metra

El trayecto diario de Bailey Werner desde la zona noroeste de Chicago hasta Libertyville demuestra cómo unas conexiones más sólidas pueden ampliar el acceso a oportunidades en todo el noreste de Illinois. Su viaje combina ir en bicicleta hasta la estación de Metra de su localidad, viajar en tren de cercanías hasta Libertyville y recorrer en bicicleta el último tramo hasta su oficina. Para Bailey, las ciclovías protegidas hacen que el trayecto sea más seguro y más práctico, mientras que el transporte público ofrece una alternativa rentable frente al uso del automóvil. Su historia ilustra cómo muchos usuarios del transporte público llevan bicicletas y patinetes a bordo para solucionar el problema de la "última milla" entre las estaciones y sus destinos. La experiencia de Bailey refleja cómo las inversiones coordinadas en ciclismo y transporte público pueden crear un sistema de transporte más flexible y conectado que contribuya a mejorar la movilidad.



Gráfica 1: Fiabilidad de los tiempos de traslado (LOTTR) en carreteras interestatales y no interestatales en el Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System), 2022



Fuente: FHWA National Performance Management Research Data Set. Fiabilidad de los tiempos de traslado (LOTTR, por sus siglas en inglés) se define como la relación entre el tiempo de traslado correspondiente al percentil 80 y el tiempo de traslado normal (percentil 50).

Los recientes cambios en los hábitos de traslado también han modificado los patrones de congestión. El noreste de Illinois experimentó un aumento del triple en el número de residentes que trabajan de forma remota en los años posteriores a la pandemia de COVID-19. El aumento del teletrabajo implica que más personas tienen mayor flexibilidad durante las tardes de los días laborables, lo que se traduce en más desplazamientos locales para hacer recados, participar en eventos sociales y demás. Como consecuencia, las velocidades promedio durante el intervalo de 14:00 a 18:00 horas son ahora inferiores a los niveles previos a la pandemia, lo que indica mayores problemas de congestión fuera de los períodos tradicionales de la hora pico.

La actividad económica también influye en la congestión. El crecimiento del comercio electrónico y las interrupciones en la cadena de suministro han aumentado el volumen de mercancías y los retrasos, especialmente en los cruces ferroviarios. Los tiempos de traslado del transporte ferroviario de mercancías se han duplicado con creces, pasando de un promedio de unas 5 horas en 2016 a aproximadamente 13 horas en 2025. La región, que cuenta con más de 1400 cruces a nivel, experimenta importantes retrasos en los puntos de intersección de las redes ferroviarias y de carreteras. Solo en 2023, estos cruces contribuyeron con un estimado de 4220 horas adicionales de retraso para los vehículos. Invertir en el movimiento eficiente de la vasta red de transporte de mercancías del noreste de Illinois es esencial para respaldar una movilidad fiable tanto para las personas como para las mercancías.

La congestión es un desafío común que afecta la capacidad del sistema de transporte para proporcionar conexiones seguras, fiables y eficientes. Las herramientas para abordar este problema están en manos de diversos niveles de gobierno, colaboradores comunitarios y disciplinas de planificación. Los esfuerzos regionales para mitigar la congestión deben ser tan integrales y multijurisdiccionales como sus causas subyacentes.

Estrategias para abordar la congestión

Para abordar la congestión, las agencias de transporte deben priorizar las estrategias más eficaces, eficientes y prácticas, maximizando los recursos limitados y, al mismo tiempo, ofreciendo un sistema de transporte mejor y más fiable.

La *Guía de Estrategia de Gestión de la Congestión* (*Congestion Management Strategy Guidebook*) presenta la Escalera de Soluciones de Movilidad (Mobility Solutions Ladder), un marco que prioriza la optimización del sistema existente y la mejora de las opciones de traslado antes de ampliar la capacidad:

- Preservar el sistema garantiza que la infraestructura de transporte se mantenga en buen estado de funcionamiento y contribuye a la fiabilidad de los traslados.
- Las estrategias para reducir las VMT y fomentar el cambio modal reequilibran el uso del sistema, reducen el tráfico de automóviles y aumentan el acceso multimodal a los destinos.
- Las medidas para mejorar la gestión del tráfico mediante la tecnología y una mejor gestión de incidentes minimizan las ralentizaciones inesperadas.



cmap.is/cmp

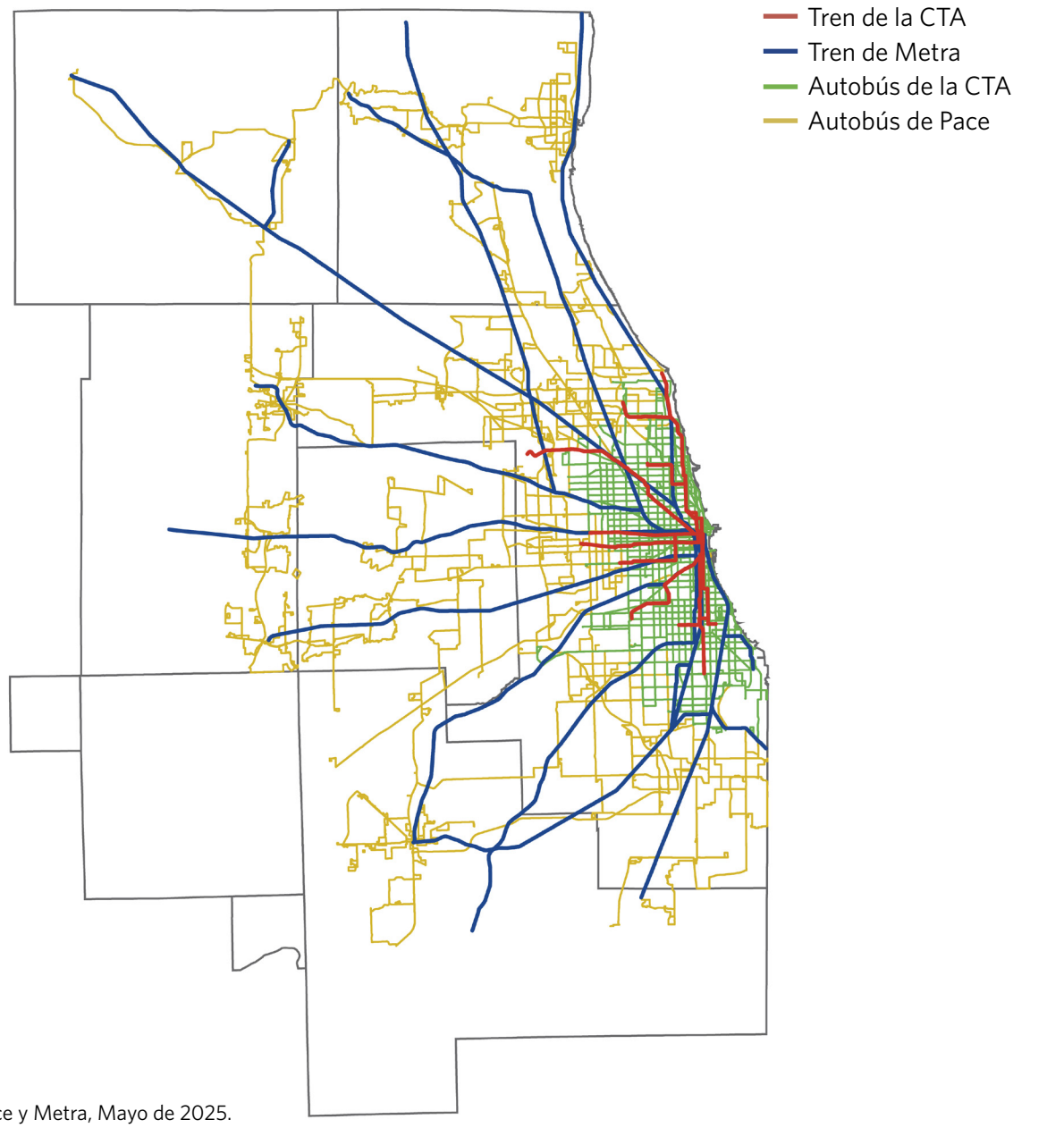
En conjunto, estas estrategias reducen la congestión y mejoran la movilidad. Para obtener más información, consulte la guía completa.

Las opciones multimodales son esenciales para cambiar más viajes a modos que no sean de conducción

Conducir sigue siendo el medio de transporte más frecuente en el noreste de Illinois. Es fundamental fomentar el uso del transporte público, los desplazamientos a pie, en los modos con ruedas y otros medios de transporte alternativos al automóvil para reducir la congestión y mejorar la movilidad en toda la región.

Se prevé que para 2050, las VMT aumenten casi un 6 por ciento en las autopistas interestatales y hasta un 16 por ciento en las carreteras principales, y alcanzará aproximadamente 60 mil millones de millas anuales. Un crecimiento de esta magnitud aumentaría la congestión, alargaría los tiempos de traslado, incrementaría las emisiones y supondría una presión adicional sobre las necesidades de mantenimiento de las infraestructuras. Las inversiones en gestión de la demanda y en el cambio modal son esenciales para mitigar estos impactos.

Gráfica 2: Las rutas de transporte público en el noreste de Illinois sirven principalmente para desplazamientos hacia y desde el centro urbano



Fuente: CTA, Rutas de Pace y Metra, Mayo de 2025.

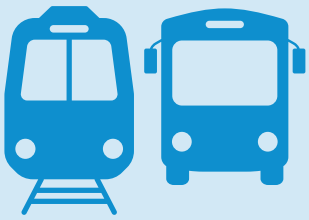
La relación entre el transporte y el uso de la tierra influye fuertemente en la distancia que recorren las personas, las opciones de traslado que tienen a su disposición y la eficiencia con la que funciona el sistema de transporte en general. Esto es especialmente cierto en el caso de la red de transporte público de la región, que incluye 11 líneas de trenes de cercanías, 8 líneas de trenes de tránsito rápido y 275 rutas de autobús. El servicio es más frecuente en zonas con mayor densidad de población, especialmente en Chicago y sus suburbios cercanos. Dado que la densidad de población y los patrones de uso del suelo determinan en gran medida el acceso al transporte público, el desarrollo orientado al transporte público puede convertirlo en una opción viable para más comunidades.[5]

La forma en que los residentes utilizan el transporte público, dónde y cuándo lo hacen está en constante evolución. El sistema actual está diseñado principalmente para viajes desde el centro urbano y hacia este, y el servicio más frecuente da soporte al horario tradicional de desplazamientos de nueve a cinco. Sin embargo, desde la pandemia de COVID-19, la recuperación de la demanda ha sido significativamente mayor tanto para la Autoridad de Tránsito de Chicago (CTA, por sus siglas en inglés) como para Metra durante los fines de semana y en los períodos del mediodía, en lugar de en las horas pico habituales. Para hacer frente a estos cambios y garantizar que el transporte público sea una opción fiable para una amplia variedad de viajes, las agencias de transporte público planean invertir en servicios de transporte más frecuentes que proporcionen mejores conexiones en toda la región.



Se prevé que la población, el empleo y el número de hogares crezcan en toda la región

Este crecimiento conllevará una mayor demanda de traslado, especialmente en las carreteras suburbanas y rurales de la región que conectan a los residentes con los centros de trabajo. Las estrategias multifacéticas para mitigar la congestión serán cruciales para evitar tiempos de traslado más largos e impredecibles.



Reforma del transporte público y financiación en el noreste de Illinois

En 2025, el gobernador J.B. Pritzker promulgó la Ley de la Autoridad de Tránsito del Norte de Illinois, que establece una serie de reformas e identifica casi USD 1500 millones en nuevos ingresos para el sistema de transporte público. Está previsto que las reformas se implementen a partir de 2026 y continuarán durante un período de varios años.

Las aceras y las ciclovías cumplen un papel fundamental para sostener la movilidad local y garantizar las conexiones de primera y última milla. En 2023, el 38 % de las personas que viajan al trabajo utilizó modos distintos de conducir en solitario, incluidos el transporte público, el uso compartido del automóvil, la caminata y la bicicleta. Muchos de estos viajes comienzan como un recorrido a pie, lo que hace que infraestructuras como las aceras, las rampas de cordón y los cruces sean esenciales. Abordar las deficiencias existentes en las redes de ciclovías y senderos peatonales a través de infraestructura segura y dedicada es fundamental para fortalecer las conexiones dentro de las comunidades y entre ellas.

Es necesario avanzar para que el transporte sea accesible para todos

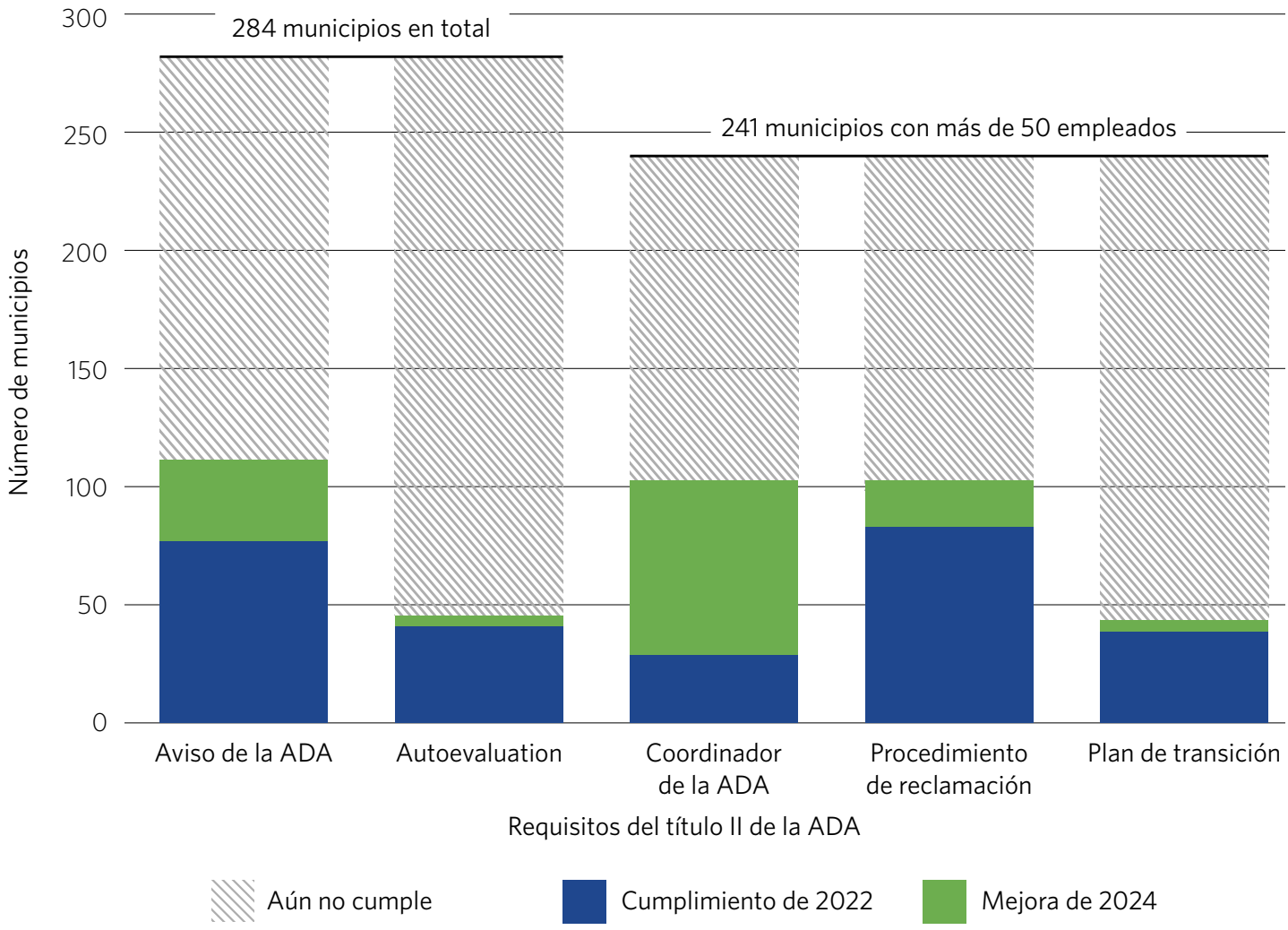
Para que el sistema de transporte regional funcione de manera eficaz, debe ser accesible a todas las personas, independientemente de sus capacidades. Si bien las inversiones recientes han supuesto un progreso crucial en materia de accesibilidad, aún existen deficiencias importantes.

En la actualidad, 1 de cada 5 residentes con discapacidad no se traslada en un día promedio, en comparación con menos de 1 de cada 10 residentes sin discapacidad, lo que indica que existen barreras de accesibilidad que dificultan los traslados o, en algunos casos, los hacen imposibles. Abordar estas deficiencias es fundamental para mejorar el acceso al transporte y posibilitar una mayor calidad de vida para todos.

El noreste de Illinois alberga a más de 800,000 residentes con discapacidades (aproximadamente el 10 por ciento de la población). Todas las personas tienen el potencial de experimentar algún tipo de discapacidad a lo largo de su vida, pero esta probabilidad aumenta con la edad. En los últimos años, la población de la región mayor de 65 años ha representado una proporción cada vez mayor de la población total, y se prevé que esta tendencia continúe durante las próximas décadas. Garantizar que la infraestructura y los servicios de transporte sean accesibles en todas las etapas de la vida es fundamental para fomentar la independencia y la movilidad.

El cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) sigue siendo desigual. En 2025, solo el 15 por ciento de los municipios de la región habían completado la evaluación de accesibilidad de sus carreteras y aceras exigida por la ADA, y solo el 18 por ciento de los que debían tener un plan de transición para la accesibilidad lo tenían implementado. Aunque las opciones de transporte accesible, como el paratránsito, los servicios Dial-a-Ride y los servicios de transporte por aplicación, han aumentado en los últimos años, a menudo están fragmentadas, tienen financiamiento insuficiente o resultan demasiado costosas. Se necesita una mayor coordinación e inversión sostenida para crear un sistema que funcione para todos los usuarios.

Gráfica 3: El cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades sigue siendo desigual en los municipios de la región



Fuente: Análisis de la CMAP de una encuesta telefónica realizada en 2022, un escaneo web de sitios municipales realizado en 2024 y datos del IDOT.

El transporte público es un medio de transporte especialmente importante para las personas con discapacidad. Aunque las agencias avanzaron en la mejora de la accesibilidad de las instalaciones de transporte público, casi un tercio de las estaciones ferroviarias de la región sigue siendo inaccesible para las personas que necesitan ascensores, rampas, anuncios de audio y de texto u otras características que les permitan desplazarse por el sistema con eficacia. La inversión continua en mejoras de las estaciones de transporte público, incluidos los esfuerzos de la CTA, Metra y Pace, ayudará a subsanar las deficiencias. Estas inversiones ofrecen beneficios que van más allá del cumplimiento de la Ley ADA, incluida una mayor seguridad, mejor orientación, información mejorada en tiempo real, conexiones más sólidas entre vecindarios y mayores oportunidades económicas. Mejorar la accesibilidad a las estaciones es tanto una obligación en materia de derechos civiles como una inversión estratégica en la movilidad y la fortaleza económica de la región. En conjunto, estas mejoras acercan a la región a su objetivo de proporcionar acceso universal al extenso sistema de transporte público del noreste de Illinois.

Mejorar la movilidad requiere algo más que ampliar la capacidad de las carreteras. El fortalecimiento de las conexiones entre las personas y los lugares depende de inversiones estratégicas en la mitigación de la congestión, las redes multimodales y una infraestructura totalmente accesible. Para lograr un sistema de transporte más eficiente y eficaz, será necesario que las agencias, las partes interesadas y las comunidades colaboren de maneras nuevas y más coordinadas. Si tiene éxito, el noreste de Illinois puede lograr mejoras transformadoras en la movilidad regional y la calidad de vida.

Ben Chargot
Especialista en éxito del cliente y formación, Access Living

Ben Chargot utiliza el transporte público no solo por comodidad, sino también por independencia. Como miembro del personal de Access Living, una organización de defensa de los derechos de las personas con discapacidad, y a pesar de tener una discapacidad visual, Ben se desplaza por Chicago utilizando la CTA junto a su perro guía, apoyándose en características como los anuncios sonoros, las franjas de advertencia táctiles y el diseño accesible de las estaciones para viajar de forma segura y con confianza. Su viaje diario en la Brown Line lo conecta con su trabajo, sus colegas y el resto de la ciudad sin necesidad de recibir asistencia, de manera independiente. Ben señala la necesidad de contar con características de accesibilidad más uniformes, entre ellas más ascensores y una comunicación en tiempo real más clara. Su experiencia demuestra que un sistema de transporte realmente eficaz es aquel que funciona para todas las personas, y que permite independencia, dignidad y un acceso equitativo a las oportunidades.



Estrategia para fortalecer las conexiones entre las personas y los lugares

Objetivo: mejorar la fiabilidad del sistema de transporte

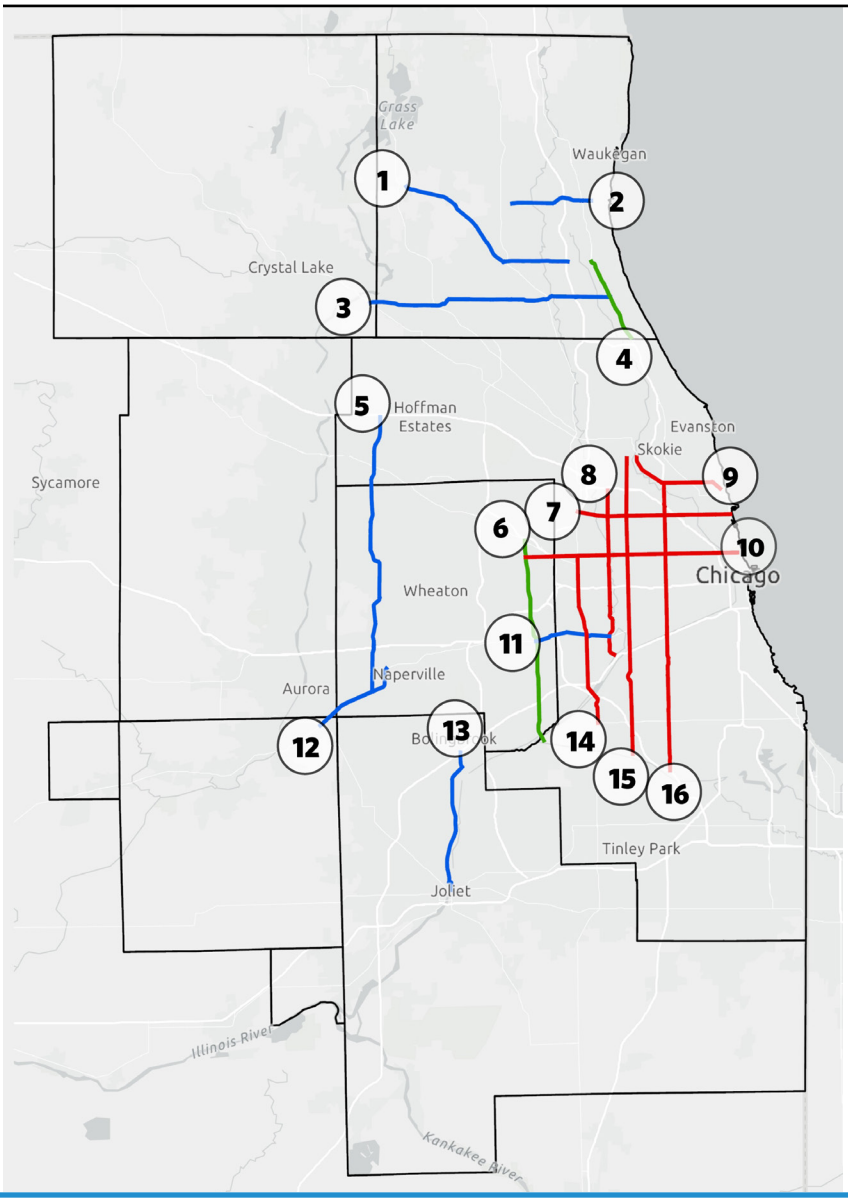
Planificar de forma proactiva la gestión del ciclo de vida de los activos para minimizar las interrupciones

Las agencias de transporte deben implementar prácticas de gestión de activos que tengan en cuenta el ciclo de vida completo de sus instalaciones, desde la construcción hasta el mantenimiento y la eventual sustitución. Mantener en buen estado las carreteras, los puentes, las ciclovías y la infraestructura de transporte público reduce las limitaciones operativas que disminuyen la eficiencia (como las zonas de velocidad reducida en las vías del tren o los puentes con señalización de carga en las carreteras) y minimiza el riesgo de interrupciones inesperadas que generan congestión.

Planificación integral avanzada de corredores

Las agencias regionales y las partes interesadas deben colaborar en la elaboración de planes para la gestión de la congestión en los corredores. Ningún organismo dispone de todas las herramientas necesarias, y la congestión no se detiene en las fronteras jurisdiccionales. La planificación coordinada entre las agencias y las distintas disciplinas puede mejorar los resultados, en especial en los corredores más congestionados y con menor confiabilidad de la región.

Gráfica 4: En las iniciativas regionales de gestión de la congestión, se debe dar prioridad a los corredores con altos niveles de tiempos de traslado poco fiables



1. IL 60
2. IL 137/Buckley Rd
3. IL 22
4. US 41
5. IL 59
6. IL 83
7. IL 19/Irving Park Rd
8. IL 171
9. US 14
10. IL 64/North Ave
11. US 34/Ogden Ave
12. US 34/Ogden Ave
13. IL 53
14. US 45
15. IL 43/Harlem Ave
16. IL 50/Cicero Ave

- Arteria suburbana tradicional
- Arteria de acceso limitado
- Corredor urbano de uso múltiple

El proceso continuo de gestión de la congestión de la CMAP ha identificado un conjunto de corredores que experimentan altos niveles de tiempos de traslado poco fiables. En adelante, estos segmentos deberían ser priorizados en los esfuerzos de planificación de corredores regionales para abordar la congestión.

Los planes de corredores deben priorizar las oportunidades para reducir las millas recorridas por vehículos, fomentar el cambio de modo de transporte y mejorar las operaciones antes de considerar el aumento de la capacidad, en consonancia con la Escalera de Soluciones de Movilidad.

Implementar medidas de gestión de la demanda

La región debería analizar la implementación de tarificación por congestión. Al introducir un costo directo por el uso de una carretera durante las horas pico, la tarificación por congestión puede modificar los horarios, las rutas, los destinos o los modos de transporte. En combinación con modalidades de trabajo flexibles y estrategias de cambio modal, la tarificación por congestión tiene el potencial de reducir los traslados cuando y donde hay una alta demanda, mejorando así la fiabilidad general del sistema.

Implementar sistemas de transporte inteligentes y mejoras operativas

Las agencias de transporte deberían implementar estrategias de sistemas de transporte inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés), que incluyan la optimización de la señalización, la prioridad de las señales para el transporte público y un centro regional de gestión del tráfico. La región también debería mejorar las tácticas operativas, como la gestión de incidentes de tráfico, para reducir las ralentizaciones inesperadas causadas por accidentes y otros incidentes, al tiempo que mejora la seguridad.

ON TO 2050 establece como objetivo implementar la prioridad de semáforo para el tránsito o evitar filas en 1000 intersecciones para 2050 y en 2400 intersecciones para 2050. Hasta el año 2020, había 167 intersecciones completadas y cientos más en fases avanzadas de planificación o ingeniería. Continuar priorizando este tipo de mejoras será fundamental para alcanzar los objetivos regionales.

Objetivo: invertir en transporte público y transporte activo para promover el cambio modal

Desarrollar un sistema de transporte regional más integrado

A medida que la región avanza en la transición hacia la Autoridad de Tránsito del Norte de Illinois, debería concentrarse en la planificación y el diseño coordinados del servicio, en trasbordos fluidos, en un sistema tarifario integrado y en inversiones de capital estratégicas. Una mejor coordinación garantizará un transporte eficiente para los pasajeros y maximizará la rentabilidad de las inversiones de capital.

Implementar un modelo de servicio ferroviario regional

La región debería ofrecer un servicio ferroviario regional frecuente durante todo el día, aprovechando su extensa red ferroviaria para dar servicio a más tipos de viajes. Un enfoque de "tren regional" se ajustaría a las necesidades de traslados actuales, ya que permite viajes hacia el centro, entre suburbios y entre la ciudad y los suburbios, y amplía las opciones de desplazamiento durante los fines de semana y en las horas de menor demanda.

Permitir un servicio de autobuses más rápido y fiable

La región debería priorizar el transporte público dentro de la red vial mediante medidas como la prioridad de los semáforos para el transporte público, carriles de acceso prioritario, estaciones mejoradas y, cuando proceda, carriles exclusivos. Los colaboradores del sector del transporte también deben promover la planificación, la financiación, la dotación de personal y la aplicación de la normativa, así como tener en cuenta las condiciones locales, incluida la actividad de transporte de mercancías, el acceso de emergencia y la seguridad de ciclistas y peatones.

Mejorar la conectividad de las aceras, las ciclovías y la infraestructura relacionada

Para fomentar el transporte activo, las agencias de transporte deberían invertir en redes de infraestructura bien conectadas para el ciclismo, los desplazamientos a pie y otras formas de micromovilidad. Si bien los sistemas regionales de transporte activo se han expandido, aún existen deficiencias importantes. Se necesita inversión adicional en aceras, pasos de peatones e infraestructura ciclista local para facilitar los desplazamientos diarios y mejorar el acceso al transporte público.

Objetivo: lograr la accesibilidad universal

Invertir en paradas de transporte público, estaciones y vehículos

La región debería invertir en el sistema de transporte público para mejorar la accesibilidad, la seguridad y la experiencia general de los usuarios. Las características de accesibilidad —que incluyen anuncios de audio y visuales, letreros en braille y letra grande, superficies táctiles, ascensores, rampas y elementos para rellenar los huecos entre andenes y trenes— son esenciales. La modernización de la información para los pasajeros, la mejora de la señalización,

el refuerzo de las medidas de seguridad y la rehabilitación de las instalaciones de las estaciones son fundamentales para optimizar la experiencia de todos los usuarios y convertir el transporte público en una opción de viaje preferida para más personas.

Garantizar que la infraestructura local sea totalmente accesible

La región debería invertir en aceras bien conectadas, en buen estado y que cumplan con los estándares de accesibilidad, y que se mantengan para un uso seguro, cómodo y fiable en todas las estaciones, mejorando así el acceso a los destinos para todos. Las partes interesadas deben mejorar la accesibilidad puerta a puerta, y garantizar un acceso seguro y cómodo entre los distintos medios de transporte y los destinos finales.

Fortalecer las conexiones entre las personas y los lugares es el propósito fundamental del sistema de transporte, y lograrlo es una responsabilidad compartida. Pero un sistema que conecta a las personas poniendo en riesgo su seguridad no es un sistema desarrollado de manera plena. En el siguiente capítulo se examina la creciente crisis de seguridad vial en las carreteras de la región. Abordar este desafío no es algo distinto de mejorar la movilidad; es fundamental para lograrlo y exige el mismo enfoque regional basado en la colaboración.

Indicadores RTP para monitorear la movilidad regional	Línea de tendencia actual	Línea de tendencia deseada
Fiabilidad de los tiempos de traslado interestatales y no interestatales Porcentaje de carreteras en la región consideradas fiables al comparar los peores retrasos con los tiempos de traslado normales durante las horas pico de la mañana, el mediodía, la tarde y los fines de semana.		
Tiempo de resolución del incidente Mediana del número de minutos antes de que se aborde un incidente de tráfico (accidente u otra obstrucción de la carretera).		
VMT por hogar Número promedio de millas recorridas por los hogares individuales de la región a lo largo de un año.		
Desplazamientos al trabajo mediante medios de transporte distintos a los vehículos de un solo ocupante (SOV, por sus siglas en inglés) Porcentaje de desplazamientos al trabajo realizados mediante modos de transporte distintos a los SOV, incluido el teletrabajo, el uso compartido del automóvil, caminar, ir en bicicleta y usar el transporte público.		
Población cercana a una ruta de transporte de alta frecuencia Porcentaje de la población que reside a menos de media milla de estaciones de transporte público de alta frecuencia		
Planes municipales de transición para el cumplimiento de la ADA Número de municipios con un plan de transición para el cumplimiento de la ADA		



Priorizar la seguridad y la salud pública

Todas las personas merecen tener acceso a un sistema de transporte seguro. Sin embargo, las tendencias nacionales y locales indican que la región —y el país en su conjunto— está experimentando una crisis de seguridad vial. Esta tendencia comenzó ya en 2014, cuando las muertes por accidentes de tránsito empezaron a aumentar, y alcanzaron finalmente un máximo de más de 700 vidas perdidas en 2021, el año más mortífero en las carreteras de la región en décadas. Si bien el noreste de Illinois ha experimentado pequeñas mejoras en los últimos años, la región aún tiene un progreso significativo por hacer para lograr cero muertes relacionadas con el tránsito para el año 2050.



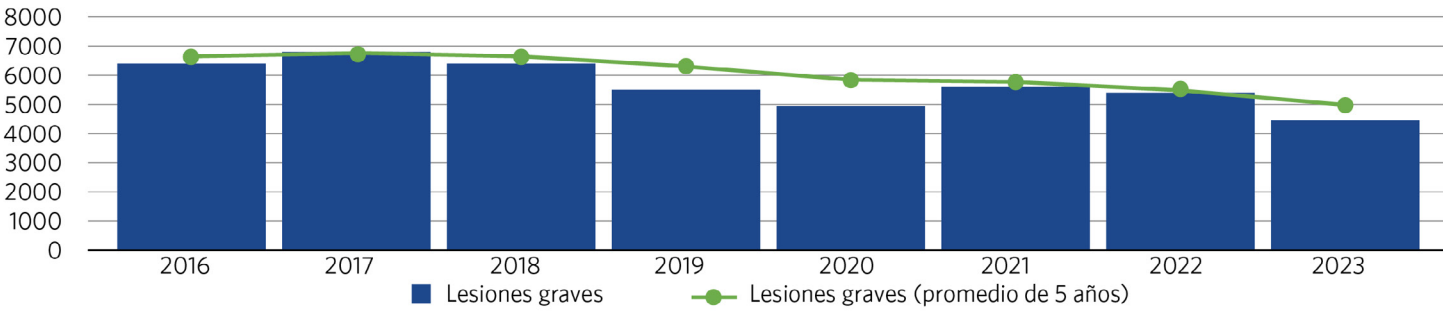
A través de los **planes de acción de seguridad** vial a nivel de condado, CMAP y sus colaboradores regionales están trabajando para lograr **cero muertes por accidentes de tránsito para el año 2050.**

Históricamente, la planificación del transporte ha priorizado la circulación rápida y eficiente de vehículos, a menudo a expensas de la seguridad. En la actualidad, los objetivos de movilidad, climáticos y económicos de la región dependen de inversiones que beneficien a una gama más amplia de usuarios, incluidas las personas que caminan, andan en bicicleta y utilizan el transporte público, además de quienes conducen. Para lograr esta visión, la región deberá cuestionar las prácticas arraigadas y considerar la seguridad como una responsabilidad compartida en todos los ámbitos y niveles de gobierno.

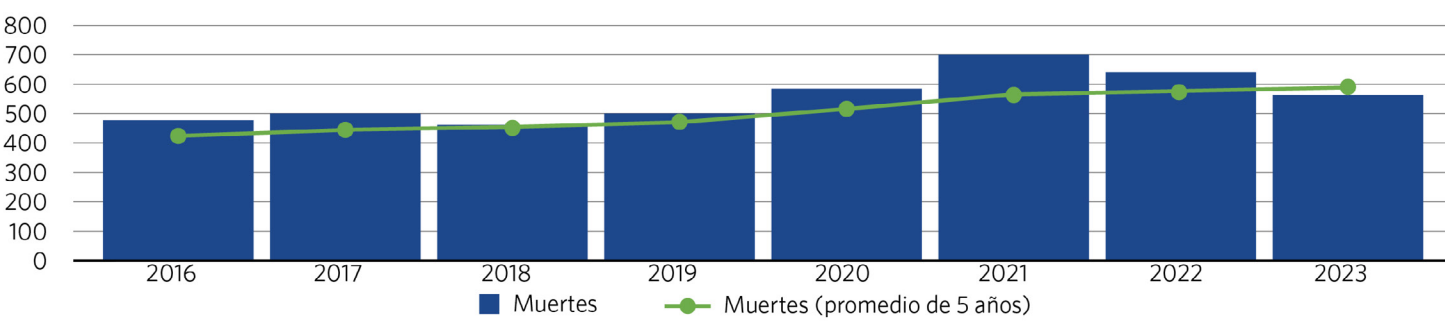
Comprender los factores que impulsan la crisis actual es un primer paso fundamental. En este capítulo se examinan tres cuestiones interconectadas: la creciente gravedad de los accidentes y las fuerzas que la provocan, los riesgos desproporcionados a los que se enfrentan ciertas poblaciones y el Enfoque de Sistema Seguro (SSA, por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para mitigar las causas estructurales de las muertes por accidentes de tránsito.[6] La responsabilidad compartida es fundamental para la SSA y refleja un sistema en el que múltiples niveles de gobierno diseñan carreteras, establecen límites de velocidad, toman decisiones sobre el uso del suelo y hacen cumplir las leyes. Para progresar, será necesario que todos trabajen bajo el mismo marco de referencia. Las estrategias que se presentan en este capítulo se centran en la gestión de la velocidad, el diseño de las carreteras, la infraestructura de protección y la inversión priorizada en las comunidades y los corredores donde el riesgo es mayor.

Los accidentes de tránsito son cada vez más mortales

Gráfica 5: Lesiones graves causadas por accidentes de tránsito en el noreste de Illinois

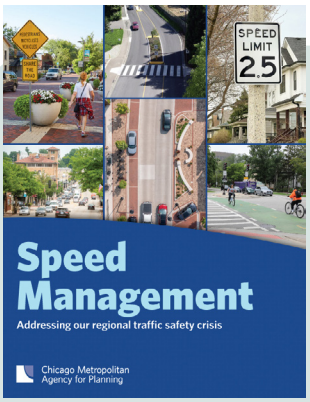


Gráfica 6: Muertes causadas por accidentes de tránsito en el noreste de Illinois



El exceso de velocidad es un factor importante que contribuye a esta tendencia. Entre 2019 y 2023, los accidentes relacionados con el exceso de velocidad representaron más del 43 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito, lo que los convierte en una de las principales causas de accidentes mortales.[7] Las muertes relacionadas con el exceso de velocidad aumentaron drásticamente durante la pandemia y se mantienen por encima de los niveles previos a la pandemia.

Los cambios en el tamaño, el peso y la forma del parque automovilístico han hecho que los accidentes sean más mortales. La demanda de vehículos más grandes por parte de los consumidores ha crecido de forma constante durante los últimos 50 años. En 1975, los vehículos más pequeños, como las camionetas y los sedanes, representaban alrededor del 80 por ciento de los vehículos producidos a nivel nacional; para 2021, esa proporción había disminuido a aproximadamente el 30 por ciento. Mientras tanto, los vehículos de mayor tamaño, como los SUV, aumentaron del 2 por ciento a más del 55 por ciento de los vehículos producidos. Además de ser más grandes y pesados, estos vehículos suelen tener la parte delantera más alta y menos aerodinámica, lo que aumenta la fuerza del impacto en las colisiones. Como consecuencia, estos cambios aumentan la energía cinética en los choques, lo que provoca un mayor número de desenlaces mortales, incluso a velocidades más bajas.



El Informe sobre la gestión de la velocidad analiza los factores que contribuyen a los riesgos para la seguridad vial relacionados con la velocidad y ofrece recomendaciones sobre el diseño de carreteras, los límites de velocidad, la educación y una aplicación justa de las normas.

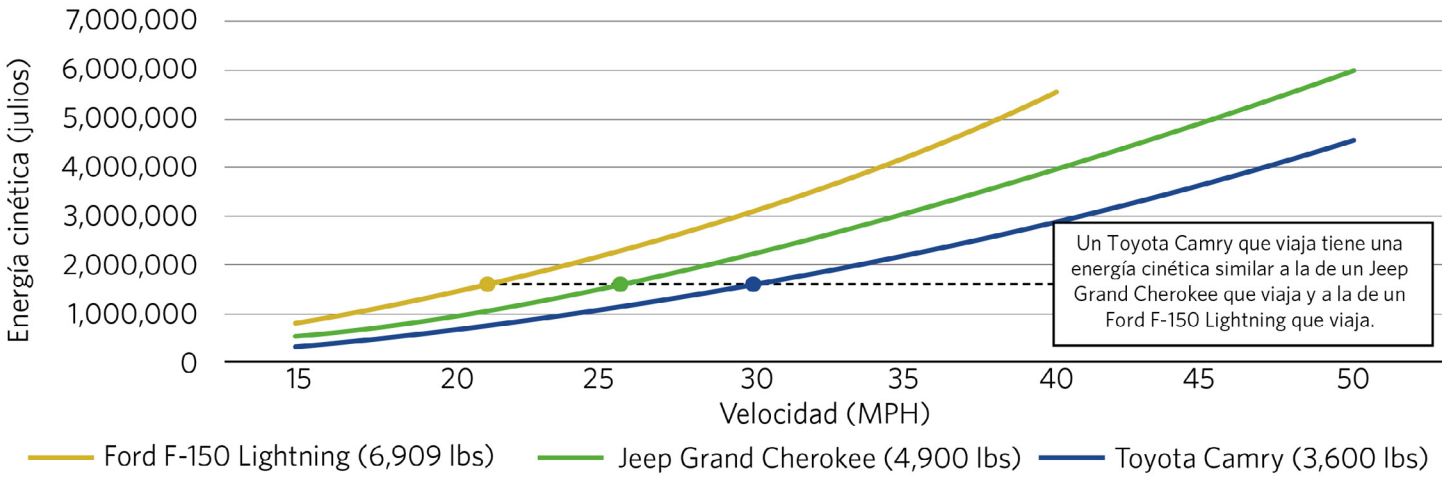
¿Qué es la energía cinética y por qué es importante para la seguridad vial?

La energía cinética es la energía contenida en un objeto en movimiento, como un vehículo en marcha. El Enfoque de Sistema Seguro tiene como objetivo reducir la energía cinética en los choques y evitar que estos sean mortales, al reducir la velocidad o la masa del vehículo.

Los límites de velocidad desempeñan un papel fundamental en la mejora de la seguridad vial. Las velocidades elevadas afectan al tiempo de reacción y al campo de visión del conductor, disminuyen su capacidad para evitar peligros en la carretera y aumentan la distancia necesaria para que un vehículo se detenga por completo y evite un accidente.

Los límites de velocidad actuales no tienen en cuenta la reciente tendencia hacia vehículos de pasajeros más grandes y pesados. En definitiva, las políticas de límites de velocidad deben priorizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, especialmente en zonas densamente pobladas donde peatones, ciclistas y usuarios del transporte público comparten la calzada.

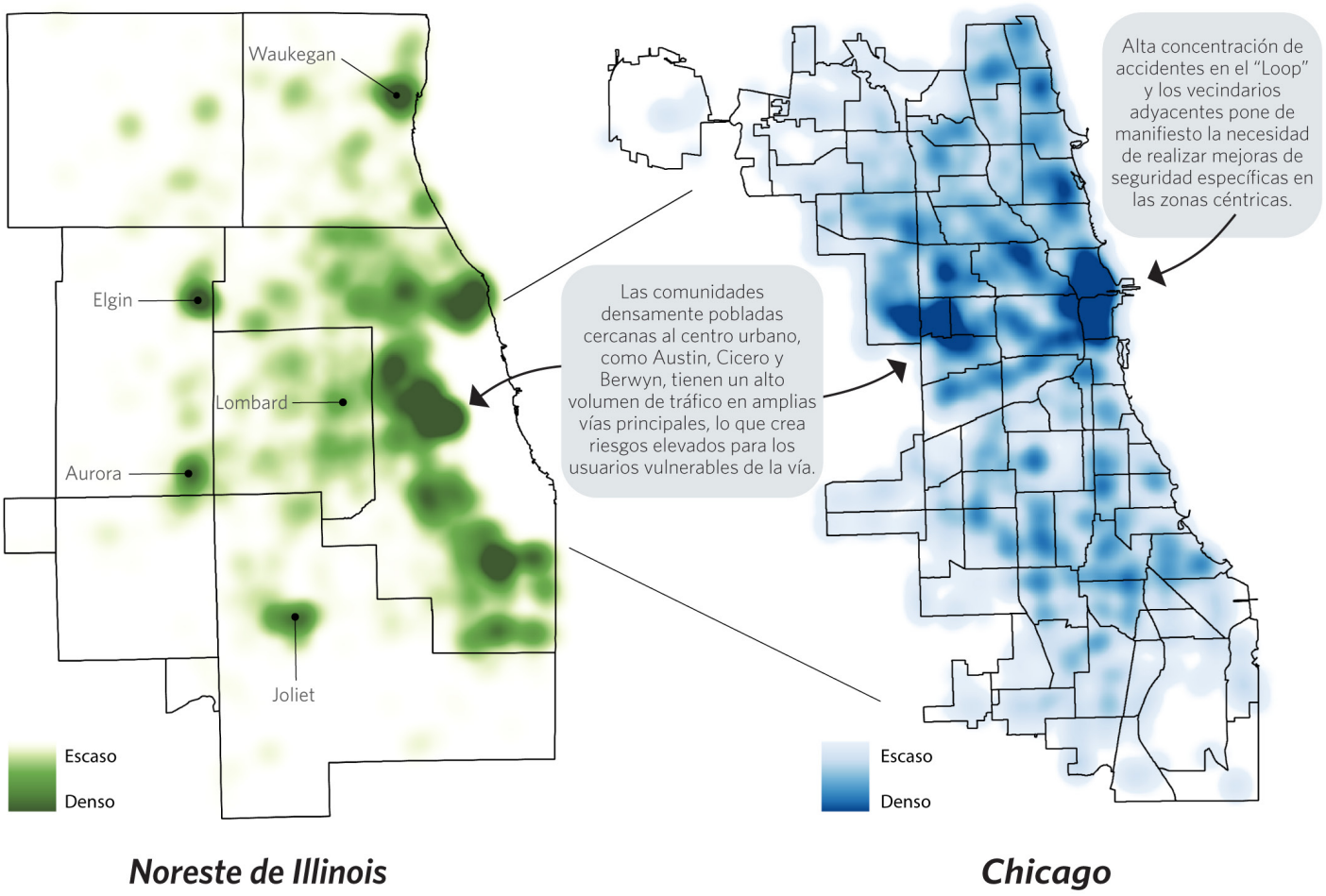
Gráfica 7: Cuando viajan a la misma velocidad, los vehículos más pesados transportan más energía cinética que los vehículos más ligeros



Fuente: Análisis de la CMAP sobre los datos de vehículos y conductores y de la EPA.

Gráfica 8: Los accidentes de peatones y ciclistas se concentran en los centros urbanos y suburbanos, de 2020 a 2024

Mapa de calor de accidentes mortales y con lesiones graves que involucran a ciclistas y peatones, 2020-2024

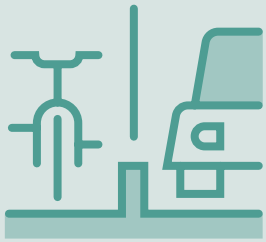


Nota: Las escalas difieren entre los dos mapas. Las densidades de accidentes no son directamente comparables.
Fuente: Análisis de la CMAP de los datos de los informes de accidentes del IDOT.

Algunos usuarios de la vía experimentan un mayor riesgo y sufren mayores daños

La seguridad vial afecta a todos los usuarios de la vía, pero los accidentes mortales y con lesiones graves afectan de manera desproporcionada a ciertos segmentos de la población. A pesar de estar involucrados en menos del 3 por ciento de todos los accidentes de tránsito, los ciclistas y los peatones representan más del 25 por ciento de las muertes por accidentes. Las personas de color también están sobrerrepresentadas en los resultados perjudiciales para la seguridad, y los residentes negros experimentan una tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de más de 14 muertes por cada 100,000 personas, casi el triple de la tasa para los residentes blancos e hispanos. Los niños y los adultos mayores también se enfrentan a riesgos elevados. Estas dinámicas perjudiciales suelen ser el resultado de una mayor exposición a riesgos para la seguridad, como largos desplazamientos diarios o la dependencia de medios de transporte como caminar o ir en bicicleta.

Tras el inicio de la COVID-19, los accidentes en los que se vieron implicados ciclistas y peatones disminuyeron inicialmente, probablemente debido a que menos personas conducían en respuesta a las restricciones impuestas por la pandemia. Sin embargo, entre



Lo que nos dijeron
En la encuesta pública del RTP, tanto los conductores como los ciclistas señalaron los carriles bici protegidos como una prioridad máxima.

2020 y 2023, la mortalidad entre estos grupos aumentó y se mantiene por encima de los niveles prepandémicos. Las personas que se encuentran fuera de los vehículos son especialmente vulnerables a sufrir lesiones graves o mortales en caso de accidente, ya que carecen de la protección externa que ofrecen los automóviles. Infraestructuras como los canteros centrales, las veredas conectadas, los cruces peatonales mejorados y las ciclovías protegidas reducen de forma marcada estos riesgos.

Algunos segmentos de la población también se enfrentan a una mayor exposición a riesgos para la seguridad. Las políticas y prácticas históricas que afianzaron la segregación barrial por raza, etnia e ingresos siguen afectando a la seguridad vial en la actualidad. Las carreteras con mucho tráfico y alta velocidad son comunes en áreas con una alta proporción de residentes de bajos ingresos y personas de color, lo que aumenta los riesgos para la seguridad vial de quienes viven allí. Los habitantes de estas comunidades también suelen tener desplazamientos más largos y dependen de medios de transporte alternativos al automóvil, como caminar, ir en bicicleta y usar el transporte público, todo lo cual aumenta su exposición a vehículos que circulan a gran velocidad. La planificación estratégica y la priorización de los recursos para salvar vidas son especialmente cruciales en las zonas donde el riesgo y el daño son mayores.

Terry Witt

Veterano retirado y defensor del ciclismo

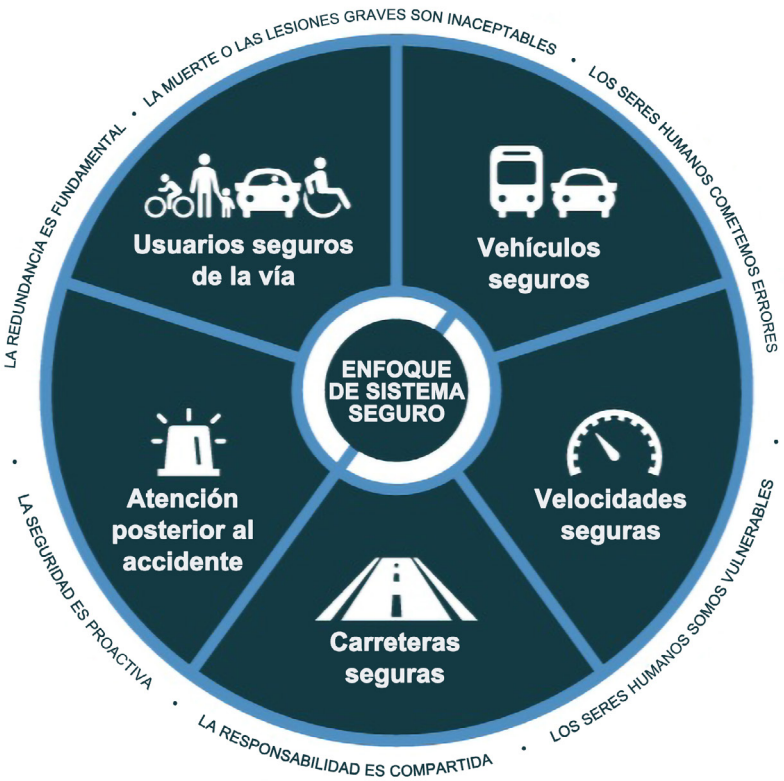
A sus 80 años, Terry Witt considera que andar en bicicleta es más que una actividad recreativa: es un camino hacia calles más seguras, una mejor salud y comunidades más fuertes. Terry, residente de Bartlett, desde hace mucho tiempo, utiliza los senderos locales, los caminos secundarios y las ciclovías para hacer recados, hacer ejercicio y conectar con el servicio de trenes Metra hacia Chicago. Atribuye al ciclismo la mejora de su salud cardiovascular, su condición física y su claridad mental, además de haber reducido los gastos de transporte y su dependencia del automóvil. Terry valora las inversiones recientes que hacen que andar en bicicleta sea más seguro, como los carriles separados, los pasos de peatones elevados y las intersecciones mejoradas, pero cree que es necesario seguir abogando por ello para que las calles sean más seguras para todos. Su historia pone de relieve cómo un diseño de transporte bien pensado puede salvar vidas, ampliar opciones y favorecer el bienestar a cualquier edad.



Mejorar la seguridad vial es fundamental para el éxito general de la región. Ante el empeoramiento de estas tendencias, los colaboradores del sector del transporte adoptaron el Enfoque de Sistema Seguro, un marco que aborda la seguridad en sistemas complejos mediante la prevención de siniestros, la reducción de su gravedad y, en última instancia, la protección de vidas. El SSA se basa en varios principios fundamentales:

El SSA ha sido eficaz en la prevención de muertes y lesiones graves derivadas de accidentes de tránsito. Suecia, considerada en gran medida pionera en la implementación del SSA, redujo las muertes por accidentes de tránsito en aproximadamente un 50 por ciento entre 2000 y 2014 tras la implementación de la legislación correspondiente. Nueva Zelanda, a pesar del creciente volumen de tráfico y de los fracasos anteriores en el cumplimiento de los objetivos de seguridad vial, también logró el año con menor número de muertes en carretera en décadas, tan solo unos años después de implementar un plan de acción basado en el SSA. Otros países que han adoptado enfoques integrales y sistémicos para la seguridad vial han visto mejorar significativamente sus resultados en materia de seguridad, lo que contrasta notablemente con las tendencias recientes en nuestra región, estado y país en general.[8]

Gráfica 9: El Enfoque de Sistema Seguro (Safe System Approach) es un enfoque holístico e integral para abordar la seguridad vial



Fuente: FHWA, USDOT.

CMAP y sus colaboradores están aplicando el SSA a las actividades de planificación e implementación. Los seis planes de acción en materia de seguridad elaborados a nivel de condado mediante el programa Safe Travel for All de CMAP constituyeron un paso importante para integrar los principios del SSA y mejorar la seguridad en la región.[9] Estos planes hacen hincapié en estrategias proactivas basadas en datos y amplían la gama de herramientas y financiación disponibles para mejorar la seguridad. La alineación regional continua será fundamental para mantener el progreso.

Para prevenir accidentes mortales y con lesiones graves, se requiere un enfoque colaborativo y multifacético. Las políticas y prácticas que priorizan la seguridad deben estar integradas en el diseño de las carreteras, las decisiones sobre el uso del suelo y el funcionamiento del sistema. La educación y la aplicación justa de las normas también desempeñan un papel importante en el fomento de una cultura de responsabilidad compartida.

Las lesiones y muertes relacionadas con el tránsito son inaceptables y prevenibles. La reducción de riesgos requiere intervenciones escalonadas, que incluyan un diseño vial más seguro, una gestión de la velocidad adaptada al contexto, infraestructura de protección y un compromiso compartido con la seguridad. Mediante la inversión sostenida y la colaboración regional, el noreste de Illinois puede lograr un sistema de transporte más seguro.

Estrategias para priorizar la seguridad y la salud pública

Objetivo: reducir los accidentes mortales y con lesiones graves en todos los modos de transporte mediante un Enfoque de Sistema Seguro

Desarrollar un marco regional de Enfoque de Sistema Seguro que fomente una cultura de responsabilidad compartida

Partiendo de los planes de acción de seguridad para todo el condado de 2025, la región debería desarrollar un marco de seguridad regional que incorpore las prioridades locales y las directrices federales. Este marco debería servir de base para las políticas y prácticas de transporte, al tiempo que fomenta una cultura de seguridad vial entre los profesionales del transporte y los usuarios de la vía pública.

Integrar los principios de diseño de calles multimodales en las políticas, la planificación y el diseño

Las agencias de transporte deberían incorporar los principios del SSA en el diseño, la construcción y el mantenimiento de las carreteras multimodales. Garantizar un acceso seguro para las personas que caminan, andan en bicicleta, utilizan dispositivos de movilidad y acceden al transporte público mejorará la seguridad, ampliará la movilidad y apoyará la salud pública mediante una mayor actividad física y una menor contaminación.

Objetivo: gestionar la velocidad para adaptarla al contexto y reducir la gravedad de los accidentes

Establecer límites de velocidad adecuados al contexto

Las agencias de transporte deberían evaluar y ajustar los límites de velocidad para tener en cuenta su impacto en la seguridad vial, especialmente en los corredores de transporte urbanizados con altos niveles de actividad peatonal y ciclista. El contexto vial y las características operativas deben tenerse en cuenta al establecer los límites de velocidad y priorizar la seguridad de los viajeros.

Promover velocidades vehiculares adecuadas mediante el diseño de carreteras y herramientas de gestión de velocidad

La región debería ampliar el uso de medidas de apaciguamiento del tránsito y de principios de diseño vial multimodal que fomenten velocidades adecuadas y reduzcan la gravedad de los accidentes. Entre estas se incluyen los cruces peatonales elevados, los reductores de velocidad, las ampliaciones de cordón, los carteles de retroalimentación de velocidad, la sincronización de semáforos y otras intervenciones. Las agencias de transporte deberían revisar las normas y prácticas para respaldar la implementación más amplia de estas herramientas.

Objetivo: priorizar las inversiones en seguridad donde el riesgo y el daño son mayores

Implementar medidas de protección e infraestructura que reduzcan los riesgos de accidentes

Las agencias de transporte deberían ampliar el uso de infraestructuras de protección, como las aceras, los canteros centrales elevados y las barreras de hormigón para ciclovías, además de mejorar la señalización y los cruces para brindar beneficios de seguridad en el corto plazo. Se debe dar prioridad a las inversiones en las zonas con mayores niveles de riesgos para la seguridad y conflictos multimodales.

Promover mejoras de seguridad proactivas y sistémicas a lo largo de los corredores y en las intersecciones con mayor riesgo de accidentes graves

Si bien el historial de accidentes es un indicador importante de los riesgos para la seguridad, es fundamental comprender qué características de las carreteras o intersecciones contribuyen a los accidentes y utilizar ese conocimiento para identificar e implementar soluciones de manera sistemática para prevenir futuros accidentes en lugares que comparten esas características.

Invertir en infraestructura ferroviaria y adyacente a las vías para mejorar la visibilidad y el control de acceso y así lograr cruces más seguros

Las agencias de transporte deberían mejorar las medidas de seguridad en los cruces ferroviarios mediante la mejora de los sistemas de señalización, iluminación y advertencias acústicas. También deberían implementarse tecnologías que respalden la respuesta ante emergencias, como la asignación de rutas en tiempo real durante bloqueos ferroviarios. También deberían implementarse medidas de protección en los puntos de cruce informales para reducir la exposición a riesgos altos.

Fortalecer la toma de decisiones en materia de seguridad mediante la mejora de los datos y la transparencia

La región debe garantizar que los datos sobre seguridad vial y características de las carreteras sean de fácil acceso, se mejoren de manera continua y sean lo más completos y precisos posible. Las tendencias en materia de seguridad deben analizarse y resumirse periódicamente para que las partes interesadas puedan tomar decisiones basadas en datos que contribuyan a mejorar los resultados en materia de seguridad.

Un sistema de transporte más seguro es fundamental para lograr los objetivos de este plan. Las personas no caminarán, no usarán la bicicleta ni recurrirán al transporte público en grandes números si esas opciones no les resultan seguras. La reducción de emisiones depende del cambio modal y el cambio modal depende de la seguridad. Las inversiones en un diseño vial seguro, la gestión de la velocidad y la infraestructura de protección también mejoran la calidad del aire, reducen la contaminación acústica y contribuyen a la salud pública. En el siguiente capítulo se exploran esas conexiones con mayor detalle.

Indicadores RTP para monitorear la seguridad vial	Línea de tendencia actual	Línea de tendencia deseada
Muertes por accidentes de tránsito Número de víctimas mortales por accidentes de tránsito en la región		
Lesiones graves relacionadas con accidentes de tránsito El promedio móvil de cinco años de lesiones graves relacionadas con accidentes de tránsito en la región		
Muertes relacionadas con el exceso de velocidad Número de muertes por accidentes de tránsito en los que el exceso de velocidad se cita como causa principal		
Muertes y lesiones graves que involucran a peatones y ciclistas Número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tránsito, entre los que se incluyen peatones y ciclistas		
Gobiernos locales que han adoptado planes de seguridad Número de municipios que han adoptado formalmente políticas relacionadas		



Mitigar la contaminación e invertir en infraestructuras resilientes

El transporte desempeña un papel fundamental en los resultados climáticos y ambientales del noreste de Illinois. Como principal fuente de emisiones, el sector del transporte contribuye a la contaminación atmosférica, que perjudica la salud pública y afecta al clima. Al mismo tiempo, las estrategias para reducir las emisiones, especialmente las procedentes del transporte en automóvil y camión, pueden ayudar al noreste de Illinois a cumplir los objetivos regionales de reducción de emisiones.

El sistema de transporte de la región es altamente vulnerable a los efectos del cambio climático. Las inundaciones recurrentes y el calor extremo amenazan el bienestar de los residentes, así como la fiabilidad del sistema, la vida útil de los activos y las perspectivas financieras. En este capítulo se examinan ambas dimensiones de esa relación: el transporte como fuente de contaminación que afecta a la salud pública y al medioambiente, y el sistema de transporte como infraestructura que debe hacerse más resistente a las condiciones futuras. La acción regional coordinada entre los sectores público y privado es esencial para abordar ambos desafíos: reducir las emisiones que genera el sistema de transporte, protegiéndolo al mismo tiempo de los impactos climáticos. En conjunto, estos esfuerzos ayudarán a garantizar el acceso continuo a la infraestructura y los servicios de transporte de los que dependen los residentes y las empresas del noreste de Illinois durante las próximas décadas.

LaShawn Miller

Fundadora de Finding Justice, líder de huertas comunitarias

LaShawn Miller considera que el transporte, la salud y el medioambiente están profundamente interconectados. En Finding Justice, un jardín de flores y verduras en el lado oeste de Chicago, trabaja para mejorar el bienestar de la comunidad a través de alimentos frescos, actividades al aire libre y educación. Como vive a tan solo cuatro cuadras, suele ir caminando al jardín y utiliza el transporte público para desplazarse por toda la ciudad. También anima a los residentes a comprar productos locales, reduciendo así la necesidad de realizar viajes largos en automóvil. Su historia demuestra cómo las decisiones sobre transporte afectan a los resultados climáticos, la salud pública y la calidad de vida diaria, especialmente cuando las comunidades cuentan con formas seguras y fiables de caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público.



El transporte es una fuente importante de emisiones regionales

El transporte contribuye a la contaminación atmosférica de diversas maneras. Los vehículos que funcionan con gasolina y diésel liberan gases como el dióxido de carbono y el metano que afectan al clima. La actividad del transporte produce contaminantes atmosféricos como el ozono, las partículas finas (PM2.5) y los óxidos de nitrógeno, que perjudican la calidad del aire y la salud pública. Reducir estas formas de contaminación procedentes del sector del transporte es fundamental para cumplir los objetivos climáticos, mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública, especialmente en zonas cercanas a altos niveles de actividad de transporte.

El plan ON TO 2050 insta a la región a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 80 por ciento entre 2005 y 2050. *El Plan de Acción Climática Integral*, publicado recientemente, exige un objetivo similar, pero más ambicioso, de reducir las emisiones de GEI en un 86 por ciento para 2050. Para alcanzar estos objetivos se requieren reducciones profundas en todos los sectores, incluida una reducción del 91 por ciento en las emisiones del transporte regional. La región ha progresado, habiendo reducido las emisiones del transporte en un 31 por ciento con respecto a su máximo de 2005. Sin embargo, para lograr plenamente este objetivo en 2050 se requerirá una acción regional más amplia y sostenida en todos los sectores.



1/3 la proporción de emisiones regionales procedentes del sector del transporte



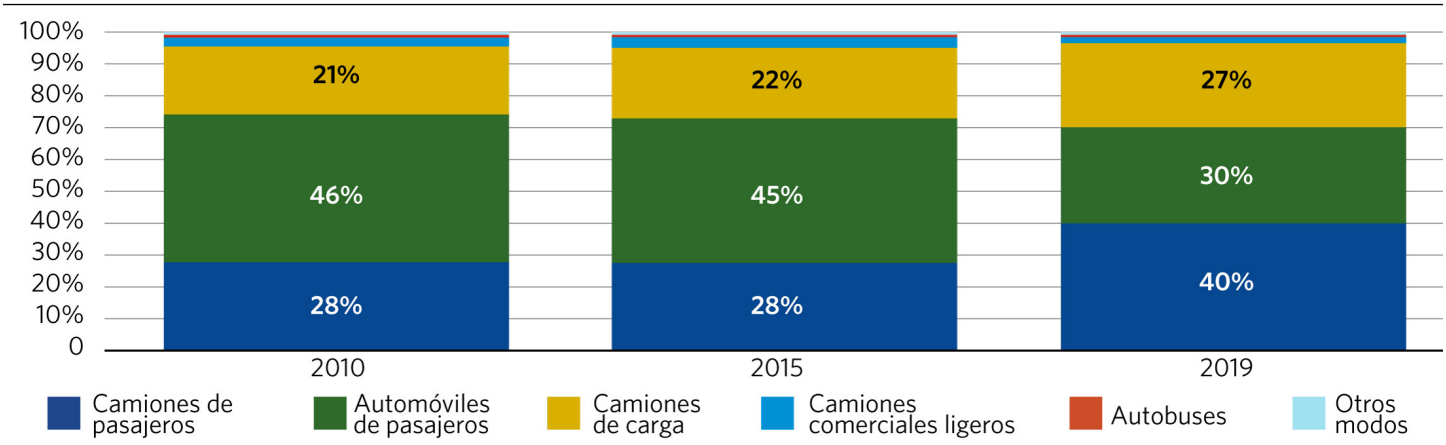
83 por ciento de emisiones del transporte provenientes de los viajes por carretera

Fuente: Inventario de GEI de la CMAP de 2019

En 2019, el transporte representó aproximadamente un tercio de las emisiones regionales de gases de efecto invernadero, lo que lo convierte en el segundo sector con mayores emisiones. Los vehículos que circulan por la vía pública generan la mayor parte de las emisiones del sector del transporte, y tres categorías representan el 97 por ciento de esas emisiones: los automóviles de pasajeros, las camionetas de pasajeros y los camiones de carga.[10]

Las tendencias recientes indican que las preferencias de los consumidores están cambiando la composición de las emisiones del transporte. Entre 2010 y 2015, los automóviles de pasajeros fueron los responsables de la mayor parte de las emisiones de los vehículos que circulan por la vía pública. Sin embargo, entre 2015 y 2019, esa proporción disminuyó y las camionetas de pasajeros se convirtieron en la principal fuente, pasando del 28 al 40 por ciento de todas las emisiones de los vehículos que circulan por la vía pública.[11] Los vehículos más grandes, como los SUV y las camionetas, emiten más contaminación atmosférica que los automóviles de pasajeros más pequeños. Este cambio en las preferencias de los consumidores socava los recientes avances en la eficiencia del combustible de los vehículos y complica la capacidad de la región para cumplir sus objetivos de reducción de emisiones.

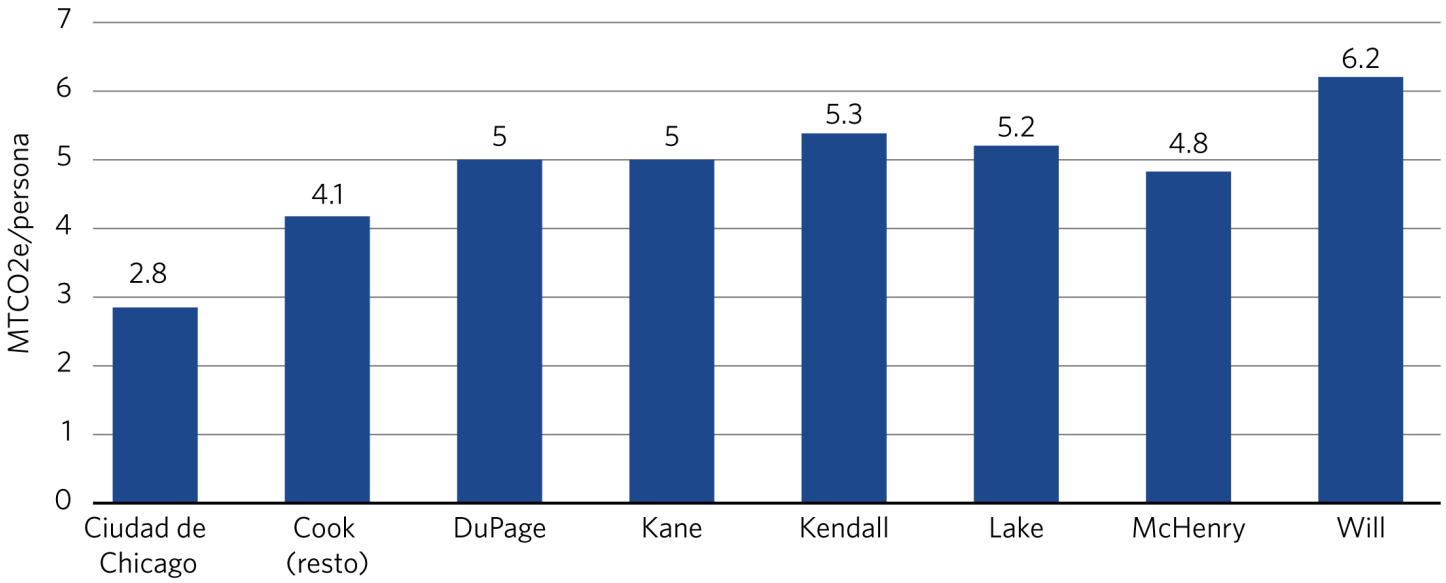
Gráfica 10: Los camiones representan una proporción cada vez mayor de las emisiones del transporte por carretera en la región



Fuente: Inventario regional de emisiones de gases de efecto invernadero de la CMAP (2019).

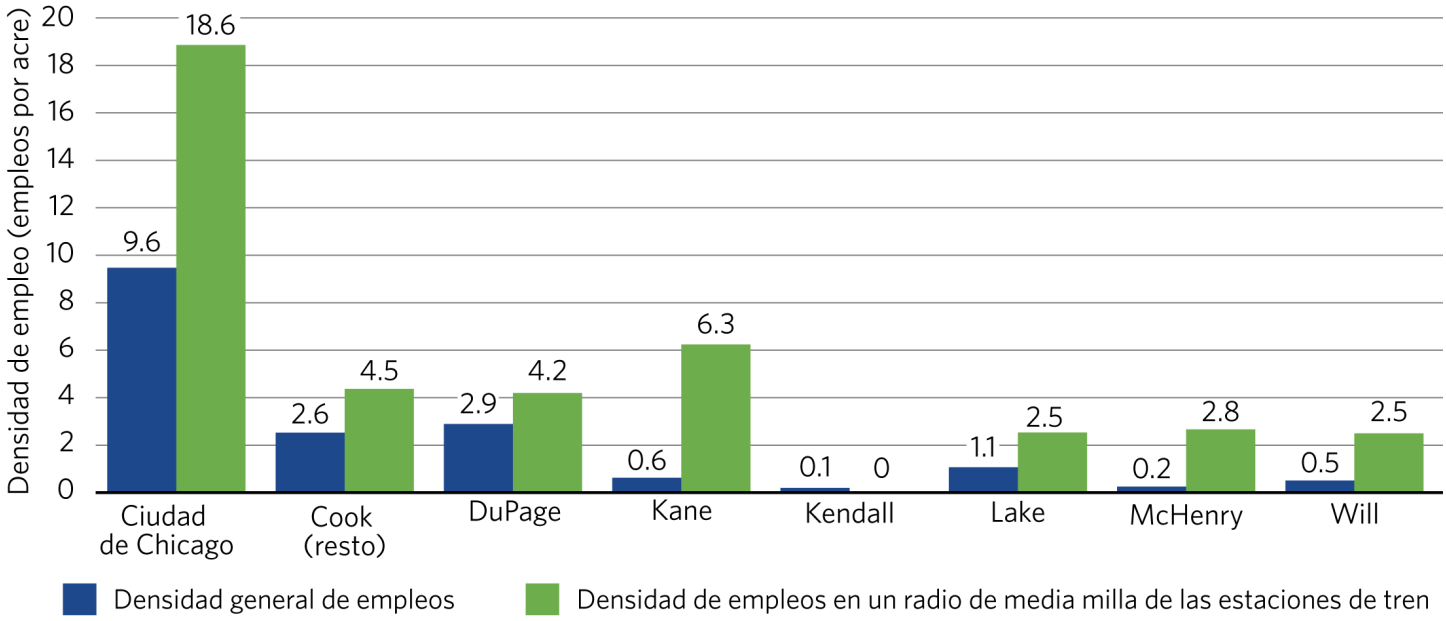
Los patrones de uso y desarrollo del suelo también afectan a las emisiones regionales. Las opciones de transporte de los residentes están condicionadas por el entorno construido donde viven, trabajan y pasan su tiempo. Las zonas menos densas suelen tener destinos más distantes entre sí y menos opciones de transporte multimodal. Como consecuencia, los residentes de estas zonas suelen realizar viajes más largos y dependen en mayor medida de sus vehículos particulares, lo que genera mayores emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte per cápita. En cambio, un desarrollo más denso y orientado al transporte público favorece viajes más cortos y un mayor acceso al transporte público, la caminata y los modos rodados. Facilitar un mayor uso de los medios de transporte multimodales es fundamental para que la región pueda alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones.

Gráfica 11: Las emisiones de transporte per cápita varían según el condado debido a los patrones de uso y desarrollo del suelo



Fuente: Inventario regional de emisiones de gases de efecto invernadero de la CMAP (2019).

Gráfica 12: La densidad de empleos es mayor cerca del transporte público

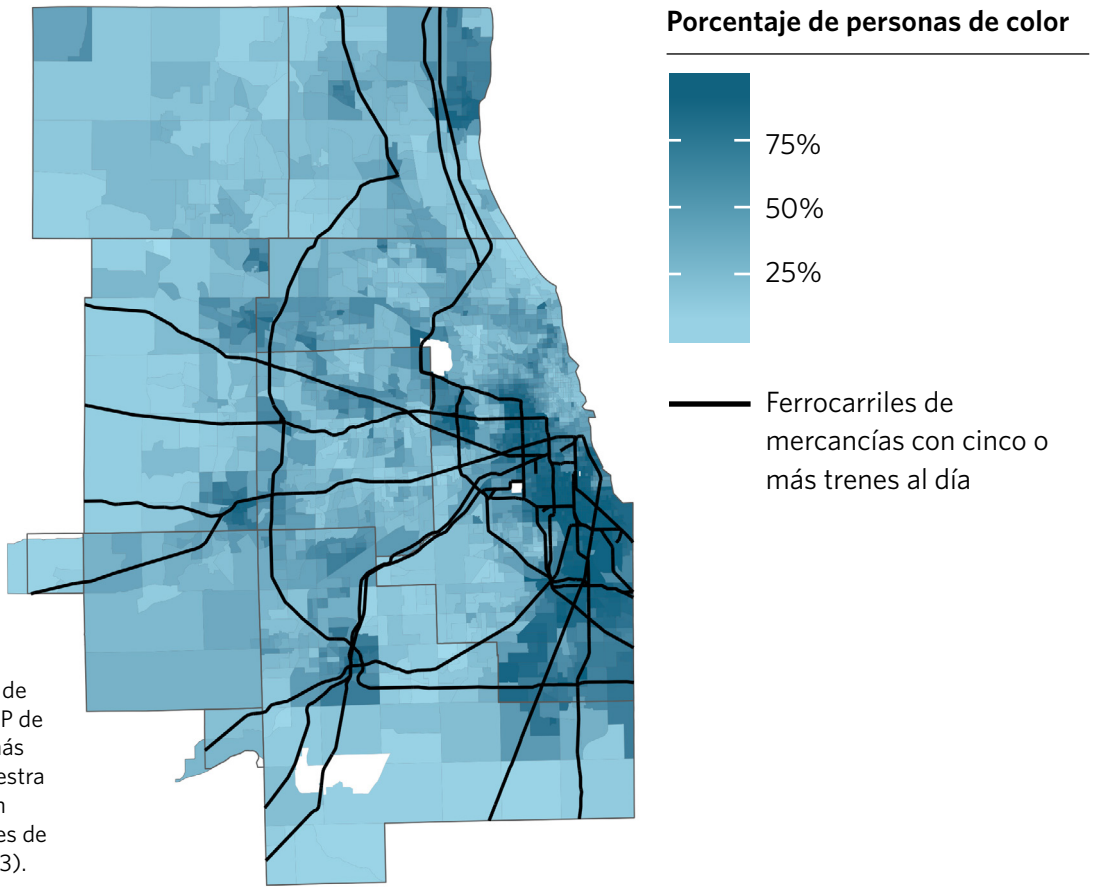


La contaminación atmosférica derivada del transporte afecta negativamente a la salud pública

Además de los GEI, el transporte emite contaminantes que degradan la calidad del aire. El ozono, las partículas PM2.5 y los óxidos de nitrógeno tienen efectos nocivos para la salud respiratoria. A pesar de los avances, la región aún no cumple con los estándares federales de ozono establecidos por la Ley de Aire Limpio, lo que significa que los niveles de contaminación siguen superando los objetivos basados en la salud. Los óxidos de nitrógeno han disminuido gracias a combustibles más limpios y motores más eficientes, pero no lo suficiente como para evitar de forma sistemática los días con una calidad del aire deficiente. La exposición prolongada a estos contaminantes puede causar graves efectos a largo plazo en la salud, como enfermedades cardíacas, algunos tipos de cáncer, deterioro cognitivo y muerte prematura.[12]

Algunas comunidades experimentan una mayor exposición a la contaminación atmosférica relacionada con el transporte debido a su proximidad a autopistas, terminales intermodales, corredores ferroviarios, puertos y aeropuertos. Estas comunidades suelen tener una alta proporción de residentes de bajos ingresos y personas de color. Por ejemplo, las zonas censales donde más del 80 por ciento de los residentes son personas de color se encuentran, en promedio, a aproximadamente una milla de la línea ferroviaria de carga más cercana. Por el contrario, las zonas censales donde el 20 por ciento o menos de los residentes son personas de color se encuentran, en promedio, a 4,25 millas de la línea de carga más cercana.[13] Estas disparidades reflejan el legado de políticas y prácticas históricas que reforzaron la segregación por raza e ingresos, empujando a los grupos marginados hacia zonas ambientalmente más peligrosas. De cara al futuro, los esfuerzos de planificación deberían dar prioridad a las estrategias para reducir emisiones y acceder a espacios verdes en las comunidades que se ven desproporcionadamente afectadas por la contaminación relacionada con el transporte.

Gráfica 13: Los ferrocarriles de carga más contaminantes se encuentran en comunidades con mayores niveles de residentes de color



Fuente: Estimaciones quinquenales de la ACS (2023) y análisis de la CMAP de ferrocarriles de carga con cinco o más trenes por día, incluidos en una muestra de recuentos de trenes, actividad en patios y terminales, y flujos de trenes de carga que atraviesan la región (2023).

Las condiciones meteorológicas extremas amenazan la movilidad regional

Si bien el sistema de transporte del noreste de Illinois contribuye a la contaminación del aire, también se ve cada vez más afectado por el cambio climático. Los principales desafíos de la región relacionados con el clima en materia de transporte son las inundaciones más frecuentes y severas y el aumento de los días de calor extremo; peligros que interrumpen las operaciones y amenazan la capacidad de los residentes para viajar de forma segura y fiable.

Se prevé que el calor extremo se vuelva más frecuente en el noreste de Illinois. Se prevé que el número de días con temperaturas superiores a 95 grados Fahrenheit aumente de un promedio de 2 a aproximadamente 45 días por año para el año 2100.[14] Si bien todos los residentes experimentarán estas altas temperaturas, algunas poblaciones se verán afectadas de manera desproporcionada. La mayoría de las paradas de autobús de la región no tienen techo —incluido el 79 por ciento de las paradas de autobús de la CTA y el 92 por ciento de las paradas de autobús de Pace— lo que deja a los pasajeros expuestos a la intemperie.[15] Otros grupos, como los adultos mayores, los niños pequeños y algunas personas con discapacidad, son especialmente vulnerables a los riesgos para la salud que conlleva el calor extremo. A medida que los días de calor peligroso se vuelven más frecuentes, proporcionar sombra, refugio y otras medidas para refrescar el ambiente será cada vez más importante.

El sistema de transporte de la región también es vulnerable a las inundaciones, que interrumpen las operaciones, bloquean los vehículos de emergencia, dañan la infraestructura y hacen que los desplazamientos sean más peligrosos y menos fiables. En el noreste de Illinois, el 34 por ciento de las carreteras no locales y el 8 por ciento de los puentes presentan un riesgo de inundación alto o muy alto. En el futuro, una mayor proporción de infraestructuras será vulnerable a medida que las tormentas se vuelvan más intensas y frecuentes.[16]

Cuando se producen inundaciones, todos se ven afectados. Muchas paradas de transporte público en el noreste de Illinois están al aire libre y a nivel del suelo. Cuando estas zonas se inundan, las personas que dependen del transporte público se enfrentan a problemas de movilidad. Los conductores también quedan atrapados en caminos inundados, lo que genera condiciones peligrosas y que consumen tiempo. A medida que los vehículos se desvían para buscar rutas alternativas, aumenta la congestión local, lo que provoca retrasos para los viajeros, los servicios de emergencia y el transporte de mercancías.

Además de interrumpir los viajes, las inundaciones recurrentes dañan carreteras, puentes, vías férreas y otras infraestructuras de transporte. La región ya enfrenta necesidades importantes relacionadas con infraestructuras obsoletas, y las inundaciones más frecuentes agravarán esos problemas y pondrán aún más en riesgo las perspectivas financieras a largo plazo del sistema. Las soluciones que mitiguen las inundaciones, gestionen las aguas pluviales y limiten la escorrentía son esenciales para proteger la fiabilidad de la infraestructura de transporte del noreste de Illinois.



34%
de las carreteras tienen un riesgo de inundación alto o muy alto



36%
de las estaciones de la CTA y el 31 % de las estaciones de Metra están expuestas a inundaciones



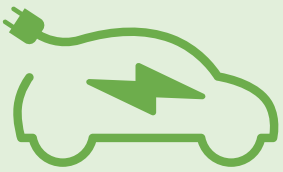
64%
de las paradas de autobús de la CTA y el 47 % de las paradas de autobús de Pace están expuestas a inundaciones



61%
de los senderos regionales tienen un riesgo de inundación alto o muy alto

Reducir la contaminación y mejorar la resiliencia es fundamental

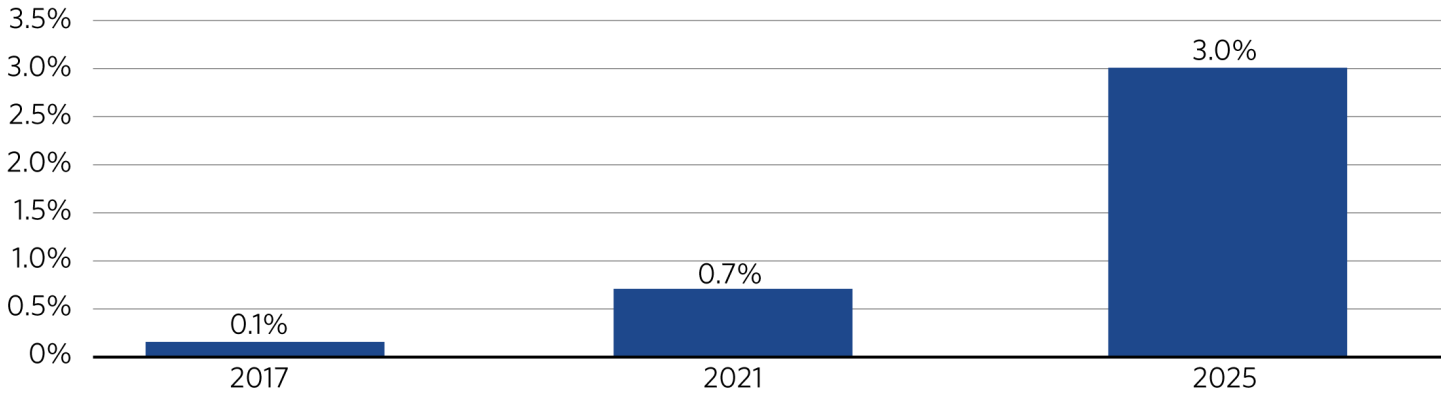
Para proteger el medioambiente, las comunidades y la infraestructura de transporte del noreste de Illinois, la región debería reducir las emisiones y mejorar su resiliencia. La reducción de las emisiones del sector del transporte mejora la calidad del aire y los resultados en materia de salud pública. Dado que los desplazamientos por la vía pública son el mayor contribuyente a las emisiones del sector del transporte, reducir las VMT y trasladar más viajes hacia modos de menor carbono, como el transporte público y la movilidad activa, ayuda a la región a cumplir sus metas de reducción de emisiones. Si bien el reciente aumento en la adopción de vehículos eléctricos es prometedor, acelerar la transición a estos vehículos es esencial para lograr los objetivos climáticos de la región.



106,000+

matriculaciones de vehículos eléctricos nuevos entre 2017 y 2025

Gráfica 14: Los vehículos eléctricos representan una proporción cada vez mayor del parque automotor de pasajeros de la región



Fuente: Secretaría de Estado de Illinois.

¿Cómo se puede integrar la infraestructura verde en el sistema de transporte?
La infraestructura verde incorpora elementos naturales para ayudar a gestionar las aguas pluviales. Soluciones como los sistemas de drenaje biológico, los jardines de lluvia y los pavimentos permeables pueden evitar que las calles locales se inunden. Los árboles y la vegetación pueden ofrecer beneficios climáticos adicionales, como proporcionar sombra que protege a las personas del calor extremo.

La región también debería invertir en infraestructuras de transporte resilientes a las inundaciones y al calor extremo. Tener en cuenta las proyecciones climáticas en el diseño, el mantenimiento y la operación de los proyectos de transporte puede mejorar la resiliencia del sistema ante condiciones climáticas extremas. Por ejemplo, estudios recientes han descubierto que la incorporación de características resilientes al cambio climático puede disminuir la frecuencia de mantenimiento en un 20 por ciento y prolongar la vida útil del pavimento hasta en 15 años.[17] La infraestructura resiliente incluye puentes y caminos elevados, cuencas de detención naturalizadas, sistemas de drenaje mejorados y otras mejoras. Además, la ubicación estratégica de los proyectos y el uso de soluciones basadas en la naturaleza reducen aún más el riesgo de inundaciones y proporcionan sombra, lo que ayuda a proteger a los residentes del calor extremo.

De cara al futuro, la región tiene potencial para aprovechar el sistema de transporte para impulsar los objetivos climáticos establecidos en ON TO 2050 y El Plan de Acción Climática Integral (CCAP). Mediante inversiones específicas y una planificación estratégica, el noreste de Illinois puede convertirse en un ejemplo nacional de infraestructura de transporte resiliente que reduzca la contaminación, fomente la movilidad y proteja la salud pública.

Estrategias para mitigar la contaminación e invertir en infraestructuras resilientes

Objetivo: Reducir las emisiones y mejorar la salud pública

Acelerar la transición hacia los vehículos eléctricos de pasajeros y las camionetas eléctricas

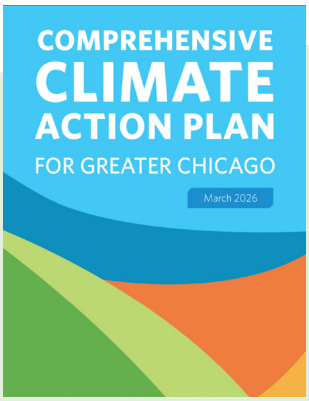
La región debería acelerar la adopción de vehículos eléctricos de pasajeros y carga para reducir las emisiones procedentes de los traslados por carretera. Los organismos locales y estatales deberían utilizar una combinación de requisitos e incentivos financieros tanto para los residentes como para la industria del transporte por carretera, con el fin de lograr una flota de vehículos totalmente electrificada que esté en consonancia con los objetivos climáticos regionales.

Desarrollar infraestructura de carga para apoyar la electrificación de vehículos

La región debería ampliar la red de recarga de vehículos eléctricos tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, con el fin de apoyar la electrificación rápida del transporte. Los colaboradores del sector del transporte deberían invertir en cargadores a lo largo de las autopistas y las rutas principales, en desarrollos nuevos y existentes y en viviendas multifamiliares, en los centros de carga comerciales e industriales y en ubicaciones en la vía pública. Las agencias deben colaborar con las empresas de servicios públicos para garantizar un suministro eléctrico suficiente mediante la expansión de los recursos energéticos distribuidos.

Modernizar el material rodante del transporte público para reducir las emisiones y mejorar el desempeño del sistema

La región debería sustituir los vehículos de transporte público obsoletos para reducir las EGI por pasajero-milla, mejorar la calidad del aire y garantizar la seguridad y la fiabilidad en toda la red. Si bien la electrificación total de la flota de transporte público sigue siendo un objetivo a largo plazo, las limitaciones operativas actuales —incluida la infraestructura ferroviaria de carga compartida, los acuerdos de vías existentes y la disponibilidad limitada de vehículos y locomotoras eléctricas— requieren un enfoque flexible.



El Plan Integral de Acción Climática para el Área Metropolitana de Chicago identifica 14 estrategias para reducir las emisiones del transporte. Estas estrategias se enfocan en electrificar los vehículos en todos los modos, ampliar el uso de combustibles de bajo carbono y reducir las millas recorridas por vehículo mediante un uso del suelo compacto, un transporte público accesible y opciones de movilidad activa. En conjunto, estas acciones reducen las emisiones al tiempo que mejoran la salud pública, aumentan el acceso a las oportunidades y fortalecen la economía.

Reducir las VMT mediante el cambio modal

La región debería reducir las emisiones mejorando la eficiencia del transporte de pasajeros y de mercancías. Dado que los desplazamientos por carretera generan la mayor parte de las emisiones del transporte, la región debería priorizar las inversiones que permitan cambiar los viajes en automóvil por formas de transporte con menores emisiones, como el transporte público, la caminata y los modos rodados. Los esfuerzos complementarios para gestionar la congestión de forma más eficaz pueden reducir aún más las VMT y las emisiones relacionadas.

Reducir la contaminación derivada de la actividad del transporte en las zonas donde el daño y el riesgo son mayores

La región debería centrar sus inversiones en proyectos y programas que reduzcan las partículas contaminantes, el ozono y el óxido nitroso. Estas inversiones deberían priorizarse en las zonas con las mayores concentraciones de contaminantes para mejorar la calidad del aire y la salud pública.

Utilizar materiales con bajas emisiones de carbono

Los colaboradores del sector del transporte deberían aumentar el uso de cemento, acero y otros materiales procedentes de métodos de producción con emisiones bajas o nulas. Las políticas de contratación pública que priorizan la sostenibilidad y el mayor uso de materiales con bajas emisiones de carbono en los proyectos de transporte reducen las emisiones durante todo el ciclo de vida y contribuyen a alcanzar los objetivos climáticos regionales.

Objetivo: aumentar la resiliencia de las infraestructuras vulnerables a condiciones climáticas extremas

Utilizar los mejores datos disponibles en el diseño del proyecto

Las agencias de transporte deberían diseñar y construir infraestructuras de transporte capaces de resistir tormentas más frecuentes y severas. La región debería adoptar los mejores datos disponibles sobre vulnerabilidad climática y proyecciones futuras a la hora de planificar y construir infraestructuras.

Incorporar la resiliencia en la planificación y programación del transporte

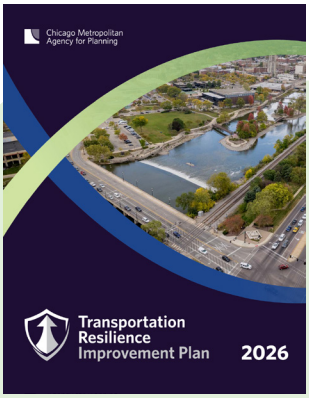
La región debería integrar la resiliencia en la planificación a largo plazo, la gestión de activos y la priorización de inversiones. Al programar los fondos para el transporte, las agencias deben requerir criterios de resiliencia en las evaluaciones y la calificación de los proyectos.

Incorporar infraestructura verde al diseñar proyectos que gestionen aguas pluviales

La región debería invertir en la construcción y el mantenimiento de biocanales, instalaciones de detención de aguas pluviales, pavimento permeable y otras formas de infraestructura verde. La combinación de estos enfoques con los sistemas convencionales de gestión de aguas pluviales, como desagües y alcantarillas, reduce los impactos del calor al tiempo que mejora la calidad del aire y del agua, los hábitats y la calidad de vida.

Invertir en infraestructura en paradas y estaciones de transporte público que proteja a los pasajeros de las inclemencias del tiempo

La región debería ampliar las paradas con refugio, las coberturas arbóreas y otros elementos de protección para reducir la exposición a condiciones climáticas extremas y respaldar un transporte público seguro y confiable. Las inversiones que mejoran la comodidad y la seguridad de los usuarios del transporte público durante temperaturas extremas y tormentas severas son importantes para la salud, la seguridad y la accesibilidad.



En colaboración con las partes interesadas regionales, CMAP elaboró el Plan de Mejora de la Resiliencia del Transporte (TRIP, por sus siglas en inglés) para identificar las vulnerabilidades del sistema de transporte regional y cómo hacerlo más resistente a las condiciones climáticas extremas.

TRIP proporciona una hoja de ruta para fundamentar la planificación y la toma de decisiones en materia de transporte en toda la región. Cumple con los requisitos del programa Fomento de operaciones resilientes para un transporte transformador, eficiente y económico de la Administración Federal de Carreteras para un plan de mejora de la resiliencia, y ayudará a posicionar al noreste de Illinois para competir por fondos del programa, así como por otros fondos de resiliencia.

Mejorar las herramientas de comunicación para situaciones de emergencia y preparación ante posibles interrupciones

La región debería evaluar y reforzar las herramientas de comunicación para responder a fenómenos meteorológicos extremos, como el desvío del tránsito y el transporte público durante las inundaciones. La comunicación eficaz entre organismos, operadores, residentes, servicios de emergencia y comunidades vecinas es fundamental para minimizar las interrupciones y mejorar la seguridad.

Objetivo: proteger y mejorar los recursos naturales

Diseñar y mantener activos para reducir la escorrentía de aguas pluviales y mejorar la calidad del agua

La región debería minimizar el impacto de la escorrentía que contamina los lagos, ríos y humedales de la región, incorporando infraestructura verde en los proyectos de gestión de aguas pluviales. Las operaciones y el mantenimiento también deben seguir las mejores prácticas para el control de la nieve y el hielo, con el fin de reducir la contaminación del agua causada por la sal de las carreteras.

Minimizar el impacto de la expansión de la infraestructura en los recursos naturales

Los planificadores de transporte y uso del suelo deben trabajar juntos para evaluar y reducir los efectos de la expansión de la infraestructura en los humedales, los hábitats naturales y los espacios abiertos. Las estrategias de conservación aplicadas durante la planificación y el diseño evitan la invasión, la fragmentación y una mayor degradación de las áreas naturales de alta calidad, que proporcionan beneficios como la recreación, la mitigación de inundaciones y la recarga de aguas subterráneas.

Las inversiones que se describen en este capítulo no son solo imperativos ambientales, sino también económicos. Un sistema de transporte que se inunda con frecuencia no presta un servicio fiable a los usuarios y conlleva costos cada vez mayores relacionados con la resiliencia. La clave de su eficacia reside en la coordinación de esas inversiones entre organismos, cuencas hidrográficas y jurisdicciones. En el siguiente capítulo se examina cómo se entrelazan la inversión en transporte y las oportunidades económicas, y qué significa que los beneficios del sistema no se distribuyan equitativamente en toda la región.

Indicadores RTP para el seguimiento de los objetivos climáticos	Línea de tendencia actual	Línea de tendencia deseada
Emisiones de GEI del transporte Emisiones de GEI producidas por la actividad en el sector del transporte		
Días de superación del ozono Número promedio de días al año en que los niveles de ozono superan los estándares de la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU.		
Estaciones de carga para VE Número de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en relación con la población		
Registros de VE Número de vehículos eléctricos matriculados en la región		



Apoyar la prosperidad económica y el crecimiento inclusivo

La economía de la región depende de un sistema de transporte fiable, que influye en la ubicación de las empresas, la facilidad con la que los trabajadores pueden acceder a sus puestos de trabajo, la eficiencia con la que las mercancías circulan por las cadenas de suministro y la buena conexión de la región con otras áreas metropolitanas. En consecuencia, la red de transporte es a la vez un reflejo de la salud económica de la región y una poderosa herramienta para fortalecerla. Las decisiones que se tomen hoy desempeñarán un papel fundamental en el apoyo a la prosperidad económica a largo plazo y en garantizar que el crecimiento se comparta entre todas las comunidades.

El noreste de Illinois se beneficia de una base económica sólida. Los activos de transporte históricos de la región, que incluyen una extensa red de carreteras, líneas ferroviarias y vías navegables, hacen mucho más que simplemente transportar personas. Estas iniciativas cohesionan los vecindarios, conectan a las empresas con clientes y proveedores, y posicionan a la región como un centro económico mundial. En conjunto, estos activos constituyen la base de una economía regional diversificada que produce cerca de USD 780,000 millones en bienes y servicios cada año y que tiene el potencial de respaldar el crecimiento futuro.[18]

Sin embargo, el crecimiento inclusivo no está garantizado. Si bien el transporte puede generar oportunidades, sus beneficios y sus cargas no se distribuyen de manera uniforme. La discrepancia entre el lugar donde viven las personas y la ubicación de sus puestos de trabajo crea barreras para algunos residentes, y limita su acceso al empleo y a la educación. El acceso al transporte público varía mucho entre los distintos vecindarios, y algunas comunidades se enfrentan a largos desplazamientos y pocas alternativas al automóvil. Los corredores de transporte de mercancías congestionados también afectan a las comunidades cercanas al aumentar la exposición a la contaminación atmosférica, el ruido y los tiempos de traslados poco fiables. Abordar estas desigualdades es fundamental para garantizar que el sistema de transporte funcione para todos.

En este capítulo se examina la relación entre el sistema de transporte y la economía en general en tres áreas: cómo el sistema conecta a los trabajadores con los empleos; cómo la región mantiene su papel como centro de transporte de mercancías interurbano y global; y cómo los beneficios de ese sistema pueden llegar a más personas y comunidades. Al armonizar las inversiones en transporte, las decisiones sobre el uso del suelo y las estrategias de asequibilidad en todas las jurisdicciones, el noreste de Illinois puede ampliar el acceso a las oportunidades, reducir los costos para los hogares y apoyar un crecimiento económico inclusivo a largo plazo.

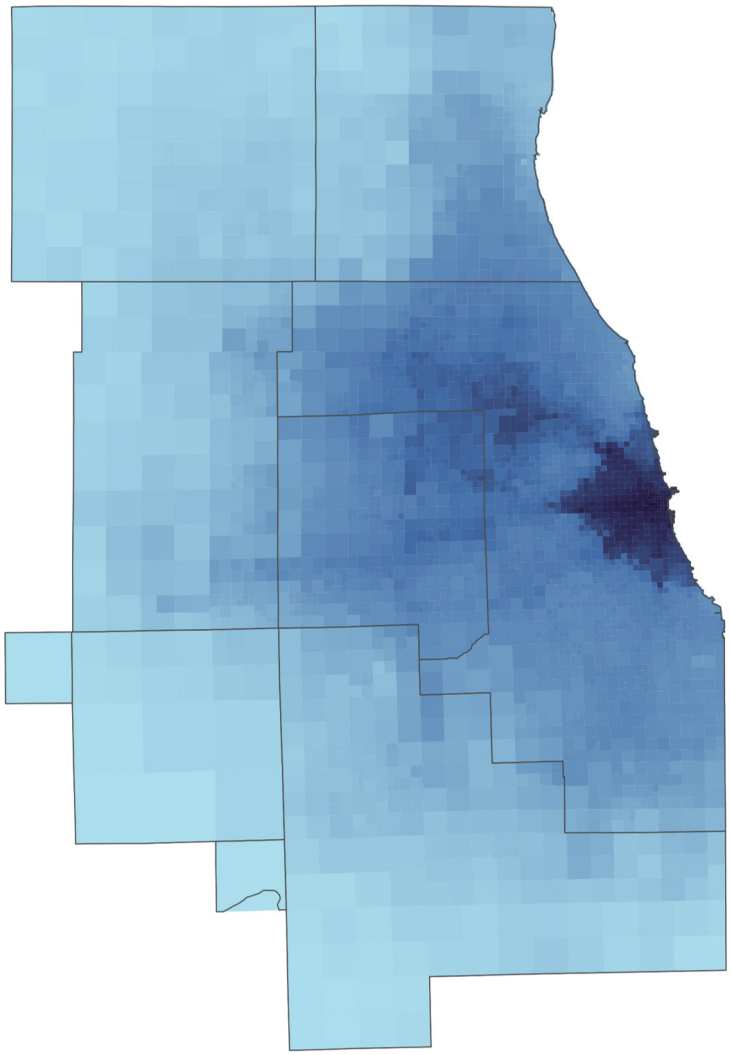
Conectar la fuerza laboral de la región con las oportunidades económicas

La red de transporte fomenta la actividad económica al conectar a los residentes con los puestos de trabajo. Más de la mitad de los puestos de trabajo de la región se encuentran a menos de una milla de una autopista interestatal y el 48 por ciento están a poca distancia a pie de un servicio de transporte público de alta frecuencia.[19] La mayor densidad de empleos se registra en Chicago, donde más de 1.1 millones de puestos de trabajo son accesibles mediante el transporte ferroviario. En toda la región, la densidad de empleos es mayor cerca del transporte público que el promedio del condado, lo que subraya el papel del transporte en el apoyo a la actividad económica.[20]

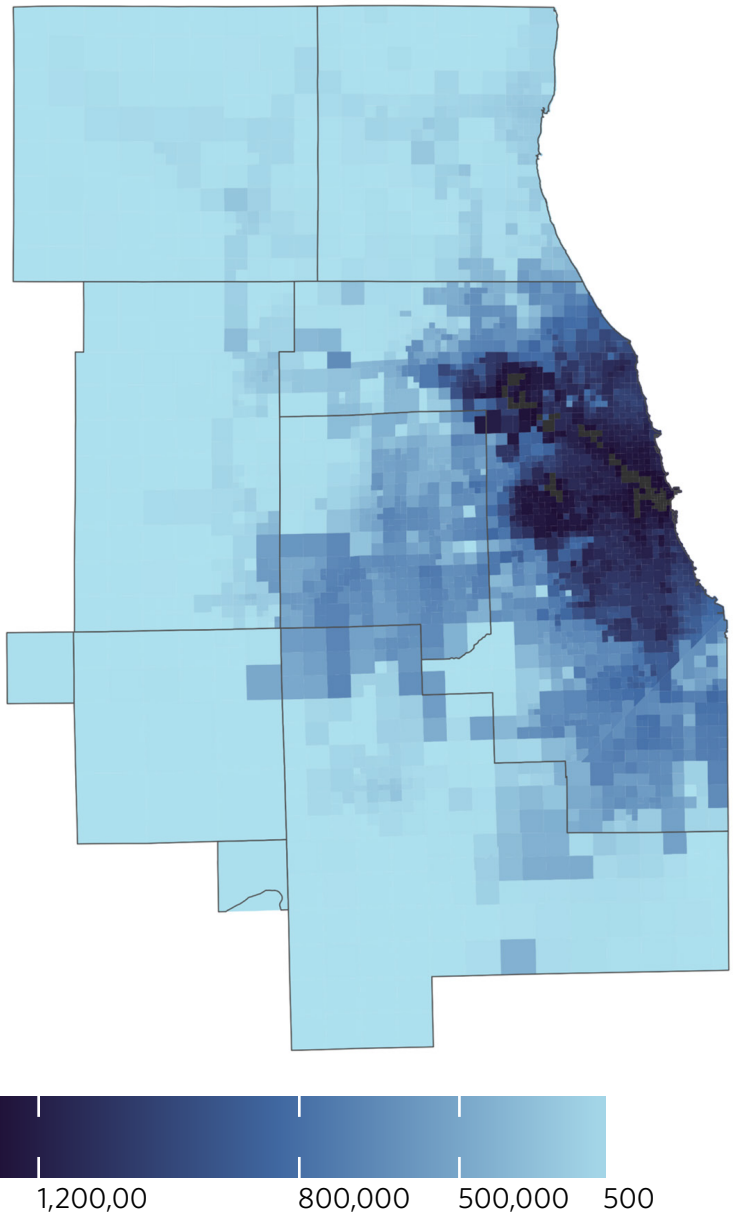


Sin embargo, el acceso al transporte público sigue siendo desigual. Si bien Chicago y muchos suburbios cercanos a la ciudad se benefician de una densa red de transporte público, algunas zonas suburbanas tienen un servicio limitado, lo que deja a los residentes con pocas alternativas aparte de conducir. Aproximadamente el 47 por ciento de los hogares y el 45 por ciento de los empleos se encuentran en áreas con acceso parcial o nulo al transporte público en autobús o tren.[21] Estas deficiencias limitan el acceso a oportunidades laborales para los trabajadores y reducen la mano de obra disponible para los empleadores, lo que afecta la competitividad general de la región.

Gráfica 15: Cantidad de empleos accesibles en un radio de 30 minutos en automóvil, por zona de traslado



Gráfica 16: Número de empleos accesibles en un viaje de 60 minutos en transporte público, por zona de traslado



Fuente: Modelo de demanda de viajes, CMAP.

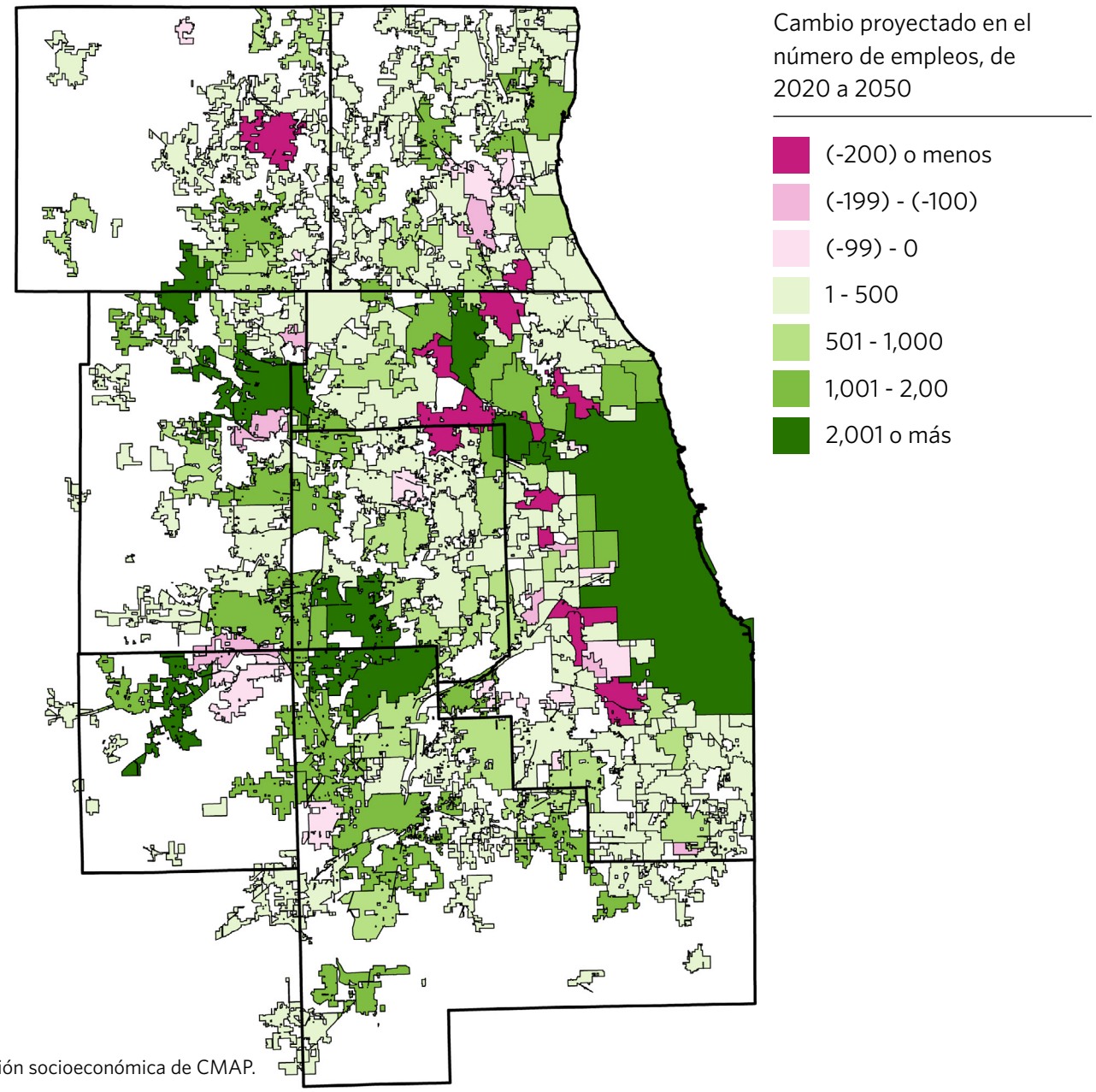
Los patrones de desarrollo recientes han agravado estos desafíos. En las últimas décadas, el crecimiento se ha producido de forma desproporcionada en zonas que carecen de acceso al transporte público. Entre 2010 y 2024, la construcción de nuevas viviendas se concentró de forma desproporcionada en zonas de baja densidad con dificultades para acceder a un servicio de transporte público frecuente, lo que provocó desplazamientos más largos y una mayor dependencia de los vehículos privados.[22]

Por el contrario, invertir en áreas con infraestructura existente puede ampliar las opciones multimodales para más personas a un menor costo. Concentrar el desarrollo en áreas que ya cuentan con infraestructura de transporte no es solo una estrategia de movilidad y económica, sino también fiscal. La expansión de las infraestructuras a nuevas áreas genera obligaciones de mantenimiento a largo plazo que pueden superar los ingresos generados por ese crecimiento. El desarrollo de consolidación urbana —la construcción en terrenos baldíos o infrautilizados en zonas ya urbanizadas— fomenta un mayor uso del transporte público, trayectos más cortos y comunidades más transitables a pie y en bicicleta, lo que contribuye a crear centros de vecindarios más dinámicos que atraen a personas y empresas.[23]

La infraestructura de transporte también influye en los patrones de desarrollo. La forma en que la región invierte en transporte influye en dónde eligen ubicarse las empresas y en cómo se desarrollan los vecindarios. Estas dinámicas se refuerzan mutuamente: las inversiones en transporte dan forma a los patrones de uso del suelo, y las decisiones sobre el uso del suelo determinan la productividad que pueden tener las inversiones en transporte.

Es posible una mayor actividad económica cuando el desarrollo se concentra cerca de los corredores de transporte público y multimodales. Los trabajadores pueden acceder a más empleos sin necesidad de un automóvil, lo que reduce los gastos de transporte del hogar, que suelen ser los mayores gastos a los que se enfrentan las personas. Los empleadores obtienen acceso a una reserva de mano de obra más amplia, lo que facilita encontrar y retener trabajadores. Los vecindarios atraen a residentes y empresas, generan bases impositivas más sólidas y crean centros comunitarios dinámicos. El desarrollo urbano denso y orientado al transporte público también reduce el costo neto de las obligaciones de mantenimiento a largo plazo que suponen una carga para los presupuestos públicos.[24]

Gráphica 17: Para 2050, se prevé un crecimiento del empleo en distintas zonas de la región



Fuente: Previsión socioeconómica de CMAP.

Lo contrario también es cierto. Cuando el crecimiento se produce principalmente en zonas sin acceso al transporte público, los hogares se vuelven más dependientes del automóvil, los desplazamientos diarios se alargan y los beneficios económicos de la inversión en transporte regional son más difíciles de alcanzar para las personas que no tienen acceso fiable a un vehículo.[25] La infraestructura se extiende aún más para atender un crecimiento disperso, lo que genera obligaciones que superan los ingresos que producen.

Mediante la colaboración, los municipios, las agencias de transporte público y los colaboradores regionales pueden construir un marco común para priorizar las inversiones en transporte y así lograr un mayor crecimiento económico. En lugar de que cada comunidad aborde las cuestiones de desarrollo de forma aislada, un enfoque colaborativo puede compartir recursos regionales, promover las mejores prácticas y generar consenso en torno a la estrategia económica regional.

Muchas grandes regiones metropolitanas, incluidas Denver, Minneapolis-St. Paul, Portland, Seattle y Washington D.C., han aprovechado estas oportunidades mediante un marco de centros y corredores, que alinea las inversiones en transporte con la planificación del uso del suelo y proporciona conexiones multimodales a destinos clave. La red de transporte público, los centros económicos y los corredores ferroviarios del noreste de Illinois proporcionan una base para hacer lo mismo. En áreas donde se puedan fortalecer las condiciones de transporte o económicas, un marco común puede orientar el desarrollo para que sea más compacto, diverso y conectado con opciones multimodales, lo que ayuda a las economías locales a llegar a más personas a un menor costo a largo plazo.

NITA
NORTHERN ILLINOIS TRANSIT AUTHORITY

La aprobación en 2025 de la Ley de la Autoridad de Tránsito del Norte de Illinois modificó las normas para el desarrollo urbanístico en las proximidades del transporte público. La disposición de la ley que prioriza a las personas sobre el estacionamiento limita los requisitos mínimos de estacionamiento para los nuevos desarrollos urbanísticos cercanos a las estaciones de tren y las rutas de autobuses de alta frecuencia. La aplicación de estas normas será diferente en cada comunidad; la implementación colaborativa favorecerá resultados positivos tanto a nivel local como regional.

Conectar la región con otras áreas metropolitanas

Las conexiones del noreste de Illinois con otros centros de población del Medio Oeste, así como con destinos nacionales e internacionales, constituyen un importante activo económico. Los dos aeropuertos internacionales de la región, O'Hare y Midway, se encuentran entre los más transitados del mundo.[26] La aviación en la región sustenta decenas de miles de empleos,[27] es el pilar de una sólida industria de carga aérea[28] y atrae a millones de viajeros a la región cada año.[29]

Estos centros de conexión regionales se complementan con una sólida red de autobuses y trenes interurbanos. El servicio de Amtrak conecta la región con 33 estados y el Distrito de Columbia, siendo la estación Union Station de Chicago la terminal ferroviaria más concurrida fuera del Corredor Noreste.[30] El servicio de autobuses interurbanos amplía aún más la conectividad al proporcionar opciones de viaje flexibles y asequibles, incluidas conexiones de "última milla" a destinos importantes como O'Hare y Midway. La terminal de Greyhound en Chicago, que da servicio a varias compañías de autobuses, gestiona aproximadamente 80 llegadas y salidas diarias durante la temporada alta.[31]

Los servicios de autobuses interurbanos son especialmente importantes para los viajeros con opciones de transporte limitadas. Aproximadamente dos tercios de los pasajeros de autobuses interurbanos ganan menos de USD 40,000 anuales, y un tercio gana menos de USD 20,000.[32] Una cuarta parte de los pasajeros de autobuses interurbanos no tienen otras opciones de transporte.[33] Los estudiantes, las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas que buscan servicios médicos o sociales dependen desproporcionadamente de estos servicios.[34] Al facilitar los viajes de larga distancia a precios asequibles, el transporte interurbano fortalece la conectividad y la competitividad económica de la región.

El noreste de Illinois está bien posicionado para beneficiarse de futuras inversiones en transporte interurbano. Su ubicación en el centro de la red ferroviaria nacional crea oportunidades vinculadas a posibles expansiones de Amtrak en todo el Medio Oeste. Las mejoras previstas en las instalaciones de autobuses interurbanos de Chicago también mejorarán el servicio en la región. La integración del transporte interurbano en autobús y ferrocarril en los planes de transporte regional reforzará el papel del noreste de Illinois como centro económico y de transporte a nivel nacional y mundial.

Mantener nuestra ventaja competitiva como centro global de transporte de mercancías

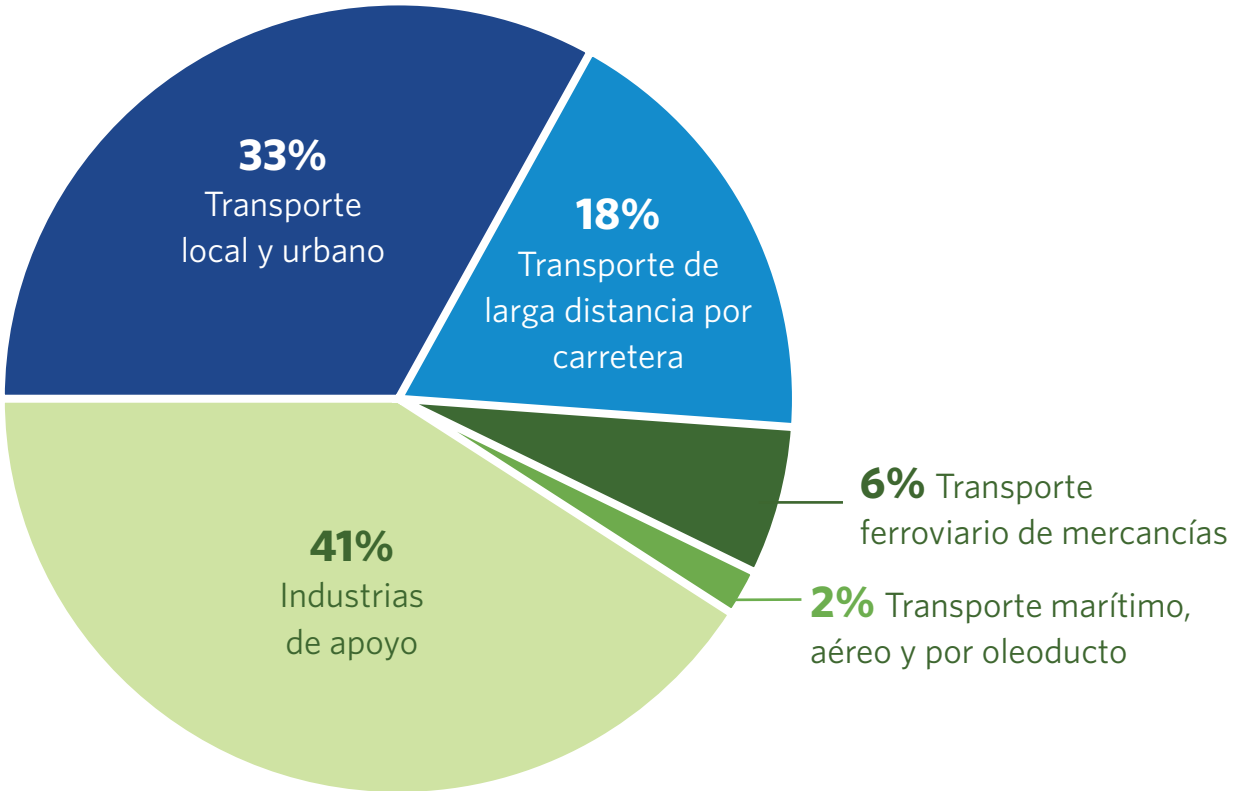
El noreste de Illinois es un centro neurálgico para el transporte de mercancías. La región transporta cerca de 700 millones de toneladas de mercancías valoradas en más de USD 1 billón cada año,[35] y casi 1 de cada 3 vagones de ferrocarril en los Estados Unidos tiene su origen, destino o paso por Illinois.[36] El sector del transporte de mercancías genera más de 210,000 puestos de trabajo, especialmente en los ámbitos del transporte por carretera, el almacenamiento y la logística.[37] Entre 2015 y 2024, el empleo en transporte y logística creció un 14 por ciento, superando el crecimiento promedio del empleo en la economía regional.[38] La región también tiene una concentración un 50 por ciento mayor de trabajadores empleados en el sector del transporte y la logística que Estados Unidos en general, lo que refleja su papel especializado como centro de transporte global.[39]



Evaluación del sistema regional de transporte de mercancías

Explore datos e información sobre la industria del transporte de mercancías en Regional Freight Landscape de CMAP. Este es el primer informe de una serie sobre las tendencias y políticas que configuran el movimiento de mercancías en el noreste de Illinois.

Gráfica 18: El sector del transporte de mercancías genera oportunidades de empleo en diversos tipos de movimiento de mercancías

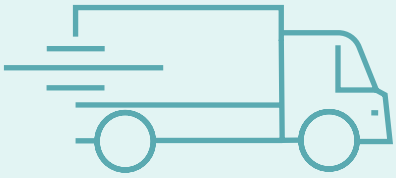


Fuente: Lightcast (Cuarto trimestre de 2024).

El rendimiento del sistema de transporte de mercancías tiene importantes implicaciones económicas. La congestión en las vías férreas y las rutas de camiones de la región provoca retrasos que aumentan los costos para las empresas y los consumidores. Según Texas A&M Transportation Institute, la congestión del tráfico de camiones en el noreste de Illinois costó aproximadamente USD 1900 millones en tiempo perdido y combustible desperdiciado.[40] Los tiempos de viaje de los camiones son menos confiables cerca de las principales áreas industriales, incluidas las zonas sur y oeste de Chicago, las áreas que rodean O'Hare, el sur del condado de Cook y el condado de Will.[41] En estas áreas, los atascos en las carreteras provocan retrasos importantes tanto para las mercancías como para las personas.

La actividad de transporte de mercancías se ha concentrado cada vez más en el condado de Will. Entre 2005 y 2024, el número de elevadores de terminales intermodales en el condado de Will se triplicó con creces, y el condado alberga ahora dos de las cuatro terminales con mayor actividad de la región.[42] Es probable que este crecimiento continúe: las tres terminales nuevas planificadas o propuestas para la región se encuentran en el condado de Will o en el vecino condado de Grundy.

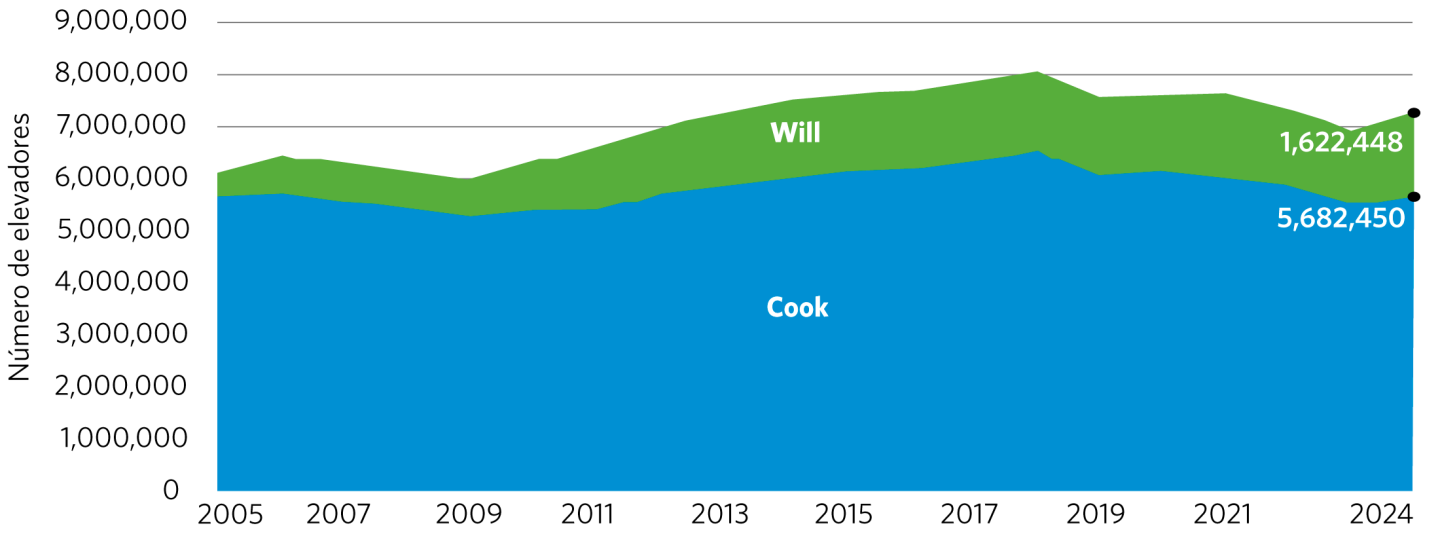
Esta concentración conlleva tanto oportunidades económicas como desafíos locales. El aumento del volumen de camiones sobrecarga las carreteras, contribuye a la congestión y plantea inquietudes de seguridad en las intersecciones clave. Las comunidades cercanas a las instalaciones de transporte de mercancías también están más expuestas a la contaminación acústica y atmosférica.[43] Mejorar la eficiencia del transporte de mercancías en el condado de Will y en toda la región es fundamental para reducir estos impactos y, al mismo tiempo, apoyar el crecimiento económico continuo.



Se prevé que el aumento de la demanda de bienes y servicios incremente el volumen de mercancías transportadas en toda la red.
Los camiones atrapados en atascos retrasan las entregas, aumentan las emisiones y reducen la productividad económica.

Sin mejoras estratégicas en la capacidad vial, la eficiencia de los intercambios y las conexiones multimodales de transporte de mercancías, es probable que estos volúmenes adicionales exacerben la congestión y aumenten los tiempos de traslados de los camiones, especialmente en los corredores que ya se usan como enlaces principales entre los centros de trabajo suburbanos, los centros industriales y el núcleo urbano.

Gráfica 19: La actividad de transporte intermodal de mercancías en el condado de Will se ha triplicado con creces en las últimas dos décadas



Fuente: CMAP, compañías ferroviarias.

Erik Varela

Director Ejecutivo del distrito portuario internacional de Illinois

Erik Varela considera que el puerto de Chicago es un motor económico que impulsa silenciosamente la vida cotidiana en todo el noreste de Illinois. El puerto, que tienen una extensión de más de 2000 acres, conecta los Grandes Lagos, las vías navegables interiores, los ferrocarriles y las carreteras para transportar mercancías de manera eficiente por toda la región y el país. Bajo el liderazgo de Erik, el puerto fomenta el empleo, el crecimiento empresarial y las cadenas de suministro esenciales, y gestiona materiales como acero para puentes, cemento para carreteras, madera para viviendas e ingredientes alimentarios que se encuentran en los estantes de las tiendas. El puerto colabora con la comunidad, y se han planificado iniciativas de restauración ambiental y nuevas conexiones de senderos para los vecindarios cercanos. La historia de Erik refleja cómo la infraestructura de transporte puede fortalecer la prosperidad, crear oportunidades y reforzar la posición de la región como centro global.

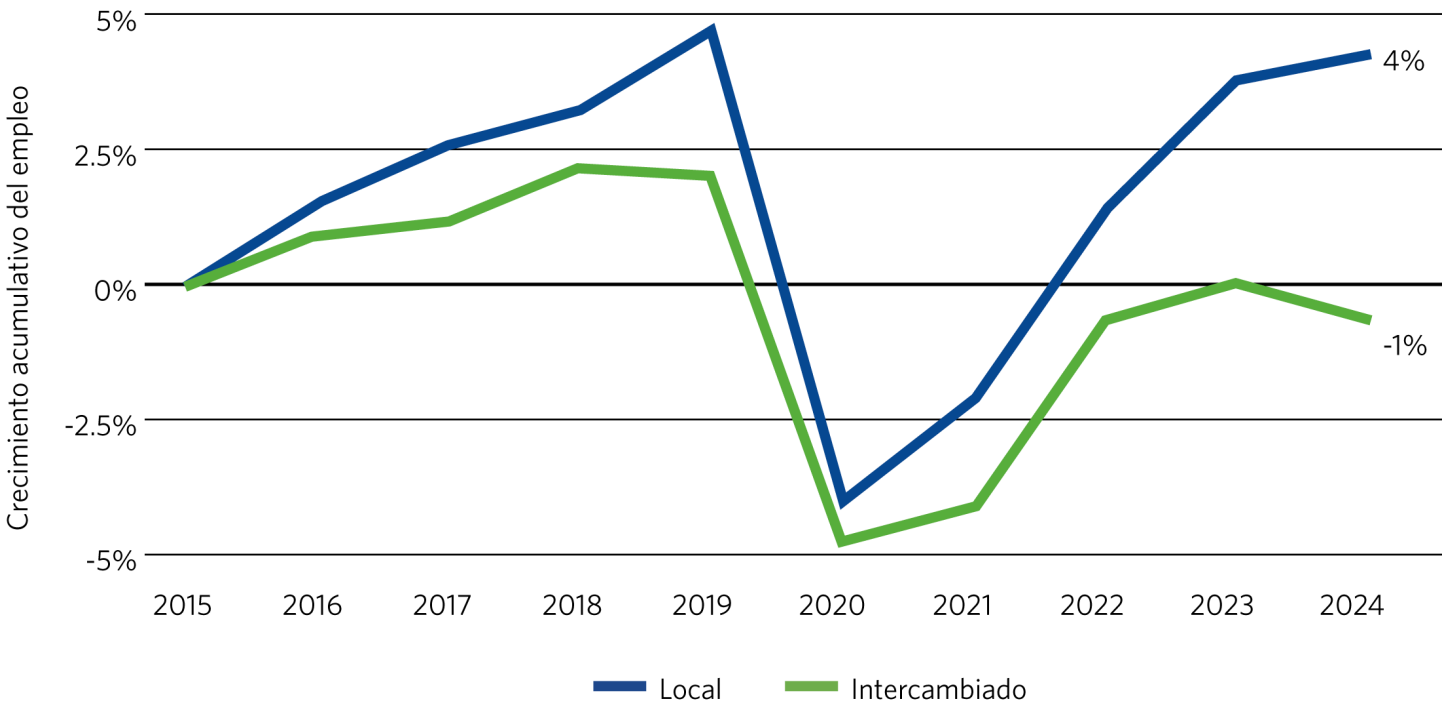


Invertir en un crecimiento inclusivo es fundamental para el éxito de la región

El crecimiento inclusivo significa que los beneficios de la inversión se comparten ampliamente. Un sistema de transporte más fiable puede acortar los desplazamientos, mejorar el acceso a empleos y servicios, y reducir los costos de transporte. Los trabajadores dedican menos tiempo y dinero a desplazarse al trabajo, los empleadores acceden a una fuerza laboral más amplia y las comunidades se vuelven más atractivas para la inversión. La gestión eficiente del transporte de mercancías reduce la congestión de camiones en las calles locales, mejora la calidad del aire y facilita la entrega puntual de los productos. En conjunto, estos resultados mejoran la calidad de vida en toda la región.

Sin embargo, varias tendencias limitan la capacidad de la región para lograr un crecimiento inclusivo. En las últimas dos décadas, el crecimiento económico en el noreste de Illinois se ha quedado rezagado con respecto a algunas regiones similares y al país en general. El reciente crecimiento del empleo se ha concentrado en industrias que prestan servicios a nivel local, en lugar de en clústeres de comercio que exportan bienes o servicios fuera de la región y contribuyen más al crecimiento de la economía regional. Entre 2015 y 2024, la región perdió aproximadamente 10,000 empleos en sectores comercializados, mientras que ganó casi 100,000 empleos locales; es decir, por cada empleo perdido en los clúster de comercio, la región ganó diez en los sectores locales.[44]

Gráfica 20: Los clústeres de comercio han tenido dificultades para recuperarse tras las perturbaciones económicas recientes



Fuente: Lightcast, 2015-2024.

Si bien los incrementos recientes del empleo se concentran en sectores que aportan menos a la competitividad económica de la región, las industrias que dependen de la infraestructura de transporte regional se encuentran entre las más sólidas. Muchos de estos empleos ofrecen oportunidades a trabajadores sin título universitario. Entre 2010 y 2024, la región sumó 5500 puestos de trabajo con salarios dignos en la gestión de la distribución, lo que creó oportunidades para trabajadores noveles en los sectores de almacenamiento, cadena de suministro y logística.[45] La inversión estratégica en el sector del transporte amplía el acceso a estas oportunidades y respalda un crecimiento económico sostenible a largo plazo.



Fomentar la prosperidad económica inclusiva también implica gestionar los costos esenciales a los que se enfrentan los residentes. El transporte es uno de los mayores gastos que tienen la mayoría de los hogares, ya que poseer un automóvil cuesta aproximadamente USD 10,000 al año.[46] Ampliar el acceso a modos de transporte más económicos, como el transporte público, caminar y andar en bicicleta, puede reducir estos costos. Los programas focalizados pueden reforzar la asequibilidad para estudiantes, personas mayores o residentes de bajos ingresos.

Lograr un crecimiento inclusivo requiere una acción coordinada entre todas las jurisdicciones y agencias. Al alinear las inversiones en transporte con los objetivos económicos, el noreste de Illinois puede crear un sistema de transporte que apoye tanto a las empresas como a los residentes y garantice que todos participen del éxito.

Estrategias para apoyar la prosperidad económica y el crecimiento inclusivo

Objetivo: fortalecer el papel del noreste de Illinois como centro económico mundial y puerta de entrada al Medio Oeste

Integrar el autobús interurbano y el ferrocarril de pasajeros en el proceso de planificación regional

Los servicios interurbanos de autobús y tren desempeñan un papel crucial en la conexión del noreste de Illinois con otros centros de población. Este modo de transporte debería incluirse en los planes de transporte a nivel estatal, regional y local. Mediante procesos de colaboración, los responsables de la implementación del transporte pueden informar sobre la ubicación y la frecuencia de los servicios, facilitar el acceso a la primera y la última milla, impulsar proyectos de infraestructura relacionados e identificar oportunidades de financiación y colaboración.

Mejorar el acceso multimodal para conectar el núcleo urbano de la región con sus aeropuertos internacionales

Los colaboradores del sector del transporte deberían reforzar las conexiones multimodales entre el centro de Chicago y los aeropuertos O'Hare y Midway. Un servicio de transporte público frecuente y fiable puede reducir la congestión, mejorar la puntualidad de los viajes y facilitar tanto el transporte de pasajeros como el movimiento de carga aérea.

Objetivo: utilizar la inversión en transporte para fortalecer los centros económicos, ampliar el acceso y reducir los costos para los hogares

Promover el desarrollo en los centros y a lo largo de los corredores

Los colaboradores regionales deben identificar centros y corredores donde la inversión coordinada en transporte y las decisiones de planificación local puedan ofrecer el mayor beneficio. Esto incluye vecindarios urbanos, centros suburbanos y áreas periurbanas en crecimiento. Estas inversiones deberían maximizar el impacto de los recursos públicos limitados y respaldar el progreso en materia de seguridad, movilidad, clima y objetivos económicos.

Apoyar la asequibilidad del transporte

Dado que los gastos de transporte se encuentran entre los mayores gastos de los hogares, los colaboradores regionales deberían implementar políticas, programas y enfoques de planificación que proporcionen opciones de traslado asequibles. Las medidas deberían incluir el apoyo al uso del suelo orientado al transporte público, la reforma de las tarifas y multas de transporte, y el mantenimiento de programas que aborden las desigualdades en materia de recursos, como la reducción de las tarifas de transporte público para estudiantes, personas mayores y hogares de bajos ingresos, para ampliar el acceso al empleo, a la educación y a los servicios esenciales.

Objetivo: promover la eficiencia y la fiabilidad de la red regional de transporte de mercancías

Invertir en proyectos que mitiguen la congestión del transporte de mercancías y mejoren las operaciones

El noreste de Illinois debería seguir apoyando el Programa de Eficiencia en el Transporte y el Medio Ambiente de la Región de Chicago (CREATE, por sus siglas en inglés) y mantener los avances recientes en la implementación de sus proyectos prioritarios. La región también debería impulsar iniciativas que reduzcan los cuellos de botella para los camiones, mejoren los tiempos de viaje del ferrocarril de carga y agilicen las transferencias intermodales, con un enfoque en los lugares de mayor impacto que más contribuyen a la productividad económica regional. Debe priorizarse la implementación de mejoras que reduzcan el impacto en los vehículos de emergencia, los residentes y las empresas, como por ejemplo la separación a desnivel entre carreteras y vías férreas.

Fomentar la seguridad en los viajes de los conductores de camiones

Los responsables de la gestión del transporte deberían promover condiciones más seguras para los conductores de camiones mediante mejoras en la infraestructura, mejor información sobre rutas y un mayor acceso a áreas de descanso y estacionamiento. Reducir la congestión en los puntos críticos también puede mejorar la seguridad y la fiabilidad.

Apoyar la transición a vehículos de carga eléctricos

La región debería proporcionar la infraestructura de recarga suficiente para apoyar el deseo del sector privado de reducir la contaminación atmosférica y, al mismo tiempo, seguir siendo competitivo a medida que evolucionan las tecnologías de los vehículos. Las agencias de transporte deberían identificar incentivos y oportunidades de financiación fiables para acelerar la transición del sector hacia los combustibles alternativos y renovables, en coordinación con las empresas de servicios públicos y las partes interesadas del sector privado.

Mejorar las operaciones de transporte de mercancías urbanas y la entrega de última milla

Las agencias locales deberían implementar políticas para mejorar la seguridad y reducir la congestión, como zonas designadas para el transporte de mercancías e incentivos para las entregas fuera de las horas pico. Los responsables locales podrían implementar zonas u horarios específicos para el transporte de mercancías, incentivar las entregas fuera de las horas pico y demás. Los colaboradores regionales deben respaldar las directrices, los proyectos piloto y las mejores prácticas para facilitar la implementación a nivel local.

Reforzar el transporte de mercancías por vía marítima

Los actores públicos y privados deberían mejorar la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo de carga: mantener la infraestructura, dragar las vías navegables utilizadas por embarcaciones comerciales y mejorar el acceso portuario, al tiempo que promueven una sólida gestión ambiental y limitan la amenaza de especies invasoras.

En definitiva, la justificación económica para el sistema de transporte del noreste de Illinois es la misma que justifica la inversión en él. Un sistema que conecta a los trabajadores con los empleos, a los bienes con los mercados y a las empresas con los clientes genera beneficios que superan con creces el costo de su mantenimiento. Sin embargo, para obtener esos beneficios se requiere tanto un sistema que funcione correctamente como decisiones coordinadas sobre dónde centrar la inversión y el desarrollo, de modo que los beneficios del sistema se amplíen en lugar de diluirse. En el siguiente capítulo se examina la base financiera que hace esto posible: de dónde provienen los ingresos, los desafíos que enfrentan y qué se requiere para un camino más sostenible hacia el futuro.

Indicadores RTP para monitorear los resultados económicos	Línea de tendencia actual	Línea de tendencia deseada
Empleos cerca del transporte público de alta frecuencia Porcentaje de empleos regionales ubicados a menos de media milla del transporte público de alta frecuencia		
Tiempo de tránsito de vagones en la terminal de carga de Chicago Número promedio de horas que los trenes de mercancías pasan dentro de las terminales de carga de Chicago		
Fiabilidad en el tiempo de viaje de los camiones Índice que compara los peores tiempos de viaje de mercancías con los tiempos de viaje normales		
Retraso de los automovilistas en los cruces ferroviarios Promedio estimado de retrasos diarios, en horas, para los automovilistas en los cruces a nivel entre carreteras y vías férreas		



Gobernar, financiar y preservar estratégicamente el sistema

Cada capítulo de este plan describe algo que la región necesita que su sistema de transporte haga mejor: trasladar a las personas de forma más fiable, mantenerlas más seguras, adaptarse a un clima cambiante y apoyar una economía en crecimiento. Lograr cada uno de esos objetivos requiere estrategias específicas y muchas de ellas tienen un costo. En este capítulo se examina la base financiera que las sustenta en tres áreas: el estado de la infraestructura obsoleta y el costo de rehabilitarla; el panorama de ingresos que la financia y por qué ese panorama es cada vez más inestable; y la coordinación regional necesaria para garantizar que los recursos disponibles se dirijan hacia donde generen el mayor beneficio a largo plazo.

El mantenimiento, el funcionamiento y la mejora del sistema de transporte regional requieren una inversión y una coordinación constantes. La infraestructura de transporte de la región es amplia y diversa, e incluye autopistas, carreteras locales, puentes, trenes, autobuses, estaciones e infraestructura para bicicletas y peatones. Partes importantes de este sistema, muchas de las cuales tienen más de un siglo de antigüedad, requieren distintos niveles de mejora y modernización. Para alcanzar los objetivos de transporte de la región, será fundamental preservar esta infraestructura al tiempo que se mejora la seguridad, la fiabilidad y la responsabilidad fiscal.

En los últimos años, los líderes regionales y estatales han conseguido fuentes de ingresos más fiables que apoyan y fortalecen el sistema de transporte. En 2019, se promulgó el programa Rebuild Illinois, el programa de inversión de capital más grande y de mayor alcance en la historia del estado. El programa también introdujo cambios normativos valiosos para abordar el bajo rendimiento del impuesto sobre los combustibles para motores (MFT, por sus siglas en inglés), duplicando la tasa e indexándola a la inflación. El programa Rebuild Illinois prácticamente duplicó la financiación proporcionada por programas de inversión anteriores y ha contribuido a que más infraestructuras de transporte alcancen un buen estado de conservación.[47]

Una inversión transformadora similar, la Ley de la Autoridad de Tránsito del Norte de Illinois (NITA, por sus siglas en inglés) de 2025, reformó la gobernanza y la financiación del transporte regional. La legislación identificó nuevas fuentes de ingresos y reorientó otras para asegurar una financiación anual sostenida que estabilizara las operaciones de transporte público y evitara futuros recortes en el servicio. También creó la NITA para reemplazar a la Autoridad Regional de Transporte y para supervisar y coordinar las juntas de servicios de transporte de la región, consolidando la planificación, la asignación de fondos y los estándares de desempeño bajo una sola agencia. Estas soluciones de financiación evitan un importante déficit presupuestario, mientras que los cambios en las políticas impulsan los objetivos a largo plazo de tarifas integradas, mayor accesibilidad, planificación de capital coordinada y un servicio frecuente y fiable.[48]

Si bien el programa Rebuild Illinois y la Ley NITA están logrando avances para asegurar ingresos sólidos y a largo plazo para el transporte, persisten los problemas de financiación. Debido a que el estado carece de un programa permanente de fondos de capital, los legisladores deben aprobar un nuevo proyecto de ley de capital antes de 2030, el último año del programa Rebuild Illinois, para garantizar la continuidad del apoyo. Las fuentes de ingresos existentes para el transporte también siguen siendo inestables en medio de un panorama cambiante. Dada la magnitud de la inversión que requiere el sistema de transporte de la región, es necesario tomar medidas para identificar fuentes de financiación más duraderas que se ajusten al ritmo de los costos del sistema y no dependan de reautorizaciones periódicas.

La capacidad de la región y del estado para realizar y mantener las inversiones necesarias en transporte se ve obstaculizada por el hecho de que los costos asociados han superado los ingresos actuales. Los elevados costos de construcción, los desafíos en la ejecución de los proyectos y la fragmentación de las decisiones de inversión regionales dificultan el mantenimiento del sistema de transporte en buen estado, mientras se avanza en otras metas orientadas al futuro.

A medida que la infraestructura de transporte de la región sigue envejeciendo, se necesitan medidas decisivas. Los responsables de la toma de decisiones deben reinvertir en la infraestructura existente y abordar años de

mantenimiento postergado, además de priorizar las mejoras que apoyen los objetivos regionales relacionados con la movilidad, la seguridad, la resiliencia climática y la competitividad económica. El éxito no llegará fácilmente; requerirá una inversión significativa en un momento en que los costos ya superan la financiación. Fundamentalmente, para que estas inversiones sean posibles, resulta esencial establecer nuevas fuentes de financiación.

Las necesidades de infraestructura heredadas y el aumento de los costos requieren una inversión de capital significativa

Si bien el noreste de Illinois se beneficia enormemente de su infraestructura de transporte heredada, gran parte de la red está envejeciendo y requiere una importante reinversión. La inflación sostenida de los costos de construcción y los problemas en la ejecución de los proyectos ponen a prueba la capacidad de la región para preservar el sistema.

Infraestructura obsoleta y mantenimiento de activos diferido

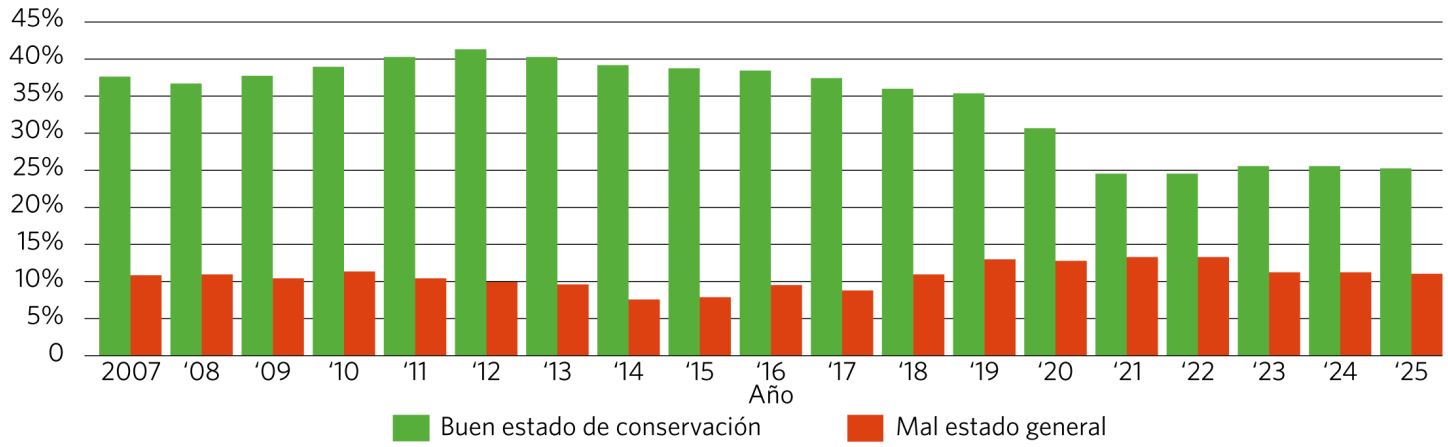
Décadas de financiación irregular han provocado que el sistema de transporte regional se deteriore más rápido de lo que se repara. La falta de inversión deteriora el rendimiento del sistema de múltiples maneras. En el caso del transporte público, esto eleva los costos operativos y degrada el servicio. En el caso de las carreteras, crea riesgos para la seguridad, como baches y grietas, y obliga a las agencias a recurrir a ciclos frecuentes de repavimentación en lugar de reconstrucciones más duraderas. El mantenimiento de los activos no solo consiste en evitar reparaciones costosas, sino que también garantiza que el sistema cumpla con los objetivos de seguridad, resiliencia y fiabilidad. Debido a la escasez de fondos y al envejecimiento de sus activos, la región suele conformarse con mantener el statu quo en lugar de buscar un cambio transformador.

Una consecuencia a largo plazo de la falta de inversión es el deterioro del estado de la infraestructura vial. Por ejemplo, los puentes del Sistema Nacional de Carreteras (NHS, por sus siglas en inglés) de la región se han deteriorado significativamente durante la última década. Desde 2016, el porcentaje de puentes en mal estado ha fluctuado en torno al umbral del 10 por ciento establecido por las directrices federales, mientras que el porcentaje de puentes en buen estado ha disminuido o se ha estancado.[49] Los recursos limitados se han redirigido a evitar que los puentes en condiciones aceptables se deterioren, en lugar de mantener aquellos que se encuentran en buen estado. Incluso con este cambio, la región tiene dificultades para cumplir con los estándares federales para puentes.

El estado de los pavimentos del NHS también ha empeorado durante este período. En comparación con la autopista de peaje de Illinois, que puede contar con un flujo constante de ingresos por peaje para reemplazar y reconstruir periódicamente la infraestructura obsoleta, la red de autopistas en general depende de fuentes de financiación variadas y menos predecibles. Si bien la autopista de peaje ha mantenido un estado relativamente bueno de sus activos y una antigüedad media baja, otros operadores de transporte no pueden mantener sus activos al mismo ritmo. Las prolongadas restricciones presupuestarias han obligado a los responsables del sistema a priorizar medidas de mantenimiento provisionales en lugar de la rehabilitación a largo plazo, lo que ha debilitado la resiliencia general del sistema.

La infraestructura ferroviaria de cercanías de la región se enfrenta a un desafío paralelo que los programas de financiación existentes no están diseñados para abordar. Los trenes de Metra cruzan 926 puentes todos los días laborables. De los puentes que Metra posee directamente, la mitad tienen más de un siglo de antigüedad y otro 30 por ciento tienen más de 75 años, que es la vida útil de un puente de acero. Estas estructuras son seguras para viajar en la actualidad, pero han superado su vida útil prevista y su mantenimiento resulta cada vez más costoso con el paso de los años. A diferencia de los puentes de carreteras, que se benefician de programas de financiación federal específicos, los puentes ferroviarios utilizados para el servicio de trenes de pasajeros no cuentan con una fuente de financiación específica a nivel federal ni estatal. Esta brecha traslada la responsabilidad directamente a las agencias de transporte público y a sus programas de inversión, que ya se encuentran bajo presión debido a las necesidades más amplias de mantenimiento de las infraestructuras.

Gráfica 21: El estado de los puentes en el National Highway System (Sistema Nacional de Carreteras) de la región se ha deteriorado durante la última década

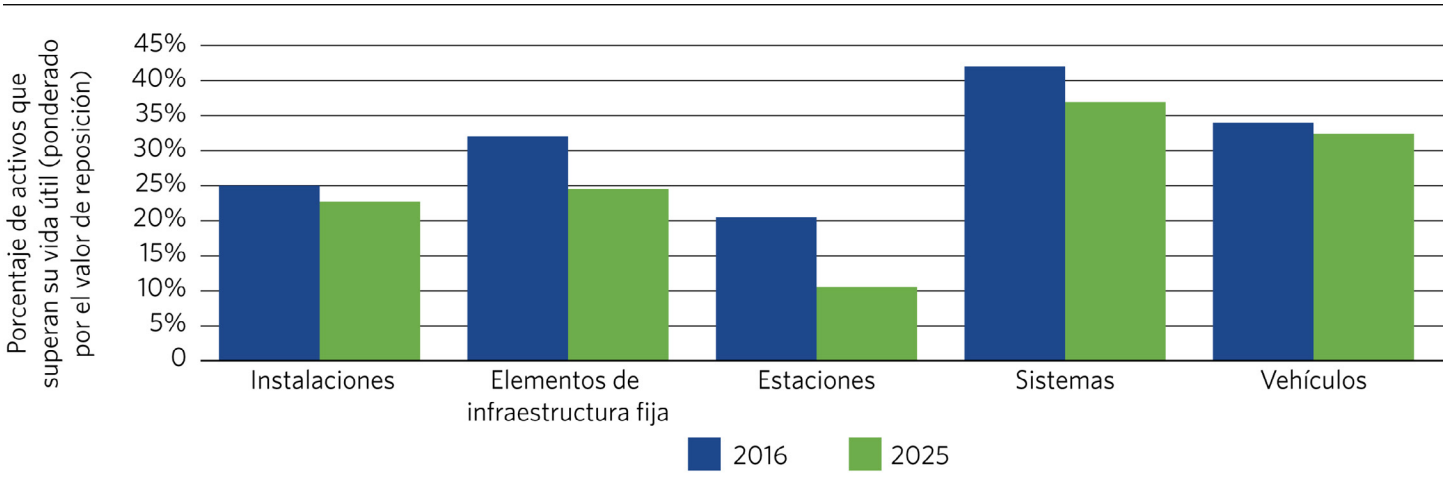


Fuente: Inventario Nacional de Puentes de la FHWA, 2025

El retraso en la inversión en transporte público de la región subraya igualmente el desajuste entre las condiciones actuales y los objetivos del sistema. Si bien las condiciones de los activos del transporte público han mejorado de forma moderada en la última década, el 25 por ciento de los activos de transporte de la región aún supera su vida útil. En la actualidad, el sistema de transporte regional se enfrenta a una necesidad de capital de USD 30,000 millones para reemplazar y reparar su historial de reparaciones pendientes.[50] Los elementos de la infraestructura fija, como la separación a desnivel y las mejoras de vía, son fundamentales para un servicio eficiente y representan casi la mitad de esta necesidad. En otras categorías de transporte público, el envejecimiento de los activos supone un riesgo operativo: los vehículos que superan su vida útil requieren un mantenimiento más frecuente y tienden a ser menos fiables. Incluso con los recientes aumentos de financiación previstos en la Ley NITA, que incluyen una asignación anual para proyectos de infraestructura de transporte, las necesidades totales superan con creces los fondos disponibles.

El mantenimiento diferido que sobrecarga el sistema hoy en día es, en gran parte, producto de decisiones de inversión tomadas hace décadas: qué construir, dónde construirlo y qué estructuras de ingresos lo sostendrían. Las decisiones que tome la región ahora determinarán las obligaciones de mantenimiento que heredarán sus sucesores.

Gráfica 22: A pesar de las mejoras, los activos de transporte que superan su vida útil siguen representando una gran parte del sistema.



Nota: La categoría de sistemas incluye sistemas de comunicaciones, control de trenes, tracción eléctrica y cobro de tarifas.
Fuente: Autoridad Regional de Tránsito, 2025.

Aumento del crecimiento de los costos de construcción

Los costos de ejecución de los proyectos representan una parte importante de los gastos del sistema de transporte, y los costos de construcción han crecido más rápido que los ingresos disponibles durante décadas. La fuerte inflación que siguió a la pandemia de COVID-19 amplió esta brecha, y profundizó los déficits de financiación que venían existiendo desde hace tiempo para el mantenimiento y la modernización del sistema.

Desde 2003, el índice nacional de costos de construcción de carreteras (NHCCI, por sus siglas en inglés), que realiza un seguimiento de los costos de mano de obra y materiales de construcción, ha aumentado de manera constante y ha superado sistemáticamente el crecimiento de los ingresos de capital del transporte. Entre 2020 y 2023, el NHCCI aumentó un 66 por ciento, lo que refleja un crecimiento a corto plazo sin precedentes.[51] Dado que el NHCCI se basa en datos de contratos de carreteras estatales, este aumento también indica una menor capacidad de compra de fondos federales para la construcción. Otros indicadores muestran tendencias similares. El índice de precios al productor de materiales de construcción aumentó un 32 por ciento durante el mismo período, casi el doble de la tasa de inflación general al consumidor.[52]

La inflación sostenida genera desafíos fiscales cada vez mayores. Incluso si el crecimiento de los costos de construcción vuelve a los niveles históricos, la elevada base de referencia garantiza que los costos seguirán siendo altos en relación con los ingresos, lo que debilita la capacidad del sistema para satisfacer las necesidades de buen estado de conservación y exacerba la incertidumbre fiscal. Los retrasos en los proyectos también conllevan consecuencias más graves, ya que cada aplazamiento deriva en un aumento mayor de los costos.

Desafíos en la ejecución de proyectos

Los proyectos de inversión sufren retrasos por muchos motivos, entre ellos la obtención de permisos, la adquisición de terrenos y la coordinación entre múltiples agencias. Dado que estos proyectos suelen depender de una secuencia estricta, los retrasos en el cronograma pueden tener efectos en cascada en otros proyectos y pueden provocar una inflación adicional, costos acumulados y la interrupción de las estrategias de financiación. Por ejemplo, un estudio sobre los retrasos en proyectos en Texas entre 2012 y 2014 reveló que, para la reconstrucción de una autopista en una gran área metropolitana, un retraso de tres meses generó un costo adicional de USD 4 millones, o USD 1.3 millones por mes.[53] En el actual entorno de alta inflación en el sector de la construcción, incluso los retrasos breves en los grandes proyectos pueden tener importantes repercusiones en los costos. Con el tiempo, esto agrava el mantenimiento diferido y socava la eficiencia en la ejecución de los proyectos.

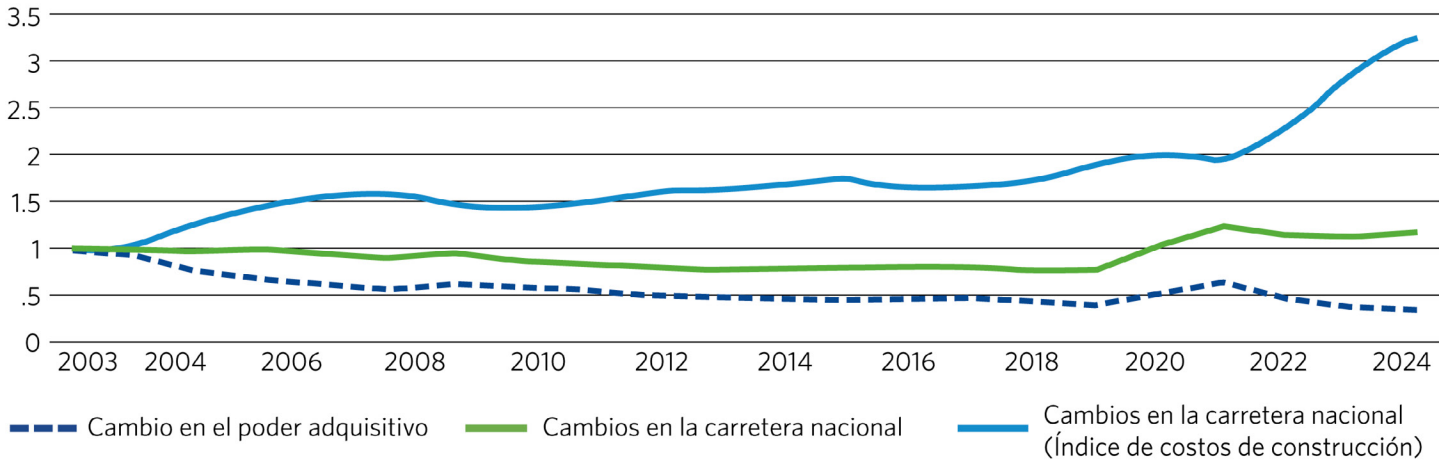
Los elevados costos de mantener una extensa red heredada, sumados al envejecimiento de los activos, el crecimiento sostenido de los costos y los desafíos en la ejecución de proyectos, subrayan la importancia de asegurar fuentes de financiación suficientes y duraderas. La inversión estratégica es esencial no solo para mantener el sistema actual, sino también para preservarlo de la manera más eficiente y rentable posible para el futuro.

El sistema de transporte depende de fuentes de ingresos que son vulnerables al riesgo

La financiación del transporte regional se compone de una combinación de ingresos federales, estatales, locales y generados por el propio sistema. Si bien los recientes avances legislativos han estabilizado algunas fuentes de financiación, varias fuentes de ingresos no están a la altura del aumento de los costos. El poder adquisitivo de los ingresos del capital de transporte —medido comparando las principales fuentes de ingresos, como los impuestos sobre los combustibles y las tasas de matriculación de vehículos, con los costos de construcción— ha disminuido de forma constante desde 2008, con fuertes caídas tras la pandemia. Aunque los costos han comenzado a estabilizarse, siguen siendo elevados y continúan superando el crecimiento de los ingresos, lo que significa que los fondos disponibles rinden menos que antes.

Este desequilibrio genera importantes desafíos. Los proyectos de inversión se enfrentan a costos crecientes debido a la alta inflación, mientras que los ingresos generados por el sistema se han vuelto menos efectivos, y las asignaciones federales y estatales siguen siendo limitadas. En consecuencia, las fuentes de financiación actuales de la región son insuficientes para cubrir las necesidades críticas de infraestructura.

Gráfica 23: A medida que disminuyeron los ingresos totales del sector del transporte y aumentó drásticamente el costo de la construcción, el poder adquisitivo del transporte disminuyó en los últimos años



Nota: Entre los ingresos de capital seleccionados se incluyen los ingresos por impuestos estatales sobre los combustibles para vehículos y los ingresos por matriculación de vehículos estatales.
Fuente: Análisis de la CMAP de los datos de la Oficina del Contralor de Illinois y del índice nacional de costos de construcción de carreteras, 2025.

Las principales fuentes de ingresos del sector del transporte se han debilitado con el tiempo

El MFT ha sido durante mucho tiempo una fuente de ingresos fundamental para el sistema de transporte. Sin embargo, una mayor eficiencia de los vehículos, una tecnología mejorada y los cambios en los patrones de traslado han reducido el consumo de combustible, lo que debilitó la estabilidad a largo plazo del MFT. A pesar de estar indexadas a la inflación, las tarifas del MFT ya no reflejan el costo real de conducir ni las diferencias en el millaje entre los conductores, lo que deriva en menores ingresos. Desde 2020, la tasa del MFT ha aumentado en un promedio de tan solo el 1.9 por ciento anual, muy por debajo del aumento anual promedio del 10 por ciento en los costos de construcción.[54] La región ya no puede depender del MFT para mantenerse al día con el aumento de los costos de construcción y las necesidades de infraestructura.

Las tasas de matriculación de vehículos a motor (MVR, por sus siglas en inglés) impuestas por el estado son otra fuente importante de ingresos para las inversiones regionales en transporte de capital. A diferencia del MFT, las tarifas de la MVR son fijas y no están indexadas a la inflación, lo que limita su sostenibilidad a largo plazo.



En 2025, una coalición de líderes políticos y cívicos de Illinois publicó Modernizing Illinois' Sales Tax: A pathway for a sustainable future, que describe los posibles impactos de la actualización del sistema de impuestos sobre las ventas del estado. Partiendo de las recomendaciones del Plan de Acción para el Transporte Regional, el informe detalla cómo reformas específicas podrían aplicar el impuesto sobre las ventas a más servicios al consumidor, abordar la escasez de ingresos y garantizar una financiación sostenible para servicios públicos esenciales como el transporte público.

El informe concluye que la reforma podría generar casi USD 2000 millones anuales en nuevos ingresos estatales y proporcionar la estabilidad financiera tan necesaria.

El impuesto sobre las ventas de Illinois es otra fuente de financiación del transporte que requiere cambios estructurales para mantenerse al día con la economía en general. El estado grava principalmente la venta de bienes, no la de servicios. Como resultado, el gasto de los consumidores, cada vez más orientado a los servicios, no se refleja en esta fuente de ingresos, lo que contribuye a una disminución de la rentabilidad. La modernización del impuesto sobre las ventas para incluir una gama más amplia de servicios aumentaría los ingresos estatales y regionales procedentes de este impuesto, que son fundamentales para las operaciones de transporte público.[55]

Jeanette Chavarria-Torres
Presidenta de DCH Construction and Hauling

Jeanette Chavarria-Torres entiende que preservar el sistema de transporte de la región requiere mucho trabajo y una infraestructura fiable. Es la presidenta de DCH Construction and Hauling y dirige una empresa familiar que transporta materiales de construcción para importantes proyectos viales en el noreste de Illinois, incluida la reconstrucción en curso de la I-294.

La trayectoria de Jeanette comenzó apoyando el negocio de transporte de su padre y, posteriormente, continuó con el legado familiar. En la actualidad, su empresa contribuye a modernizar las autopistas al tiempo que crea oportunidades para las empresas de transporte por carretera más pequeñas. Ella sabe que si los materiales no pueden transportarse de manera eficiente del punto A al punto B, los proyectos se estancan. Su historia demuestra cómo la inversión en mantenimiento, modernización y fiabilidad sostiene tanto el sistema de transporte como a las personas que dependen de él.



Los ingresos del sector del transporte, a través de las fuentes de financiación locales, estatales y federales, son vulnerables al riesgo

Los ingresos del sector del transporte de la región se enfrentan a cuatro categorías distintas de riesgo: incertidumbre en los niveles de financiación federal, limitaciones en la capacidad de contrapartida local, inestabilidad en la fórmula de asignación del estado y tendencias demográficas que están reduciendo los flujos de ingresos basados en la demanda.

Incertidumbre sobre la financiación federal: el sistema de transporte de la región depende de los fondos federales para carreteras y transporte público que se asignan a través del estado. El crecimiento de la financiación federal para carreteras y transporte público en Illinois se mantuvo limitado entre 2000 y 2023, con tasas de crecimiento anual compuesto del 0.8 por ciento y el 2.1 por ciento, respectivamente. Dado el entorno de costos persistentemente elevados, este crecimiento ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de la región. La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (IIJA, por sus siglas en inglés) representó una inversión federal histórica en infraestructura, y proporcionó a Illinois una financiación sustancial para carreteras, puentes y transporte público durante los años fiscales 2022 a 2026.[56] Dado que ese programa expirará en 2026, los defensores están pidiendo que los niveles de financiación de la IIJA sirvan como base para futuros paquetes de infraestructura y que se establezcan fórmulas de financiación más sólidas en lugar de subvenciones discrecionales. Sin embargo, la incertidumbre persiste. La reducción de los niveles actuales de financiación federal tendría repercusiones significativas y negativas en las perspectivas de financiación de capital de la región.

Restricciones del aporte local: la financiación local complementaria es esencial para aprovechar los fondos federales, especialmente en el caso de subvenciones competitivas. Por ejemplo, el programa Red Purple Modernization de la CTA, un proyecto multimillonario de varias fases que incluye la reconstrucción de desvíos y estaciones, así como mejoras en la señalización, cuenta con el apoyo de USD 1100 millones en fondos del aporte local.[57] Sin embargo, las recientes medidas administrativas han restringido la financiación competitiva del transporte, lo que podría aumentar los requisitos del aporte local. Incluso con los niveles actuales, conseguir financiación local complementaria es difícil, especialmente en comunidades históricamente desfavorecidas con capacidad fiscal limitada. Cuando la financiación local es insuficiente o se retrasa, la región pierde la capacidad de acceder a oportunidades de financiación federal y estatal que impulsen los proyectos de transporte.



Inestabilidad de la asignaciones estatales: históricamente, el estado ha asignado fondos para el transporte a las subregiones mediante acuerdos geográficos informales, en lugar de basarse en criterios de rendimiento. Si bien la participación del noreste de Illinois se ha mantenido relativamente estable en los últimos años, estos acuerdos dejan a la región sin protección legal y con niveles de financiación que no reflejan su proporción en VMT, número de usuarios del transporte público o actividad económica. Un marco duradero y transparente que dirija los fondos destinados al transporte hacia donde más se utiliza la infraestructura, donde las necesidades son mayores y donde la inversión generará los mayores beneficios tanto para la región como para el estado. Ante la ausencia de un marco de este tipo, la región sigue expuesta a riesgos, especialmente a medida que aumentan las presiones fiscales y las prioridades contrapuestas.

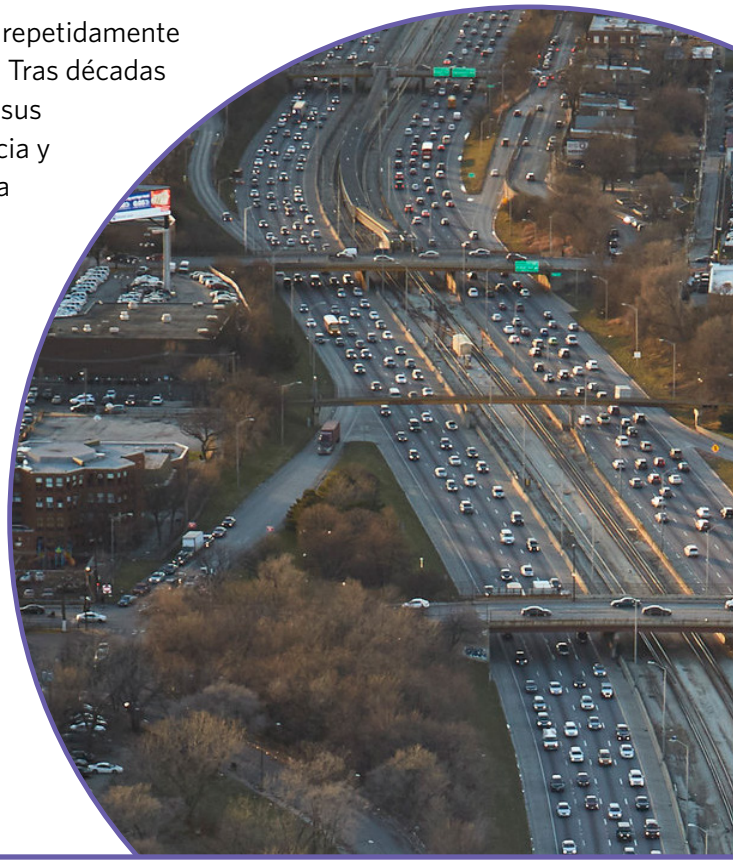
Cambios demográficos y de demanda: el crecimiento demográfico inferior al previsto reduce la actividad económica, las VMT y el número de usuarios del transporte público. Además del estancamiento del crecimiento del MFT, estas tendencias afectan a ingresos como los impuestos sobre las ventas, los peajes y las tarifas del transporte público. Las previsiones socioeconómicas actuales de la CMAP proyectan un crecimiento moderado hasta 2050, lo que refleja un estancamiento a largo plazo con amplias implicaciones para los ingresos del sector del transporte.[58] El crecimiento demográfico inferior al previsto reduce la actividad económica, las VMT y el número de usuarios del transporte público. Además del estancamiento del MFT, estos factores afectan a ingresos como los impuestos sobre las ventas, los peajes y la recaudación de tarifas de transporte. Los cambios demográficos, incluida la disminución del tamaño de los hogares y los patrones migratorios, también están provocando una demanda desigual entre los distintos modos de traslado. Estos cambios también afectan a la financiación federal y estatal basada en fórmulas, lo que significa que la región debe prepararse para posibles reducciones en la asignación de ingresos.

Dado que los costos del transporte siguen superando los niveles históricos, los ingresos de la región siguen siendo insuficientes para cubrir las necesidades del sistema a largo plazo. Esta restricción fiscal limita los proyectos que la región puede impulsar, lo que obliga a tomar decisiones de programación con consecuencias multigeneracionales. Sin una financiación predecible que se ajuste a las necesidades de mantenimiento y mejora, la región corre el riesgo de quedarse aún más rezagada en sus objetivos de transporte. Se necesitan urgentemente nuevas fuentes de financiación, incluidos recargos regionales que no dependan de las distribuciones estatales, para respaldar las inversiones de capital y operativas en el sistema de transporte de Illinois.

La colaboración regional es necesaria para realizar mejoras que optimicen las operaciones de transporte y las perspectivas de financiación

Además del mantenimiento continuo de la infraestructura, lograr un buen estado de conservación requiere modernización y mejora. Es fundamental que la región siga siendo competitiva para obtener financiación federal y que ofrezca a sus residentes opciones de transporte multimodal de alta calidad. Sin embargo, una inversión insuficiente y fragmentada puede limitar el progreso.

Los actores clave del sector del transporte regional se han reunido repetidamente para abordar las demandas de un futuro del transporte más sólido. Tras décadas de coordinación, las agencias y los colaboradores han armonizado sus estrategias para fortalecer la economía regional, mejorar la eficiencia y ampliar la accesibilidad. Los líderes han identificado proyectos para impulsar estas estrategias y han implementado con éxito mejoras cruciales.



La coordinación no es solo una preferencia de gobernanza, sino una estrategia para optimizar el uso de los recursos limitados. La planificación coordinada mejora la competitividad: en los últimos años, los proyectos liderados de forma colaborativa han conseguido millones de dólares en financiación federal y estatal que habrían sido más difíciles de obtener de forma independiente. Estas iniciativas han propiciado un progreso real. Las agencias que antes trabajaban por separado ahora planifican conjuntamente, comparten recursos y colaboran de forma más estratégica. Programas como CREATE demuestran lo que pueden lograr las alianzas interinstitucionales a largo plazo. Desde que el programa comenzó en 2003, las partes interesadas,

incluidos el Departamento de Transporte de Chicago (CDOT, por sus siglas en inglés), IDOT y Metra, han aprovechado la financiación estatal, federal y privada de la industria ferroviaria para construir más de 70 mejoras cruciales en ferrocarriles y carreteras.[59] Estas mejoras han aumentado la seguridad, incrementado la capacidad y contribuido a dar cabida al crecimiento tanto del tráfico de mercancías como de pasajeros.

Otros esfuerzos recientes refuerzan la solidez de la colaboración regional. La colaboración entre IDOT y la CTA en el corredor de la Blue Line de la I-290 está aprovechando los fondos estatales para el transporte y obteniendo financiación competitiva en virtud de la IIJA para modernizar las estaciones, ampliar la accesibilidad y mitigar las inundaciones en las carreteras y en las comunidades cercanas.[60] De manera similar, Pace y Metra se han asociado en el Centro de Transporte Intermodal Harvey para mejorar las conexiones entre las dos redes ferroviarias, ampliar la accesibilidad y aumentar las opciones de transporte adaptado.[61] Al reconocer los objetivos comunes, las agencias se coordinan para implementar iniciativas a gran escala, al tiempo que reducen los costos que habrían sido mayores si se hubieran llevado a cabo de forma independiente.

A pesar de los logros recientes, la falta de ingresos sólidos y fiables está frenando el progreso de la región en sus prioridades compartidas. Si bien las agencias han puesto en marcha iniciativas para que las estaciones de transporte público cumplan con la ADA, varios proyectos carecen de financiación y están retrasados. La mayoría de los proyectos prioritarios de separación a desnivel de la región, identificados hace décadas como clave para mejorar la seguridad y mitigar la congestión, aún se encuentran en fases iniciales. Al 2024, solo el 47 por ciento del Plan Regional de Vías Verdes y Senderos de 2009 se había completado o programado, y la plena implementación para garantizar ciclovías y aceras seguras y suficientes cerca del transporte público probablemente llevará décadas.

La coordinación y la toma de decisiones estratégicas a nivel regional son especialmente importantes para impulsar las prioridades de transporte, sobre todo en épocas de cambios rápidos. Por ejemplo, dada la velocidad a la que avanza la tecnología, el noreste de Illinois tendrá que considerar cómo integrar las nuevas tecnologías en el sistema de transporte. Estas decisiones tendrán repercusiones a largo plazo en las operaciones de la agencia y en la forma en que las personas y las mercancías se desplazan por toda la región. En este panorama cambiante, es fundamental que quienes toman las decisiones adopten un enfoque coordinado y colaborativo para proteger las operaciones de transporte, mejorar las perspectivas fiscales de la región y elevar la calidad de vida de los residentes.

Estrategias para gobernar, financiar y preservar estratégicamente el sistema

Objetivo: Planificar la modernización del sistema y avanzar hacia un estado de buen funcionamiento

Invertir en la capacidad de la región para implementar proyectos de preservación, modernización y reconstrucción

Los responsables de la gestión del transporte deberían invertir en una planificación proactiva del ciclo de vida de los activos para satisfacer las crecientes necesidades de la región. Las medidas específicas deben incluir el fortalecimiento de los ingresos disponibles, la coordinación interinstitucional y la mejora de la capacidad y la experiencia del personal. Además, se debería explorar estratégicamente la adopción de tecnologías emergentes para ayudar en la monitorización y el mantenimiento de la infraestructura.

Mejorar los datos para una mejor toma de decisiones en la gestión de activos

Con recursos limitados, la toma de decisiones basada en datos es crucial para una gestión eficaz de los activos. Los colaboradores regionales deberían colaborar para mejorar la calidad y la disponibilidad de los datos sobre el estado de los activos. Mediante la coordinación interinstitucional y las alianzas para el intercambio de datos, la región debería proporcionar informes periódicos sobre el estado de la infraestructura del sistema, incluidas carreteras, puentes, vías férreas y demás.

Reforzar la coordinación regional en torno a las infraestructuras obsoletas

El noreste de Illinois debería participar en la colaboración regional para supervisar las necesidades de mantenimiento y garantizar que la financiación de la región sea suficiente para mantener y modernizar la infraestructura de transporte. En particular, las partes interesadas deben coordinarse periódicamente en la asignación de fondos en función del rendimiento, así como en las decisiones relativas a las fuentes de financiación de infraestructuras actuales o futuras.

Objetivo: mantener y ampliar las fuentes de ingresos

Explorar la posibilidad de implementar un peaje por uso de carreteras

La región debería estudiar la posibilidad de reducir su dependencia de los ingresos provenientes del MFT y optar por una tarifa de usuario que cobre a los automovilistas en función del número de millas que recorren. Reconociendo que aún quedan interrogantes sobre la implementación, las partes interesadas en el transporte deberían realizar un estudio de viabilidad del peaje por uso de carreteras (RUC, por sus siglas en inglés) que elabore recomendaciones, sirva de base para futuros programas piloto y plantee consideraciones sobre la implementación.

Ampliar el cobro de peajes en más instalaciones de transporte

El noreste de Illinois debería establecer más peajes en las instalaciones de todo el sistema de transporte regional. Como fuente de financiación sustancial y fiable, la región debería priorizar el cobro de peajes para compensar los costos de las reconstrucciones necesarias de carreteras y otras formas de mantenimiento que son fundamentales para preservar y modernizar la infraestructura obsoleta del noreste de Illinois.

Impulsar ingresos sostenibles que crezcan con la economía y se alineen con el comportamiento de viaje

La región debe seguir supervisando su panorama de financiación y las repercusiones de los cambios en el parque automovilístico, los patrones de desplazamiento, las preferencias de los consumidores, la estabilidad de los ingresos, entre otros factores. Cuando los ingresos existentes no rinden lo suficiente o pierden poder adquisitivo, los líderes estatales y regionales deberían añadir ingresos nuevos o diferentes para garantizar que el sistema cuente con fuentes de financiación suficientes y duraderas. Cabe destacar que el impuesto sobre las ventas debería ampliarse para incluir los servicios, con el fin de reflejar mejor los cambios en la economía regional.

Establecer una fuente de ingresos regional

El noreste de Illinois debería buscar una fuente específica de financiación regional para proporcionar ingresos estables y constantes para futuras inversiones en infraestructura. Dadas las necesidades de inversión únicas e importantes de la región, los colaboradores deberían buscar fuentes de ingresos diferenciadas que puedan ayudar a complementar los fondos federales, implementar las prioridades de transporte regionales e impulsar las iniciativas de modernización.



El informe de CMAP, **Advancing a road usage charge in Illinois**, explora cómo un peaje por milla recorrida podría proporcionar una forma más sostenible y flexible de financiar el transporte, al alinear mejor los ingresos con la forma en que las personas utilizan el sistema vial. El documento describe por qué Illinois debería impulsar un estudio de viabilidad del RUC e identifica consideraciones clave para diseñar un programa que respalde las prioridades regionales en torno a la movilidad, la seguridad, la prosperidad económica y la reducción de gases de efecto invernadero.

BLUE RIBBON COMMISSION
on Transportation Infrastructure Funding and Policy

Para avanzar hacia una visión unificada del futuro del transporte, la Asamblea General de Illinois creó la Comisión Blue Ribbon. El **informe final de la comisión** recomienda acelerar la ejecución de los proyectos, ampliar la capacidad de la fuerza laboral, maximizar las inversiones, impulsar resultados sostenibles y asegurar fuentes de financiación adecuadas.

Objetivo: mejorar la colaboración gubernamental para optimizar las operaciones, el rendimiento y la capacidad fiscal del sistema

Utilizar prácticas colaborativas basadas en el rendimiento y los datos para guiar las decisiones de inversión

Ante el envejecimiento de los activos y el aumento de los costos de mantenimiento, los colaboradores regionales deberían trabajar en conjunto para gestionar los recursos limitados de forma eficiente. Las decisiones de planificación y programación del transporte deben basarse en datos y medidas de rendimiento para maximizar los beneficios.

Optimizar la entrega de proyectos

Los retrasos en la ejecución de los proyectos pueden interrumpir las operaciones de transporte e imponer costos sustanciales con el tiempo. El noreste de Illinois debería mejorar la eficiencia en la ejecución de proyectos mediante estrategias como el aumento de la capacidad del sector público, la reevaluación del alcance de los proyectos ante el aumento de los costos y la atención a las causas de retraso específicas de cada contexto.

Supervisar y prepararse estratégicamente para las tecnologías emergentes

Los agentes implicados en el sector del transporte deberían supervisar conjuntamente las innovaciones tecnológicas relacionadas con los vehículos eléctricos, los sistemas de aeronaves no tripuladas, los sistemas de transporte inteligentes, los vehículos autónomos y el análisis predictivo y de inteligencia artificial para evaluar los posibles beneficios y riesgos para el sistema de transporte de la región. A medida que las tecnologías emergentes cobran protagonismo, la región debería orientar su implementación de manera que se priorice la eficiencia, la sostenibilidad fiscal y una alta calidad de vida para los residentes.

Prever las medidas necesarias al considerar la introducción de vehículos automatizados

Al considerar posibles propuestas para integrar vehículos autónomos no tripulados (UAV, por sus siglas en inglés) en el sistema de transporte regional, las agencias deben evitar resultados que perjudiquen las operaciones, debiliten las fuentes de ingresos o amenacen el bienestar de los residentes. La región debería establecer acuerdos que garanticen un acceso uniforme a los datos recopilados por las empresas de UAV. Las agencias de transporte también deberían considerar mejoras para garantizar el funcionamiento seguro y eficiente de los UAV, como señales, semáforos y marcas viales de alta visibilidad. Dado el rápido ritmo de la innovación tecnológica y la competencia en el mercado, las condiciones y los acuerdos deben revisarse periódicamente para determinar si es necesario realizar ajustes.

Proteger la ciberseguridad del sistema de transporte

Los responsables de la implementación del transporte deben tomar medidas para prevenir ataques de ransomware, filtraciones de datos, ataques a la infraestructura y otras formas de infiltración en los sistemas en línea. La región también debería proteger a los residentes del phishing, el spam u otros intentos fraudulentos de acceder a su información de pago para tarifas, multas y cargos relacionados con el transporte.

Las estrategias que se presentan en este capítulo son necesarias, pero no suficientes por sí solas. Los nuevos ingresos son un requisito previo para resolver el problema; no son, por sí solos, la solución. Las decisiones sobre ingresos y las decisiones sobre inversiones son dos caras de la misma moneda, y la región no puede abordar una ignorando la otra. Las limitaciones financieras documentadas en este capítulo son precisamente la razón por la que las decisiones de inversión que siguen son cruciales. Dado que las necesidades superan con creces los ingresos disponibles, cada dólar destinado a un proyecto de transporte es un dólar que no está disponible para otro. La siguiente sección identifica los proyectos y programas específicos que la región ha determinado, a través de un riguroso proceso basado en el desempeño, que son los candidatos más idóneos para dicha inversión.

Indicadores RTP para monitorear el estado y la solvencia del sistema	Línea de tendencia actual	Línea de tendencia deseada
Pavimento de carreteras interestatales y no interestatales en mal estado Porcentaje de carreteras consideradas en mal estado	Permanece igual	↘
Autobuses que han llegado al final de su vida útil Porcentaje de autobuses de la flota regional que han superado su vida útil determinada	↗	↘
Vida útil de los vehículos ferroviarios Porcentaje de vehículos ferroviarios de la flota regional que han superado su vida útil determinada	Permanece igual	↘
Índice de poder adquisitivo de los ingresos de capital para transporte Índice que compara el cambio en las fuentes de ingresos de capital del estado, como el MFT y las tarifas de registro de vehículos motorizados, con los costos de transporte	↘	↗
Puentes en mal estado Porcentaje de puentes consideradas en mal estado	Permanece igual	↘





Inversiones prioritarias

Maximizar el beneficio regional en un contexto de restricciones financieras

Planificar el futuro del transporte en la región exige afrontar un desafío fundamental: las necesidades de transporte superan con creces los ingresos disponibles. El envejecimiento de las infraestructuras, los riesgos climáticos, las inquietudes por la seguridad y los cambios en los patrones de desplazamiento están ejerciendo una presión cada vez mayor sobre los medios de transporte de los que depende la región. Si bien no faltan ideas transformadoras para afrontar estos desafíos, los recursos limitados exigen decisiones estratégicas y disciplinadas sobre las inversiones que aportarán el mayor beneficio al noreste de Illinois.

En el contexto de este plan, el valor de las inversiones específicas en transporte depende de la eficacia con la que contribuyan a alcanzar los siguientes objetivos del RTP:

- Fortalecer las conexiones entre las personas y los lugares
- Priorizar la seguridad y la salud pública
- Mitigar la contaminación e invertir en infraestructuras resilientes
- Apoyar la prosperidad económica y el crecimiento inclusivo
- Gobernar, financiar y preservar estratégicamente el sistema

Un proceso estratégico y con visión de futuro que evalúa los proyectos utilizando un conjunto coherente de criterios de evaluación —un marco de evaluación basado en el desempeño— es la principal herramienta de la región para traducir de forma colaborativa y transparente estos objetivos en decisiones de inversión.

Como se detalla más adelante, el RTP identifica una lista de inversiones prioritarias: un conjunto específico de proyectos de capital regionales (RCP, por sus siglas en inglés) y programas que impulsan de manera más sustancial los objetivos regionales. Este conjunto de proyectos y programas prioritarios es la culminación de un riguroso proceso de evaluación analítica, participación de las partes interesadas y búsqueda de consenso, cuyo objetivo era identificar las inversiones mejor posicionadas para generar impactos amplios y transformadores para el noreste de Illinois en su conjunto.

Evaluación de los beneficios del proyecto. Mediante la aplicación de criterios uniformes a todos los proyectos, el proceso de evaluación puso de manifiesto el valor relativo de cada inversión propuesta y sus efectos en diversas áreas de rendimiento, como la seguridad, la movilidad, la reducción de emisiones y la conservación del sistema.

Compromiso. Mediante una sólida participación de las partes interesadas, como eventos comunitarios, un cuestionario público y reuniones de grupos de recursos, los residentes y colaboradores aportaron información valiosa sobre el contexto local y la experiencia vivida que los datos por sí solos no podrían proporcionar.

Evaluación de compensaciones. Las inversiones con mayores beneficios regionales suelen conllevar costos financieros más elevados y las inversiones que obtienen buenos resultados en algunas de las áreas objetivo del RTP pueden tener un rendimiento inferior en otras. Por lo tanto, la priorización exige evaluar las compensaciones para determinar el camino que aporte el beneficio más amplio.

Generar impulso para inversiones transformadoras

La lista de inversiones prioritarias del RTP destaca un conjunto específico de programas y proyectos que contribuyen de manera más sustancial al logro de los objetivos regionales. Esta lista no es una clasificación ni una secuencia de pasos preestablecida; es una plataforma estratégica para impulsar inversiones capaces de generar impactos amplios y transformadores en todo el noreste de Illinois. Todos los RCP incluidos en el escenario fiscalmente restringido, incluso los que no figuran en la lista prioritaria, aportan beneficios significativos a las comunidades y a los corredores donde operan y siguen siendo elegibles para recibir fondos y aprobaciones federales. Entre todas las inversiones, las prioritarias son aquellas que la región está en condiciones de impulsar con mayor decisión, es decir, las que muestran la mejor alineación entre la determinación colectiva y los recursos disponibles para lograr un cambio duradero en toda la región.



Los proyectos prioritarios representan un subconjunto selecto de proyectos de inversión que tienen un impacto particularmente significativo y que reflejan fielmente la visión regional. Estos proyectos ofrecen avances cuantificables hacia los resultados clave en ubicaciones específicas de la región, lo que demuestra cómo las estrategias del RTP se traducen en mejoras tangibles y concretas del transporte sobre el terreno.



Por el contrario, **los programas prioritarios** son categorías de inversiones recurrentes que establecen una dirección estratégica a largo plazo, al tiempo que preservan la flexibilidad en su implementación. Estos programas promueven la coordinación entre jurisdicciones y agencias, y permiten agrupar inversiones más pequeñas y relacionadas, reconociendo que ciertas estrategias son más efectivas cuando se implementan en toda la región, no solo en un lugar.

En conjunto, las 15 inversiones prioritarias seleccionadas durante el proceso de planificación conforman una estrategia equilibrada y orientada al rendimiento para la consecución de los objetivos de la región. Están diseñadas para ofrecer beneficios significativos a nivel regional, y mejorar la seguridad, la movilidad y la fiabilidad en todo el sistema de transporte. Al combinar proyectos específicos de cada lugar con inversiones programáticas a nivel de todo el sistema, la lista representa una hoja de ruta para convertir la visión regional en acciones concretas, manteniendo al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para adaptarse a medida que las prioridades, las condiciones y las oportunidades evolucionan con el tiempo. Estas inversiones prioritarias no están clasificadas y no implican ningún orden de importancia relativa.

- Impulsar el ferrocarril regional
- Chicago Hub Improvement Program
- Connect 290 Blue
- Aceras conectadas, ciclovías e infraestructura de micromovilidad
- Proyecto de mejora del corredor de la calle 75, CREATE
- Autobuses más rápidos y fiables
- Mejoras en la I-55
- Reconstrucción de las autopistas I-90/I-94 (desde la calle Hubbard hasta la calle 31
- Mejoras en North DuSable Lake Shore Drive
- Mejoras en Randall Road
- Próximas fases de Red and Purple Modernization
- Centro regional de gestión de ITS y transporte
- Accesibilidad a la estación de transporte público
- Descarbonización del transporte
- US 45: Rollins Road hasta IL 120

Impulsar el ferrocarril regional

Para impulsar el ferrocarril regional se requieren inversiones estratégicas y colaboración con transporte de carga que eliminen las limitaciones operativas y modernicen la infraestructura ferroviaria obsoleta, lo que crearía una red de transporte público más rápida, fiable y mejor conectada. Al abordar las necesidades básicas de infraestructura, estos proyectos permiten una transición hacia un modelo ferroviario regional que se ajusta a los patrones de viaje actuales, y ofrecen un servicio ferroviario regional integrado, frecuente y durante todo el día. Entre los proyectos clave se incluyen los siguientes:



Foto: Joseph Cermak

Modernización del cruce A2: reconstrucción del cruce ferroviario más transitado del Medio Oeste, por donde pasan más de 300 trenes cada día laborable. Los componentes del enclavamiento A2 y de la torre A2 tienen más de un siglo de antigüedad y deben ser reemplazados para mantener el servicio ferroviario regional fiable de Metra.



Proyecto de mejoras en Rock Island: las mejoras en la infraestructura de la línea Metra Rock Island District Line aumentarían la capacidad operativa, mejorarían la seguridad y la fiabilidad del servicio, lo que contribuiría a mejorar la coordinación entre el tráfico de mercancías y los trenes de Metra.



Servicio Express O'Hare: mejoras en la línea de servicio North Central que permitirían un futuro servicio de trenes exprés entre el aeropuerto O'Hare y el centro de Chicago, capaz de transportar a miles de viajeros en tan solo 25 minutos.

Chicago Hub Improvement Program

El programa Chicago Hub Improvement Program (CHIP) representa una inversión transformadora para el futuro del transporte ferroviario de pasajeros en el Medio Oeste y más allá. CHIP consta de dos componentes: proyectos en la estación Chicago Union Station y proyectos de infraestructura del nodo ferroviario.

Los proyectos en Chicago Union Station abarcan el vestíbulo, los andenes y la nave de la estación. Estas iniciativas están diseñadas para ampliar la capacidad, mejorar el flujo de pasajeros, reforzar la seguridad, aumentar la accesibilidad y modernizar la experiencia general en la estación para todos los usuarios de Amtrak y Metra.

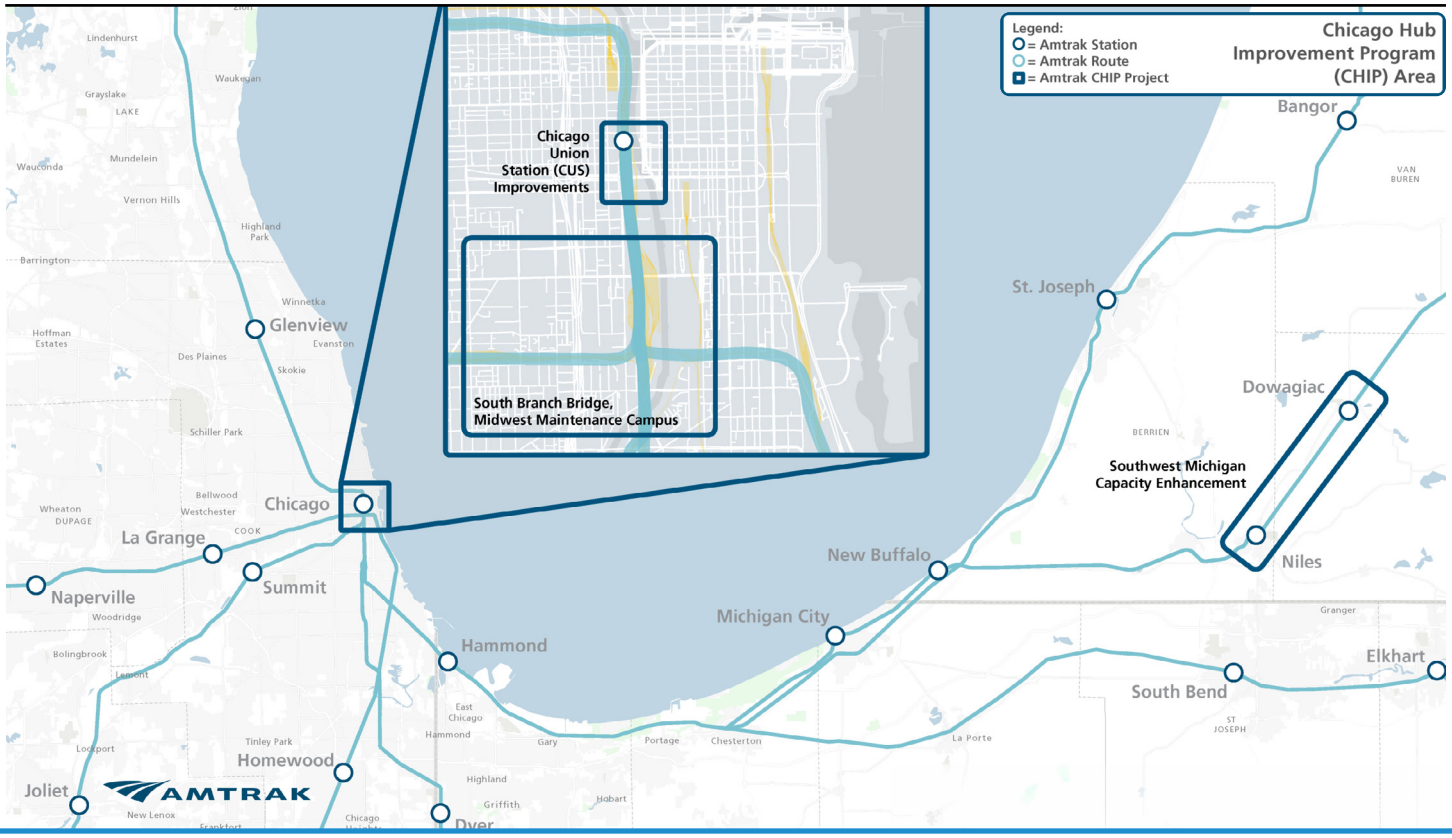
Los proyectos de infraestructura del nodo modernizarán puentes, añadirán conexiones a la red y ampliarán la capacidad de mantenimiento y almacenamiento en los patios ferroviarios; todo ello permitirá agilizar las operaciones, lograr movimientos de trenes más eficientes y reducir los retrasos.

Como punto neurálgico del transporte ferroviario nacional, Chicago desempeña un papel fundamental tanto en el servicio de pasajeros interurbano como en el regional. Sin embargo, una infraestructura envejecida no ha logrado seguir el ritmo de la creciente demanda, lo que ha provocado congestión, retrasos y problemas de seguridad. CHIP se ha diseñado para abordar estos desafíos. Mediante inversiones específicas en infraestructura esencial, el programa reforzará la fiabilidad y la seguridad, además de generar crecimiento económico a través de la creación de empleo y la inversión empresarial. CHIP prepara la red ferroviaria de la región para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras.

Impactos de la estación Union Station de Chicago

- **Tercera terminal** ferroviaria de pasajeros con mayor actividad en Estados Unidos
- **3.3 millones** de pasajeros de Amtrak al año
- **15.1 millones** de usuarios de Metra al año
- **400+** movimientos de trenes al día
- **17** líneas ferroviarias interurbanas de Amtrak
- **6** líneas de tren de cercanías Metra

Gráfica 24: La estación Union Station de Chicago es un centro importante para las rutas ferroviarias de pasajeros en todo el Medio Oeste

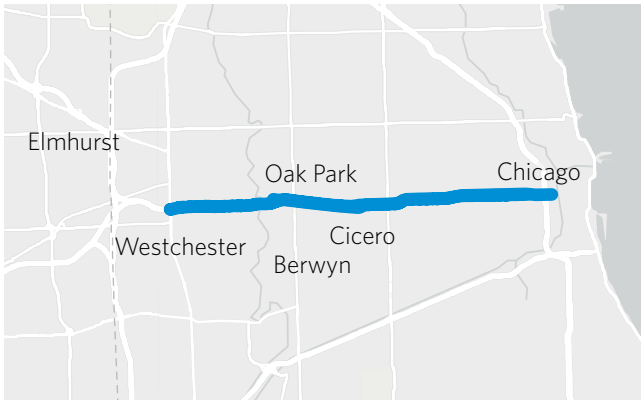


Connect 290 Blue

Connect 290 Blue es una iniciativa multimodal pionera que incluye mejoras tanto en la autopista I-290 Eisenhower como en la Blue Line de la CTA, ramal Forest Park. El corredor desempeña un papel fundamental en la movilidad regional en todos los modos de transporte, y la inversión en su infraestructura básica aportará importantes beneficios económicos, de seguridad, de resiliencia y para la comunidad. Dada su importancia, el IDOT, la CTA y la CMAP establecieron una estructura de gobernanza conjunta para impulsar una visión unificada del corredor y un programa coordinado de proyectos.

El corredor de la I-290 es una de las autopistas más congestionadas del país y necesita urgentemente una modernización para reparar su infraestructura obsoleta. El ramal Forest Park de la Blue Line, reconstruido por última vez en 1958, ahora opera bajo restricciones de zona lenta en más del 70 por ciento de su longitud, lo que exige que los trenes circulen a velocidades reducidas por motivos de seguridad. Las estaciones de ferrocarril a lo largo de la línea también necesitan mejoras significativas: solo cuatro de las once estaciones son accesibles para personas que utilizan dispositivos de movilidad.

Esta inversión reducirá la congestión, mejorará la fluidez del tráfico y la velocidad del transporte público, y hará que las estaciones sean totalmente accesibles. Las mejoras también contribuirán a impulsar el crecimiento económico, el acceso al empleo y la inclusión en áreas que históricamente han estado desconectadas de las oportunidades económicas, en parte porque la propia autopista constituye una barrera física. Además, el programa reforzará la resiliencia del corredor mitigando los riesgos de inundación y reduciendo las emisiones asociadas a la congestión.

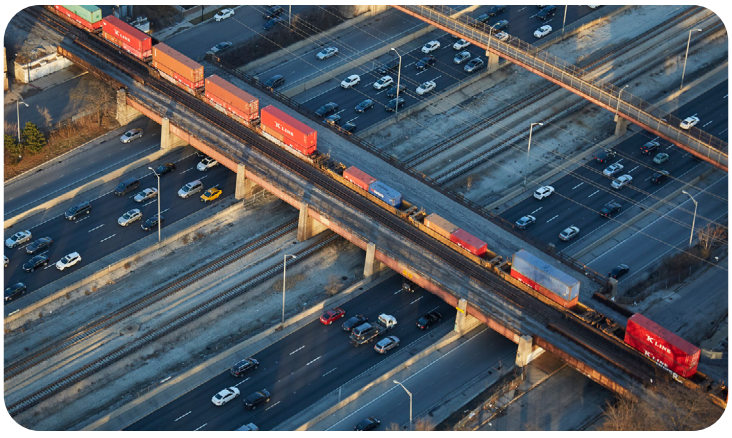


Connect 290 Blue — RCPs 13114, 22185.

Impactos de la modernización de la Blue Line de la I-290

- Ahorro de tiempo de traslado por un valor de **USD 2700 millones**
- Aumento de **USD 68 millones** en la actividad económica
- **Reducción del 6%** en los accidentes de tránsito
- **Reducción del 90%** de las zonas de tráfico lento en la Blue Line de la CTA

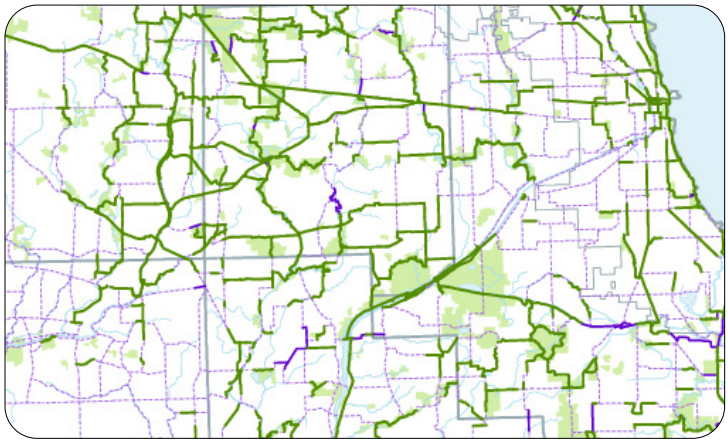




Aceras conectadas, ciclovías e infraestructura de micromovilidad

Las redes peatonales y de micromovilidad seguras, conectadas y accesibles son componentes esenciales del sistema de transporte de la región. Esta prioridad se centra en inversiones específicas que subsanen las deficiencias de la red regional de senderos y ciclovías, fortalezcan las conexiones de primera y última milla con el transporte público y mejoren las rutas para las personas que se desplazan sin utilizar vehículos. Estas inversiones refuerzan la seguridad, amplían el acceso y crean un sistema multimodal más eficiente.

Las agencias de transporte de la región están coordinando sus esfuerzos para lograr mejoras en el transporte activo en todo el noreste de Illinois:

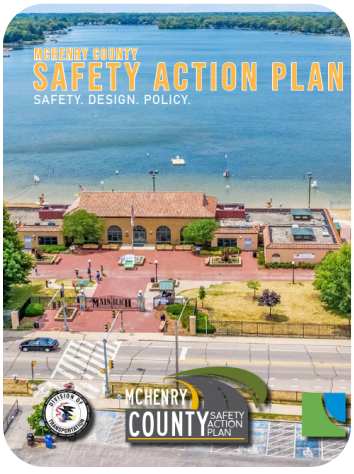


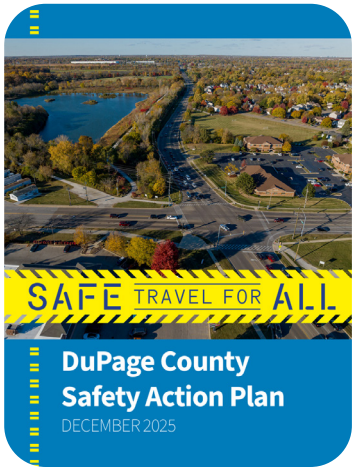
En el Regional Greenways and Trails Plan de CMAP Plan Regional de Vías Verdes y Senderos de la CMAP se describe una red continua de corredores verdes y senderos que conectan comunidades en toda la región y brindan belleza paisajística, hábitat natural y oportunidades recreativas.

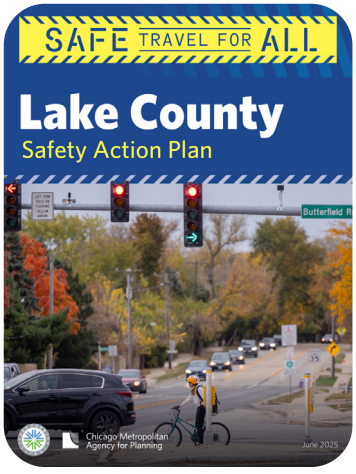




Los **condados de Cook, DuPage, Kane, Lake, McHenry y Will** han adoptado planes de acción de seguridad a nivel de condado que proporcionan hojas de ruta basadas en datos para reducir las muertes y las lesiones graves, con un fuerte énfasis en la protección de las personas que caminan y andan en bicicleta.









Proyecto de mejora del corredor de la calle 75, CREATE

El Proyecto de mejora del corredor de la calle 75 (CIP, por sus siglas en inglés) es la iniciativa más grande en el Programa de Eficiencia en el Transporte y el Medio Ambiente de la Región de Chicago, una asociación público-privada dedicada a mejorar la eficiencia de la red ferroviaria de la región. Mediante la modernización de infraestructuras ferroviarias críticas, el proyecto aportará importantes beneficios económicos, medioambientales y de movilidad.

El proyecto CIP de la calle 75 está diseñado para aliviar la congestión en Belt Junction, el punto de mayor congestión en la terminal de carga de Chicago. Seis importantes líneas ferroviarias —dos de pasajeros y cuatro de mercancías— convergen en el corredor de la calle 75, en el lado sur de Chicago, donde varios cruces a nivel provocan importantes retrasos tanto para los trenes como para el tráfico en la red vial. Las mejoras incluyen dos separaciones a desnivel entre vías férreas, así como un paso elevado para desviar el servicio Metra Southwest hacia la estación de LaSalle Street, que está menos congestionada.

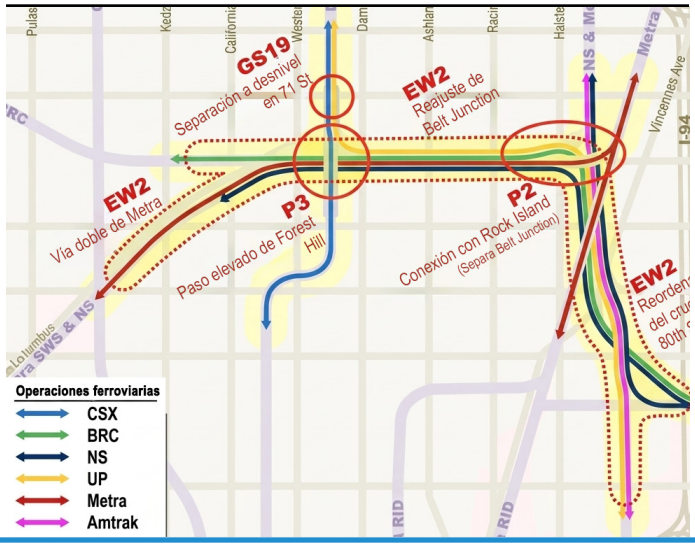
Impactos del programa CREATE

- Moderniza una red ferroviaria por la que circulan diariamente **500 trenes de mercancías** y **800 trenes de pasajeros** y de cercanías.
- La red ferroviaria nacional depende del noreste de Illinois: **1 de cada 4 trenes de carga estadounidenses** pasan por Chicago.
- Genera **USD 31,500 millones** en beneficios económicos a lo largo de 30 años.

La siguiente fase crítica del Programa de Mejora de Capital (CIP) de la calle 75 es el viaducto P2. Este proyecto aportará beneficios significativos a la región y más allá mediante:

- Tiempos de viaje más rápidos y una ampliación del servicio para los pasajeros de la línea SouthWest Service de Metra y del servicio Cardinal de Amtrak
- Una mayor capacidad para el sistema ferroviario de carga, lo que reducirá los retrasos en el transporte de mercancías y evitará que hasta un 8 % del tráfico de carga de la región se desvíe hacia el transporte por camión
- Un aumento considerable de la eficiencia operativa y de mantenimiento gracias a la combinación de las líneas SouthWest Service y Rock Island de Metra al norte de la calle 75, eliminando la necesidad de mantener 44 puentes de vía única con más de un siglo de antigüedad
- La eliminación de más de 48.000 horas de retraso acumulado para los trenes de carga y de pasajeros en la red de Chicago durante los próximos 30 años

Gráfica 25: La extensión del proyecto de mejora del corredor de 75th Street







Autobuses más rápidos y fiables

La baja velocidad de los autobuses hace que sean menos fiables para los pasajeros y más caros de operar para las agencias de transporte, lo que en última instancia reduce la competitividad del sistema de transporte de la región. Los proyectos de prioridad para autobuses ofrecen una forma rentable de proporcionar un servicio más rápido en los corredores clave. Las estrategias probadas, que incluyen carriles exclusivos para autobuses, semáforos con prioridad para saltarse filas y estaciones de pasajeros modernizadas, ofrecen mayor fiabilidad y tiempos de traslado más rápidos.[62]

Las agencias de transporte de la región están colaborando para ofrecer un servicio de autobuses más rápido y fiable:


Foto: CTA

El CDOT y la CTA están trabajando para implementar el *Plan de Mejores Calles para Autobuses* mediante dos proyectos principales:

El programa Bus Priority Zone del CDOT y la CTA aborda los puntos críticos a lo largo de las principales rutas de autobús que sufren congestión de tráfico, espacio insuficiente para el embarque o intersecciones congestionadas.

El estudio de corredores de prioridad para autobuses de la CTA desarrollará conceptos para mejoras en la prioridad de los autobuses en cinco corredores: 55th St and Garfield Avenue; Cottage Grove Avenue; Fullerton Avenue; Pulaski Road; and Western Avenue.


Foto: Pace

El programa Pulse de Pace amplía el éxito de las líneas Milwaukee y Dempster para ofrecer un servicio de autobús de tránsito rápido en las principales vías de tránsito.


Foto: Pace

El programa Bus-on-Shoulder de Pace mejora la fiabilidad y contribuye a aliviar la congestión al permitir que los autobuses eviten el tráfico en las rutas que circulan por las autopistas I-55, I-94 e I-90, que suelen estar muy congestionadas.

El creciente énfasis en la fiabilidad del servicio de autobuses refleja su eficacia para atraer y fidelizar pasajeros. También pone de relieve un enfoque regional más amplio en inversiones operativas específicas que mejoren la experiencia del usuario sin necesidad de grandes ampliaciones del sistema.

Mejoras en la I-55

Las mejoras realizadas a lo largo del corredor de la I-55, desde la I-355 hasta Coal City Road, abordan necesidades críticas de mantenimiento y mejoran la fiabilidad de un importante corredor de transporte de mercancías en el condado de Will. El condado de Will alberga el puerto interior más grande de Norteamérica, con aproximadamente 3.5 millones de contenedores de transporte que transitan por sus instalaciones intermodales cada año.[63] El corredor I-55 es la columna vertebral de ese sistema, ya que da servicio a grandes parques logísticos, terminales ferroviarias intermodales y centros de distribución. Al modernizar la I-55 en una zona de intenso desarrollo industrial, estas inversiones garantizan que las mejoras en la infraestructura se mantengan al ritmo del crecimiento del tráfico de mercancías.



I-55 mejoras — RCPs 13111, 13106, 14109.

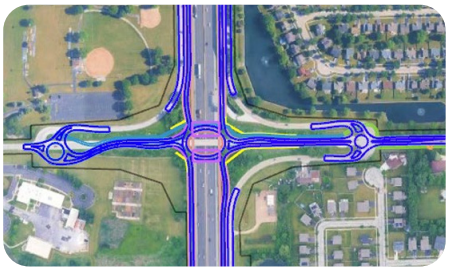
Se espera que estos proyectos reduzcan los cuellos de botella y faciliten un flujo de mercancías más eficiente, al tiempo que mitigan el impacto del tráfico pesado de camiones en las comunidades cercanas. Estas inversiones impulsan directamente las prioridades identificadas a través de un proceso de planificación colaborativa con el condado de Will, la Administración Federal de Carreteras, el IDOT y la CMAP (el Plan de Movilidad de Carga Amigable con la Comunidad del Condado de Will), que identificó a la I-55, la IL-53 y la carretera Weber como puntos clave de congestión para camiones que necesitan mejoras.[64] Entre los proyectos clave se incluyen los siguientes:



I-55 desde la I-355 hasta la IL 53 (Bolingbrook Drive): El proyecto consiste en la reconstrucción y la adición de carriles a un tramo de 2.6 millas de la I-55 en el norte del condado de Will, lo que amplía la autopista interestatal de tres a cuatro carriles en cada dirección. Este tramo conecta con la IL-53 (Bolingbrook Drive), identificada en el Plan de Movilidad de Carga del Condado de Will como un importante cuello de botella para camiones que atiende actividades logísticas y de distribución.



I-55 desde la I-80 hasta Coal City Road: Esta inversión moderniza y añade carriles a un tramo de 9.8 millas de la I-55 en el oeste del condado de Will para poner el corredor en buen estado y, al mismo tiempo, dar cabida al creciente volumen de tráfico. Este tramo da servicio directo a tres grandes parques logísticos y dos terminales ferroviarias intermodales, lo que lo convierte en uno de los tramos de autopista con mayor volumen de mercancías de la región.

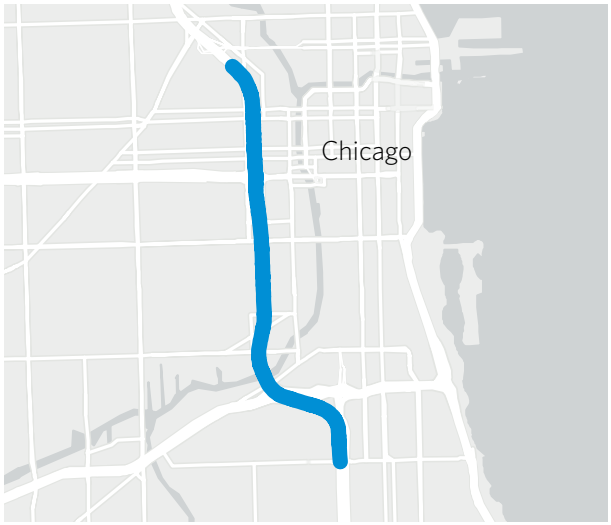


I-55 desde Weber Road hasta US 30, en Airport/Lockport Road y en IL 126: Para mejorar el acceso a la I-55 en el noreste del condado de Will, el proyecto construirá un nuevo intercambiador completo en Airport Road y ampliará el intercambiador en la IL 126 para mejorar el acceso a la I-55 en el noroeste del condado de Will. Weber Road fue identificada en en un plan de movilidad de carga del condado de Will como un punto crítico de congestión para camiones, y el nuevo acceso del enlace en Airport/Lockport Road mejorará las conexiones con las actividades industriales y logísticas del corredor

Reconstrucción de las autopistas I-90/I-94 (desde la calle Hubbard hasta la calle 31

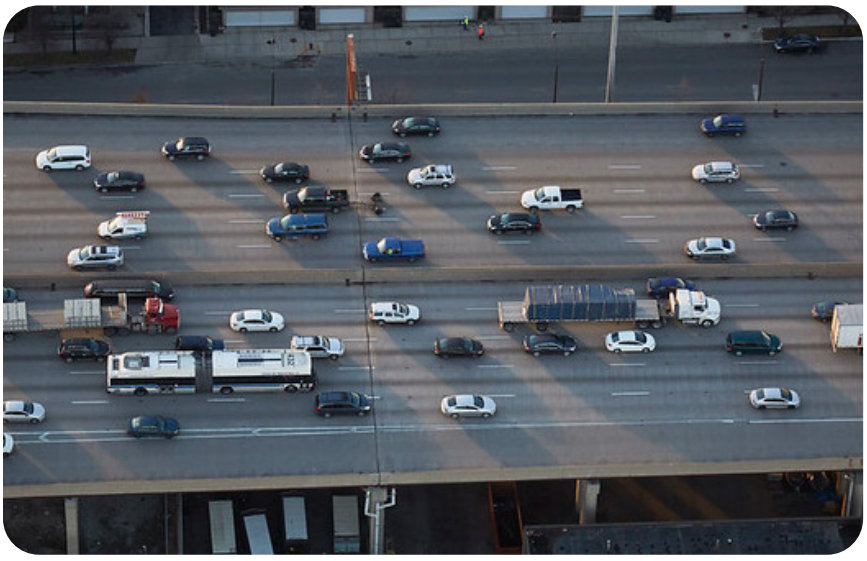
La reconstrucción de la autopista I-90/I-94 Kennedy y la autopista Dan Ryan soluciona importantes deficiencias estructurales y operativas a lo largo de un tramo de cuatro millas a ambos lados del cruce Jane Byrne. El proyecto de reconstrucción propuesto preserva la infraestructura crítica y mejora la seguridad para los más de 275,000 automovilistas que utilizan la autopista cada día.

Esta inversión se basa en el éxito del proyecto de rehabilitación de las autopistas I-90/I-94 del IDOT, que revitalizó la autopista Kennedy desde el cruce con la autopista Edens hasta la calle Ohio. El proyecto, finalizado en 2025, incluyó la rehabilitación de 36 puentes y del sistema de control de acceso a carriles reversibles, la instalación de nueva señalización y luces LED, el bacheo del pavimento y la pintura estructural. En conjunto, estos proyectos garantizan la fiabilidad a largo plazo de uno de los tramos de autopista más transitados de la región.



Reconstrucción I-90/I-94 reconstruction (de la calle Hubbard a la calle 31) — RCP 11175.





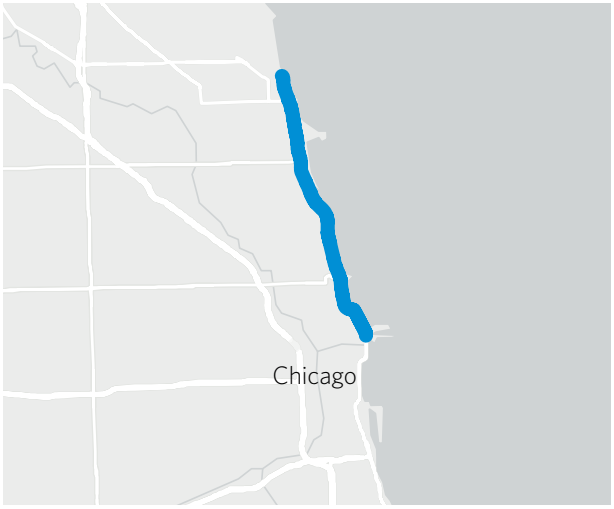


Mejoras en North DuSable Lake Shore Drive

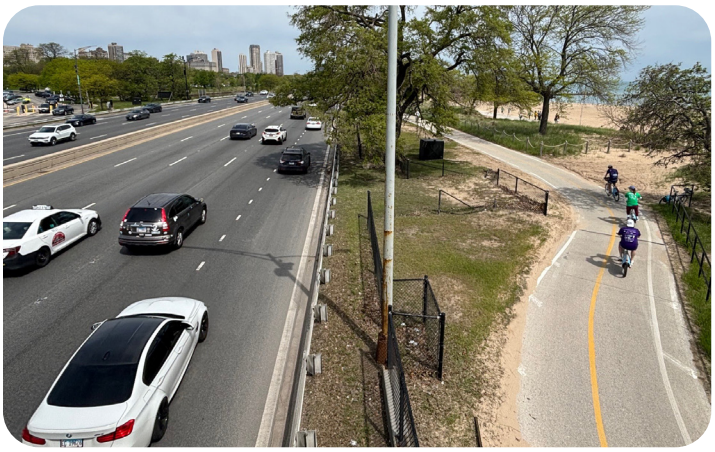
El Proyecto de mejoras de North DuSable Lake Shore Drive (NDLSD, por sus siglas en inglés) reconstruye y moderniza la infraestructura obsoleta entre Grand Avenue, en Navy Pier, y Hollywood Avenue en Edgewater. El proyecto mejora la seguridad, la fiabilidad, la accesibilidad y la conectividad multimodal en un corredor muy transitado, lo que tiene importantes implicaciones para la forma en que los residentes y visitantes acceden al lago Michigan y a los espacios recreativos circundantes.

El NDLSD, que fue construido originalmente en la década de 1930 a través de la Works Progress Administration, necesita urgentemente una reconstrucción completa o una rehabilitación importante. El mayor uso tanto del NDLSD como de los espacios verdes adyacentes, incluidos Lincoln Park, el sendero Lakefront Trail y las playas cercanas, ha sobrecargado el diseño original, lo que ha generado inquietudes de seguridad, congestión y acceso restringido a la orilla del lago.

REDEFINE THE DRIVE
NORTH DuSABLE LAKE SHORE DRIVE



Mejoras en North DuSable Drive — RCP 12120.





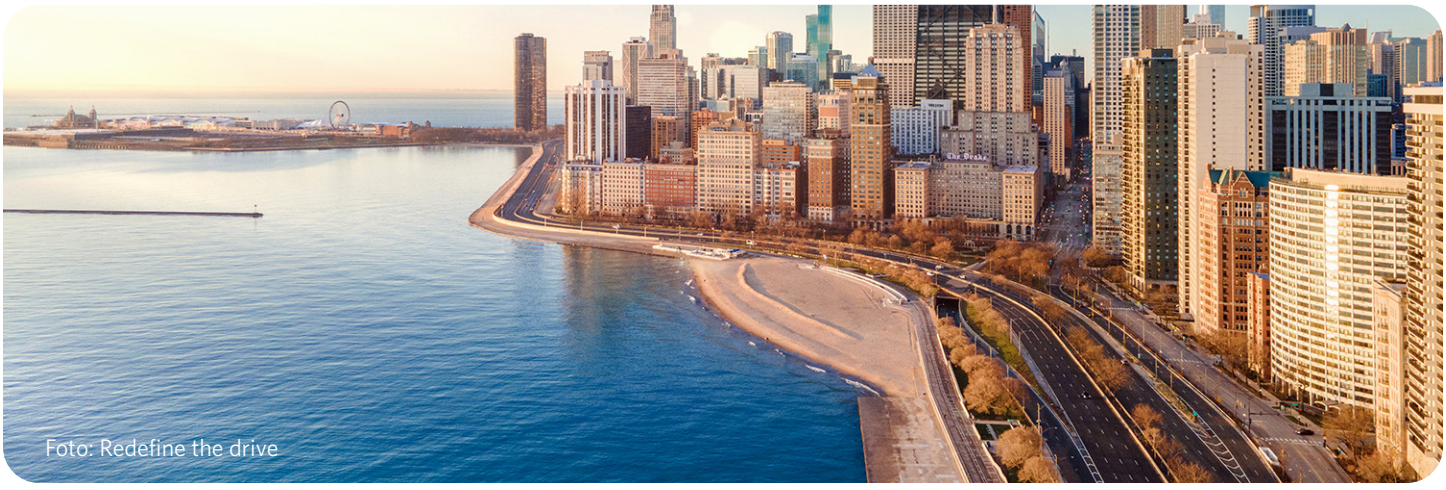
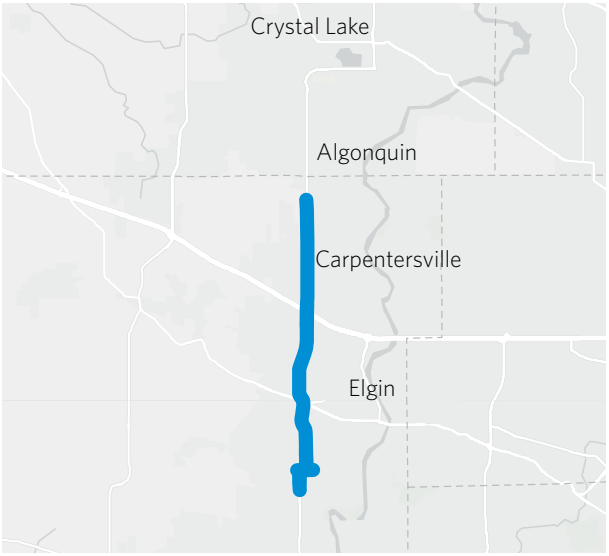


Foto: Redefine the drive

Mejoras en Randall Road

Las mejoras en Randall Road incluyen un conjunto coordinado de proyectos a lo largo de un tramo de 10 millas del corredor en el condado de Kane. Los proyectos abordan el buen estado de conservación, la fiabilidad y la seguridad vial en una conexión clave norte-sur entre las comunidades suburbanas del oeste.



Mejoras en Randall Road — RCPs 43211, 43208, 94338.

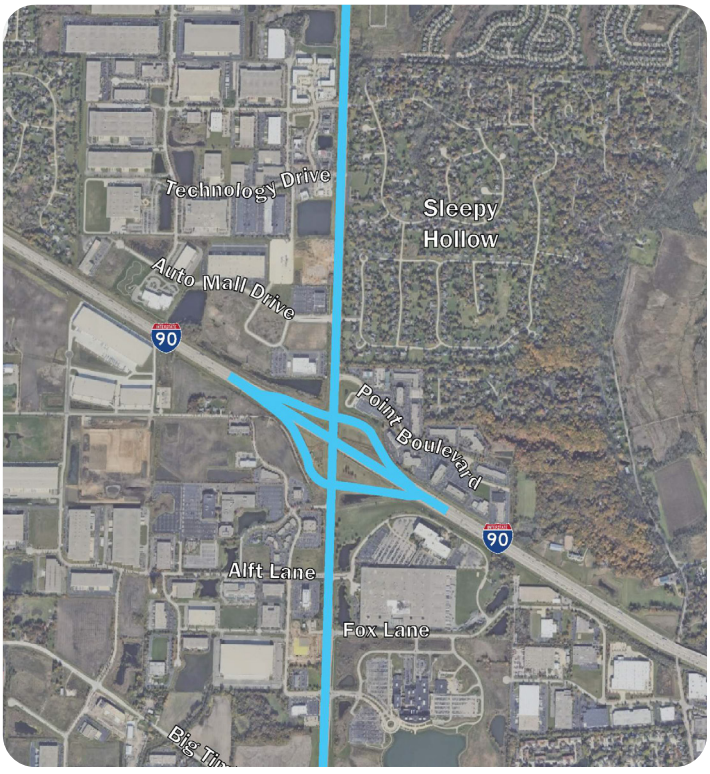
Calle Randall en la I-90: el proyecto reconfigurará el cruce de Randall Road con la I-90 mediante la adición de una nueva rampa para mejorar la conectividad. También se ampliará un tramo de media milla de Randall Road entre Point Boulevard y Alft Lane, y se añadirá infraestructura para ciclistas y peatones.

Randall Road desde el norte de Stearns Road hasta el sur de Longmeadow Parkway: esta inversión completa las obras en curso para añadir carriles a lo largo de un tramo de 10 millas de Randall Road, en el noreste del condado de Kane, lo que aumenta la sección transversal de esta importante vía arterial de dos a tres carriles en cada dirección para solucionar las limitaciones de capacidad.

Mejoras en la seguridad de la intersección y la separación a desnivel de Randall Road en Hopps Road: el proyecto modifica la intersección de Randall Road con Hopps Road, aumenta la sección transversal de dos a tres carriles en cada dirección y construye una separación a desnivel sobre la vía férrea Canadian National Railroad para eliminar conflictos, mejorar la seguridad y dar cabida al futuro crecimiento del tráfico. El proyecto también incorpora mejoras en el sistema de drenaje para reforzar la resiliencia e incluye un sendero multiusos para subsanar una importante deficiencia en la red de ciclovías y senderos peatonales.

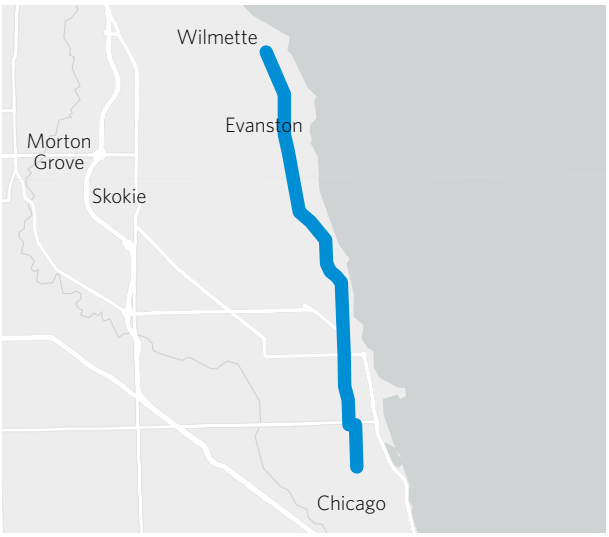


Photos: KKCOM



Próximas fases de Red and Purple Modernization

Aprovechando el éxito de la primera fase, las próximas fases del programa **Red and Purple Modernization (RPM)** de la CTA reemplazarán la infraestructura obsoleta en el corredor de 9.6 millas de las Red Line y Purple Line y en el ramal de Evanston de la Purple Line, de 3.3 millas. Una vez implementado por completo, el programa RPM permitirá a la CTA aumentar la capacidad de los trenes, mejorar la accesibilidad y la experiencia de los pasajeros a lo largo de uno de los corredores de transporte público con mayor afluencia de la región.

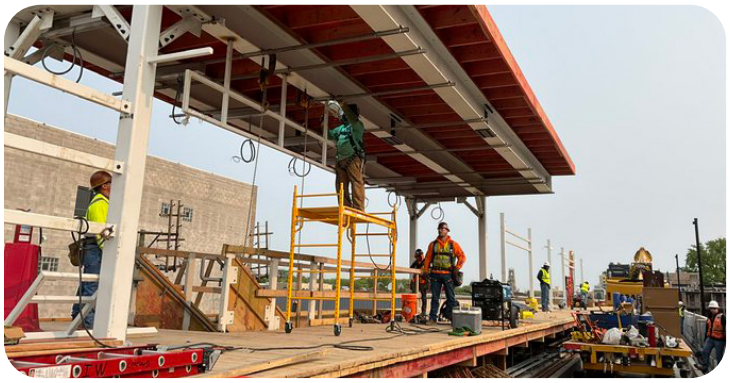


Próximas fases del proyecto Red and Purple Modernization (RPM): RCP 23188.

Gran parte de la estructura elevada, los terraplenes y las estaciones del corredor compartido de las Red Line y la Blue Line fueron construidos originalmente a principios del siglo XX. Como consecuencia, la infraestructura requiere un mantenimiento frecuente y la aplicación de zonas de velocidad reducida, lo que disminuye el rendimiento del sistema de transporte público. La reconstrucción de estaciones, vías e infraestructuras permitirá que el corredor recupere un buen estado de conservación, aumente la velocidad de los trenes, mejore la eficiencia y amplíe el acceso para las personas con discapacidad.

El proyecto también mejorará la seguridad de los pasajeros y los empleados de la CTA mediante modernizaciones como una mejor iluminación, andenes y escaleras más amplias y un acceso más seguro para el mantenimiento. Al reinvertir en esta infraestructura de transporte fundamental, el programa RPM permite a la CTA satisfacer la demanda actual y futura de pasajeros y garantiza que el corredor pueda prestar un servicio fiable a la región durante las próximas décadas.



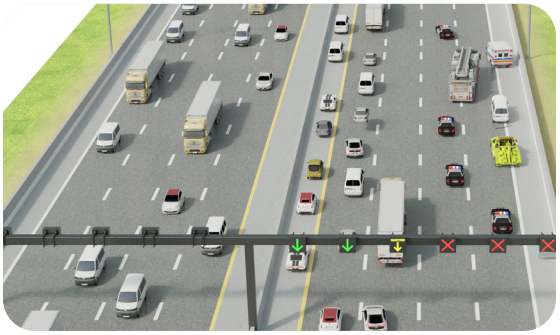




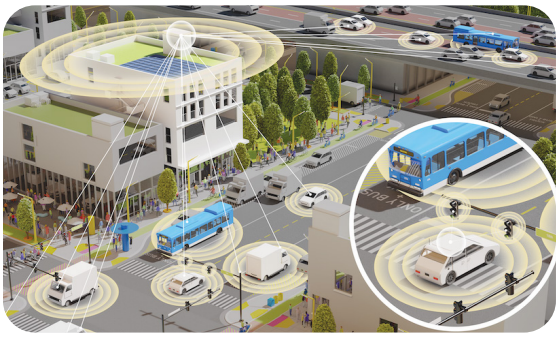
Fotos: CTA

Centro regional de gestión de ITS y transporte

La congestión impredecible provoca retrasos para las personas y las mercancías que circulan por los principales corredores del noreste de Illinois. Esta prioridad promueve un conjunto coordinado de inversiones en la gestión del sistema que optimizan el flujo de tráfico y hacen que los tiempos de traslado sean más uniformes sin ampliar la capacidad de las carreteras:



Centro regional de gestión del tráfico: el IDOT, en colaboración con las agencias del condado, está impulsando un Centro Regional de Gestión del Tráfico (TMC, por sus siglas en inglés) que servirá como centro neurálgico para el monitoreo del tráfico en tiempo real y la respuesta coordinada. Al integrar datos y operaciones en todas las jurisdicciones, el TMC ayudará a mejorar las operaciones de tráfico, agilizar la respuesta ante incidentes y los tiempos de resolución, y a permitir un uso más eficaz de la infraestructura existente.



Sistemas de transporte inteligentes: las inversiones en sistemas de transporte inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés), que incluyen semáforos coordinados, señales digitales en las carreteras y detección automática de incidentes, proporcionan herramientas para gestionar activamente la congestión y responder a las interrupciones en las carreteras a medida que se producen. Estas tecnologías ofrecen una estrategia rentable para mejorar la seguridad, la fiabilidad y el rendimiento general del sistema.







Fotos: IL Tollway

Accesibilidad a la estación de transporte público

A pesar de los avances recientes, la infraestructura de transporte público de la región no es totalmente accesible para todos los residentes. Invertir en la accesibilidad de las estaciones de transporte público significa mejorar la infraestructura existente y añadir elementos de accesibilidad esenciales, como ascensores, rampas y sistemas de señalización visual y auditiva, para que el transporte público sea una opción de traslado viable para personas de todas las capacidades. Ampliar la accesibilidad fortalece la conectividad de la red, amplía el acceso a empleos y servicios, aumenta el potencial de usuarios y mejora el rendimiento general del sistema. Esta prioridad respalda la implementación continua de iniciativas de accesibilidad a las estaciones de tren en CTA y Metra:



El **Plan de accesibilidad para todas las estaciones** de la CTA establece una hoja de ruta a largo plazo para lograr una accesibilidad del 100 por ciento a las estaciones para el año 2038. Además de facilitar el acceso sin escalones, el programa incluye la rehabilitación o sustitución de los más de 160 ascensores existentes en las estaciones, así como mejoras en la señalización del sistema ferroviario.



El plan estratégico de Metra, **My Metra, Our Future**, identifica la accesibilidad del sistema como una prioridad absoluta. El plan describe los objetivos de la agencia para la modernización de las estaciones, incluida la Iniciativa Comunitaria Metra Electric, un esfuerzo plurianual para mejorar la accesibilidad en 13 estaciones a lo largo de la línea Metra Electric.



Foto: CTA


Foto: Metra



Foto: CTA

Descarbonización del transporte

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero en el noreste de Illinois, lo que hace que la descarbonización del transporte sea esencial para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de la región.[65] Esta prioridad incluye inversiones que reduzcan las emisiones, amplíen la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, modernicen las flotas de transporte público y apoyen la transición hacia tecnologías más limpias. Dependiendo de la infraestructura de carga ampliada, estos esfuerzos mejoran la calidad del aire, fortalecen la resiliencia energética y posicionan a la región para liderar la transición hacia tecnologías de cero emisiones.

Las agencias de transporte de la región ya están impulsando iniciativas clave de descarbonización:

- El programa **National Electric Vehicle Infrastructure Program del IDOT** destina fondos a la construcción de una red pública de recarga integral que sea práctica, accesible, confiable y equitativa, y fomente la adopción de vehículos eléctricos en todo Illinois.

- El **Plan Charging Forward de la CTA** y el **Plan de Transición a Autobuses de Emisión Cero de Pace** describen cómo cada agencia avanzará hacia una flota de autobuses totalmente electrificada para 2040, con una reducción de emisiones y una mejora en la experiencia de las personas usuarias.

- El **Programa de Trenes de Cero Emisiones** pondrá en servicio trenes eléctricos de cero emisiones, lo que la convertirá en la primera operadora ferroviaria de pasajeros de EE. UU. en implementar esta tecnología.

Para alcanzar los objetivos de descarbonización de la región se requerirán múltiples vías. Cuando la electrificación es viable desde el punto de vista operativo, sigue siendo la dirección preferida a largo plazo. Cuando no lo es (debido a infraestructura compartida, acuerdos de transporte de mercancías o configuración de la red), la inversión en material rodante moderno y de menores emisiones sigue aportando reducciones significativas de emisiones, mejoras en la calidad del aire y avances en la confiabilidad que contribuyen a los mismos objetivos. Reducir las millas recorridas por vehículos mediante una mayor accesibilidad al transporte público y opciones de movilidad no motorizada constituye otra vía fundamental que complementa las mejoras a nivel de vehículo al disminuir el número total de desplazamientos en automóvil. Conscientes de que el transporte público representa una pequeña proporción de las emisiones del sector, los organismos seguirán priorizando un servicio frecuente y de alta calidad, al tiempo que impulsan la electrificación de la flota a medida que mejoren la financiación y la tecnología.



Foto: Metra



Foto: Pace



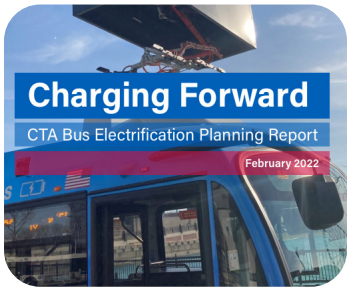




Foto: Metra

US 45: Rollins Road hasta IL 120

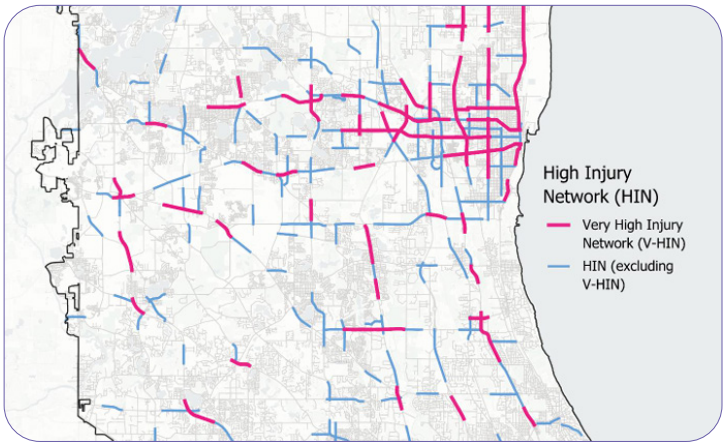
Las mejoras propuestas en la US 45 (Lake Avenue), desde Rollins Road hasta la IL 120, abordan los problemas de seguridad vial y fiabilidad en un corredor clave en el centro del condado de Lake. El proyecto ampliaría un tramo de 16 millas de la US 45 de un carril a dos carriles en cada dirección, lo que aumentará la capacidad y mejorará la fluidez del tráfico en esta importante vía arterial. Dado que este tramo ha sido identificado como una red de alto y muy alto riesgo de lesiones en el Plan de Acción de Seguridad del Condado de Lake, el proyecto también incluirá mejoras en la intersección de Rollins Road e IL 132.



US 45 desde Rollins Road hasta IL 120 — RCP 13135.

Esta inversión ayudará a aliviar los problemas de movilidad norte-sur que existen desde hace tiempo en el condado de Lake y a solucionar un cuello de botella en una ruta con un importante tráfico de camiones. Las mejoras optimizarán las rutas principales entre las localidades de Gurnee y Grayslake, y mejorará el acceso a destinos comerciales, educativos y recreativos. Al mejorar la eficiencia operativa y la capacidad del corredor, el proyecto mejora la conectividad regional, reduce los retrasos recurrentes y ofrece tiempos de traslado más fiables para todos los usuarios.







Proyectos de capital regionales

Las inversiones prioritarias no representan la totalidad de los proyectos de transporte importantes. El proceso de proyectos de capital regionales pone de manifiesto un conjunto más amplio de inversiones que cumplen criterios de elegibilidad específicos para recibir financiación federal y obtener ciertas aprobaciones federales. Los proyectos de capital regionales se clasifican en dos categorías distintas:

Proyectos con limitaciones presupuestarias: elegibles para fondos federales
Los proyectos con limitaciones presupuestarias incluyen las inversiones prioritarias, así como un conjunto más amplio de proyectos que son firmes candidatos para la inversión en función de su desempeño según los criterios de evaluación, el costo estimado y la alineación con las prioridades regionales actuales. Los proyectos comprometidos —aquellos que ya cuentan con financiación completa— están automáticamente sujetos a restricciones porque sus costos totales ya han sido cubiertos por las fuentes de financiación existentes.

Puede encontrar más información sobre el proceso de proyectos de capital regionales en el **RCP Benefits Report**. En el **Financial Plan for Transportation** encontrará una lista completa de los proyectos sujetos a restricciones presupuestarias y de aquellos no sujetos a dichas restricciones.

Proyectos sin restricciones presupuestarias: no son elegibles para fondos federales
Los proyectos que no tienen restricciones requieren un estudio más profundo o no pueden completarse actualmente dentro de los límites de los ingresos previstos para la región. Los proyectos visionarios o ilustrativos no tienen restricciones automáticas porque se encuentran en una fase inicial y exploratoria, y requieren más detalles antes de poder ser incluidos en el proceso de planificación regional.

Los proyectos de la región, que se ven limitados por restricciones presupuestarias, son diversos en cuanto a geografía, modalidad y tipo de proyecto. El costo total de completar 101 proyectos con restricciones es aproximadamente USD 65,800 millones en dólares de 2025. De estos costos, el 55 por ciento están destinados al mantenimiento y la modernización del sistema de transporte existente, lo que refleja las importantes necesidades de reparación en las redes de transporte público y carreteras de la región.

Mirando hacia adelante

Las inversiones prioritarias y los proyectos con restricciones presupuestarias deben entenderse como compromisos estratégicos, no como garantías. La inclusión de un proyecto como RCP con restricciones presupuestarias refleja el criterio regional de que es un candidato firme para recibir financiación en un momento determinado. Sin embargo, esto no garantiza la financiación ni la ejecución del proyecto. Dadas las limitaciones de financiación, es imperativo que la región evalúe los nuevos proyectos a medida que se propongan y revise la lista de RCP con recursos limitados. De este modo, se garantiza que las decisiones de inversión sigan demostrando su valor a medida que evolucionan las condiciones, la disponibilidad de financiación y las necesidades regionales.
La región cuenta con una sólida trayectoria en la transformación de los objetivos del RTP en inversiones tangibles en todo el noreste de Illinois. Los proyectos identificados en planes anteriores han pasado de la planificación a la implementación en comunidades de toda la región, lo que demuestra cómo las prioridades a largo plazo influyen en las decisiones de financiación a lo largo del tiempo. Desde 2010, se han invertido más de USD 6100 millones en RCP ya finalizados, con USD 14,400 millones adicionales en proyecto que se completarán para 2030, lo que contribuirá a lograr calles más seguras, un servicio de transporte público más fiable y un mejor acceso a las oportunidades económicas.

Este historial refuerza el papel del RTP como marco para la toma de decisiones regionales a largo plazo, en lugar de una lista estática de proyectos. Si bien los proyectos individuales pueden evolucionar a medida que avanzan en los procesos de diseño, ingeniería y financiación, el plan proporciona una estructura coherente para evaluar

continuamente las prioridades y alinear las inversiones con los objetivos regionales. Como resultado, el RTP sirve como una guía dinámica y orientada al rendimiento para dirigir los recursos limitados hacia las inversiones que mejor benefician al noreste de Illinois. El marco de evaluación del desempeño analiza no solo los beneficios a corto plazo de cada inversión, sino también su contribución a largo plazo a las perspectivas fiscales de la región.



Conclusión

El trabajo comienza aquí

Un plan es una promesa. El Plan de Transporte Regional de 2026 compromete al noreste de Illinois con una dirección clara: proteger lo que funciona, reparar lo que falla y liberar el potencial sin explotar de un sistema que, cuando funciona según lo previsto, es insuperable. Pero un plan no es más que una promesa y una promesa requiere que se cumpla.

Los maquinistas que guían los trenes de carga a través de los patios ferroviarios de la región experimentan el sistema de transporte del que trata este plan, no como un documento, sino como una red dinámica con desafíos reales. El trabajador del turno de la mañana que utiliza el transporte público para ir a trabajar, a tres transbordos de distancia, siente las carencias que este plan intenta subsanar. El puente, por el que circulan 50,000 vehículos al día, no se vuelve más seguro gracias a las palabras que aparecen en estas páginas. Lo que sí marca la diferencia —lo que determina si el noreste de Illinois estará mejor posicionado en 2050 que en la actualidad— son las acciones concretas que se lleven a cabo después de la adopción del plan.

Ese trabajo es largo, no lineal y requiere la participación constante de los residentes, los gobiernos locales, las agencias de transporte y los funcionarios electos en todos los niveles. La participación de las partes interesadas en la planificación y la programación es fundamental para la toma de decisiones informadas. Sin embargo, el proceso en sí puede parecer complejo y confuso. Por lo tanto, el plan finaliza con una guía para dicha participación: cuándo se toman las decisiones, cómo puede el público influir en ellas y por qué es importante la participación en cada etapa del proceso.

Cómo se construyen los proyectos de transporte

El Plan Regional de Transporte de 2026 es el primer paso de un proceso de varias etapas que convierte los objetivos regionales en realidades físicas. Comprender dónde encaja este plan dentro de ese proceso —y dónde se toman otras decisiones— es esencial para cualquiera que quiera dar forma al sistema de transporte que dejaremos a la próxima generación.

Paso 1

Planificación a largo plazo (usted está aquí). El RTP establece los objetivos de la región, identifica los desafíos y las oportunidades, y fija las prioridades de inversión en un horizonte de 20 años. La ley federal exige que la CMAP actualice el RTP al menos cada cuatro años. En esta etapa, la región decide qué valora, hacia dónde quiere ir y qué tipo de inversiones está dispuesta a realizar. Las prioridades regionales aquí identificadas dan forma a todas las decisiones posteriores.

Paso 2

Programación a corto plazo. El Programa de Mejora del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) es la contraparte a corto plazo del RTP. Mientras que el RTP identifica prioridades a largo plazo, el TIP destina fondos federales a proyectos específicos en un plazo de cuatro años. Los proyectos deben ser coherentes con el RTP para recibir fondos federales para el transporte, lo que significa que lo que la región decida ahora, en este plan, determinará qué proyectos son elegibles para recibir financiación en los próximos años. La CMAP actualiza el TIP periódicamente, a veces hasta ocho veces al año, y cada enmienda representa una oportunidad para que el público aporte sus opiniones en el Comité de Transporte de la CMAP o en el Comité de Políticas de la MPO. Dependiendo de la fase en la que se encuentre el proyecto en su proceso de planificación, el TIP describe un nivel de detalle cada vez mayor.

Paso 3

Planificación a nivel de proyecto y evaluación ambiental. Antes de que se pueda construir un proyecto de transporte de gran envergadura, primero debe estudiarse. Los promotores del proyecto realizan estudios de corredores, análisis de alternativas y evaluaciones ambientales para valorar los impactos e identificar el enfoque preferido. En el caso de proyectos financiados con fondos federales, este proceso se rige por la Ley Nacional de Política Ambiental y da como resultado una Declaración de Impacto Ambiental o una Evaluación Ambiental. Estos estudios deben incluir la participación pública, y sus períodos formales de comentarios constituyen una de las oportunidades más importantes para que los miembros de la comunidad influyan en proyectos específicos.

Paso 4

Diseño y derecho de paso. Una vez que un proyecto supera la evaluación ambiental, pasa a la fase de ingeniería y diseño, que establece los trazados exactos, la ubicación de las estaciones, la configuración del terreno, la infraestructura para bicicletas, las características de drenaje pluvial y los puntos de acceso.

Paso 5

Construcción. La construcción es la fase más visible, pero para cuando llega el equipo a la obra, la mayoría de las decisiones importantes ya se han tomado.

Paso 6

Operaciones, mantenimiento y supervisión del rendimiento. El ciclo de inversión en transporte no termina cuando finaliza la construcción. La infraestructura debe ser operada, mantenida y reconstruida periódicamente; el mismo ciclo de inversión que llevaron a cabo las generaciones anteriores y que la generación actual debe sostener. La CMAP supervisa el desempeño del sistema de transporte regional e informa sobre el progreso hacia los objetivos establecidos en este plan. Esos datos de rendimiento influyen en las futuras actualizaciones del RTP, las decisiones del TIP y las prioridades de financiación. El ciclo es continuo.

Cómo mantenerse comprometido



Cómo mantenerse comprometido

La CMAP organiza reuniones públicas sobre el RTP, el TIP y los principales estudios de planificación. Las reuniones de los órganos rectores, incluidos el Comité de Transporte, el Comité de Políticas de la MPO y la Junta Directiva de la CMAP, están abiertas al público. Regístrese para recibir actualizaciones, revise las enmiendas propuestas al TIP y envíe sus comentarios públicos en cmap.illinois.gov.



Explorar el Centro de Datos de la CMAP

El Centro de Datos proporciona acceso público a las métricas de rendimiento del transporte, las tendencias socioeconómicas y la información del proyecto que sirven de base para las decisiones de este plan. Úselo para hacer un seguimiento del progreso, identificar deficiencias y justificar la inversión en comunidades o corredores específicos. Visite datahub.cmap.illinois.gov.



Participar en los procesos a nivel de proyecto

Cuando se inicie un estudio de corredor, una evaluación ambiental o un proceso de diseño en su comunidad o a lo largo de un corredor que usted utilice, continúe abogando por los objetivos de transporte regional que se destacan en este plan. Los objetivos de la región solo serán tan sólidos como los proyectos que los impulsen.



Involucrar al gobierno local

Las decisiones sobre zonificación, mantenimiento de carreteras locales, construcción de aceras y desarrollo que fomente el transporte público a menudo se toman a nivel municipal. Los planes integrales locales y los programas de mejora de capital se acumulan con el tiempo hasta conformar el sistema regional que este plan busca mejorar.



Exigir responsabilidades a la región

La CMAP publica periódicamente actualizaciones sobre el estado del sistema de transporte de la región. Cuando la región progrese, celébrelo. Cuando las tendencias en materia de seguridad van en la dirección equivocada, cuando los activos de transporte público envejecen sin que se reinvierta en ellos, o cuando persisten las deficiencias en el acceso, esa información debe ser objeto de debate público.

Dos caras del libro mayor

Los retos documentados en este plan son reales y requieren recursos sustanciales. La generación de nuevos ingresos no es opcional, sino un requisito indispensable para hacer realidad la visión de la región. Las herramientas están al alcance de la mano. Ampliar el cobro de peajes en instalaciones que actualmente no los tienen, pasar de un impuesto sobre los combustibles a un peaje por el uso de las carreteras, establecer una fuente de ingresos regional específica y modernizar el impuesto sobre las ventas para que refleje cómo la economía actual genera riqueza: estos son los mecanismos específicos que identifica este plan, y la región debería implementarlos con urgencia.

Pero los ingresos son solo una parte del libro mayor.

El sistema de transporte regional es como un balance financiero. Por un lado, están los activos que la región ha construido a lo largo de más de un siglo —las autopistas, los ingresos los peajes, tarifas, impuestos y otras fuentes de financiación que la región recauda para construir y mantener su sistema de transporte. Por otro lado, existe la obligación de mantener cada milla de ese sistema, indefinidamente, al costo que exija el mercado. Durante décadas, el noreste de Illinois ha añadido nuevas carreteras, ampliaciones e instalaciones, mientras que los pasivos ha crecido más rápido de lo que los ingresos pueden seguir el ritmo. El resultado es el retraso en el mantenimiento que se documenta en este plan.

Unos mayores ingresos ayudarán a cerrar esa brecha. Pero si la región contrae deudas a un ritmo mayor del que los ingresos pueden compensar, el déficit persistirá independientemente de las nuevas fuentes de financiación que se consigan. Ese es el caso cuando se producen nuevos proyectos urbanísticos en lugares donde el costo a largo plazo de ampliar y mantener la infraestructura de transporte supera la actividad económica que genera. El desafío no reside únicamente en los niveles de ingresos, sino también en los compromisos que asume la región: qué construye, dónde construye y cómo estructura la gestión a largo plazo.

Si bien es necesario generar nuevos ingresos, estos no sustituyen una toma de decisiones más coordinada. Cada dólar recaudado de los usuarios y contribuyentes conlleva una obligación: que las agencias y los gobiernos a quienes se les confían esos recursos los dirijan de la manera más eficaz posible. Esto implica tomar decisiones de inversión que reflejen una gestión responsable a largo plazo en lugar de la practicidad a corto plazo, coordinar esfuerzos entre

las distintas jurisdicciones para evitar duplicaciones e ineficiencias, y realizar las difíciles concesiones que exige la planificación basada en el rendimiento. La región no puede exigir más a sus contribuyentes y usuarios sin exigir también más a sus agencias de transporte y gobiernos locales: más transparencia, más coordinación y más rendición de cuentas sobre cómo se utilizan los recursos públicos.

Estas no son conversaciones fáciles. Involucran a múltiples niveles de gobierno, cientos de municipios y patrones de desarrollo e inversión profundamente arraigados. Pero son conversaciones que esta región debe tener, porque la alternativa es un balance que se vuelve más difícil de gestionar con cada decisión postergada.

La elección de esta generación

La introducción a este plan comenzó con una escena que se repite cada mañana: trenes de mercancías clasificando la carga, camiones manteniendo en movimiento las cadenas de suministro y trabajadores del turno de la mañana dirigiéndose a los andenes y paradas de autobús. Ese sistema no se construyó solo. Fue construido, proyecto a proyecto, generación tras generación, por personas que decidieron que valía la pena invertir en el futuro de la región.

La pregunta que plantea este plan es si tomaremos la misma decisión.

El noreste de Illinois cuenta con la infraestructura, el talento y la capacidad institucional para convertirse en el próspero centro de transporte que sus residentes merecen: un centro seguro, fiable, accesible y construido para perdurar. Para llegar allí se necesita algo más que un plan. Requiere la participación constante de los residentes que conocen sus comunidades, de defensores que exigen rendición de cuentas, de líderes locales que alinean sus decisiones con los objetivos regionales y de agencias de transporte que se ganan la confianza pública mediante inversiones de gran impacto.

El RTP de 2026 es un paso más. El siguiente paso nos corresponde a todos.



Glosario de términos

Amtrak
El servicio nacional de trenes de pasajeros, financiado por el gobierno federal, que conecta Chicago y el noreste de Illinois con destinos en todo Estados Unidos. Los servicios de Amtrak se concentran en su centro de operaciones en la estación Union Station de Chicago y dan servicio a otras estaciones en toda la región.

Autobús interurbano
Servicio de autobús que conecta ciudades o áreas metropolitanas y ofrece viajes de larga distancia más allá del servicio de transporte público local.

Autoridad de Tránsito de Chicago (CTA)
Gestiona uno de los sistemas de transporte público más grandes del país, que abarca la ciudad de Chicago y 35 suburbios circundantes. El servicio de la CTA se presta mediante autobuses (127 rutas) y trenes (8 líneas).

Autoridad de Tránsito del Norte de Illinois (NITA)
La agencia regional de supervisión del transporte público, establecida por ley estatal para reemplazar a la Autoridad Regional de Transporte y coordinar la planificación, la financiación y el rendimiento del transporte público.

Autoridad Regional de Transporte
La antigua agencia regional de supervisión del transporte público del noreste de Illinois fue reemplazada por la NITA. Era la unidad de gobierno local creada para supervisar las finanzas, obtener financiación y llevar a cabo la planificación del transporte en toda la región, en estrecha coordinación con la CTA, Pace y Metra.

Buen estado de conservación
Situación en la que la infraestructura de transporte funciona según lo previsto y no requiere reparaciones o sustituciones importantes pendientes.

Calles completas
Un enfoque de transporte que planifica, diseña y gestiona las calles para dar servicio de forma segura a todos los usuarios, incluidas las personas que caminan, van en bicicleta, utilizan el transporte público y conducen.

Carretera arterial
Una vía principal destinada a soportar un gran volumen de tráfico a lo largo de distancias relativamente largas, que a menudo conecta comunidades, centros de empleo y autopistas.

Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP)
La organización de planificación metropolitana designada por el gobierno federal y la agencia de planificación regional designada por el estado para el noreste de Illinois.

Clúster de comercio
Industrias que exportan bienes o servicios fuera de la región, contribuyendo al crecimiento económico y a la competitividad.

Clúster local
Industrias que atienden principalmente a los mercados locales, como el comercio minorista o los servicios personales, y que apoyan la actividad económica diaria dentro de la región.

Cobro de peaje
Cobrar a los usuarios una tarifa por transitar por una carretera o instalación, a menudo como fuente de ingresos para el transporte.

Confiabilidad del tiempo de traslado
Una medida de la uniformidad de los tiempos de viaje entre trayectos, especialmente en comparación con los retrasos en el peor de los casos.

Conformidad con la calidad del aire
Un requisito federal que garantiza que los planes y programas de transporte no empeoren la calidad del aire ni retrasen el logro de las normas nacionales de calidad del aire.

Declaración de Impacto Ambiental (EIS)
Documento detallado de evaluación ambiental federal, elaborado en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental para proyectos que se prevé que tengan impactos ambientales significativos.

Departamento de Transporte de Illinois (IDOT)
Planifica, construye, opera y mantiene la extensa red de transporte de Illinois, que incluye carreteras, puentes, aeropuertos, transporte público y ferrocarriles.

Desarrollo de consolidación urbana
Desarrollo urbanístico en terrenos baldíos, abandonados o infrautilizados dentro de zonas ya urbanizadas, a menudo donde ya existe infraestructura.

Desarrollo orientado al transporte público
Desarrollo urbanístico ubicado cerca del transporte público que fomenta caminar, el uso del transporte público y una combinación de viviendas, empleos y servicios.

Descarbonización
El proceso de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular las procedentes del transporte y otros sectores importantes.

Dieta vial
Una reconfiguración de la carretera que reduce el número o el ancho de los carriles de circulación para mejorar la seguridad, fomentar el uso multimodal y reducir la velocidad del tráfico.

El Plan del Siglo
La visión regional a largo plazo para el noreste de Illinois que guiará los futuros esfuerzos de planificación.

Enfoque de Sistema Seguro (SSA)
Un marco para la seguridad vial que reconoce los errores humanos y la vulnerabilidad, y que enfatiza la responsabilidad compartida y las protecciones escalonadas para prevenir lesiones graves y mortales.

Escorrentía de aguas pluviales
El agua de lluvia o la nieve derretida que fluye sobre superficies duras en lugar de filtrarse en el suelo, a menudo transporta contaminantes y contribuye a las inundaciones.

Evaluación ambiental
Documento federal de evaluación ambiental elaborado en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental para determinar si es probable que un proyecto tenga impactos ambientales significativos.

Ferrocarril regional
Un modelo de servicio que ofrece un servicio ferroviario más frecuente durante todo el día en una región metropolitana y que admite una gama más amplia de tipos de viaje que el ferrocarril de cercanías tradicional.

Gases de efecto invernadero (GEI)
Un gas, como el dióxido de carbono o el metano, que atrapa el calor en la atmósfera y contribuye al cambio climático.

Gestión de la demanda
Estrategias destinadas a reducir o modificar la demanda de viajes, especialmente durante los períodos de mayor afluencia, y fomenta cambios en el tiempo de traslado, la ruta, el destino o el modo de transporte.

Gestión del ciclo de vida de los activos
Un enfoque de planificación que gestiona la infraestructura desde su construcción hasta su mantenimiento, rehabilitación, sustitución y eventual desmantelamiento, con el fin de maximizar su rendimiento y valor a lo largo del tiempo.

Impuesto sobre los combustibles para motores (MFT)
Un impuesto sobre la gasolina y el diésel que ayuda a financiar la infraestructura de transporte.

Incumplimiento
Designación para un área que no cumple con los estándares federales de calidad del aire para un contaminante en particular.

Intermodal
Relacionado con el movimiento de personas o mercancías utilizando más de un medio de transporte.

Inversión prioritaria
Un proyecto o programa identificado en el Plan de Transporte Regional como especialmente importante para el avance de los objetivos regionales y para brindar un amplio beneficio público.

Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)
Ley federal de derechos civiles que prohíbe la discriminación por motivos de discapacidad y exige instalaciones, servicios y transporte públicos accesibles.

Ley de Inversión en Infraestructura y Empleo (IIJA)
La ley federal de infraestructura promulgada en 2021 proporciona financiación para carreteras, puentes, transporte público, ferrocarriles y otros programas de infraestructura.

Ley Nacional de Política Ambiental
La ley federal que exige una evaluación ambiental y la participación pública para ciertos proyectos de transporte e infraestructura.

Mantenimiento diferido
Trabajos de mantenimiento o reparación necesarios que se han pospuesto, lo que a menudo deriva en un empeoramiento del estado de los activos y mayores costos a largo plazo.

Material particulado fino (PM2.5)
Partículas contaminantes del aire muy pequeñas que pueden entrar en los pulmones y el torrente sanguíneo y dañar la salud humana.

Metra
El principal sistema ferroviario de cercanías en el noreste de Illinois, que conecta el centro de Chicago con la región circundante de seis condados mediante 11 líneas y 243 estaciones.

Micromovilidad
Opciones de transporte de pequeña escala, como bicicletas y scooters, utilizadas para viajes cortos y para las conexiones con otros modos.

Millas recorridas por vehículo (VMT)
El total de millas recorridas por vehículos dentro de un área y período determinados.

Multimodal
Incluye múltiples formas de transporte, como caminar, andar en bicicleta, transporte público, conducir, transporte de mercancías y transporte aéreo.

ON TO 2050
El plan regional integral vigente sigue proporcionando una base política para el Plan de Transporte Regional de 2026.

Organización de planificación metropolitana (MPO)
El organismo regional, de carácter obligatorio a nivel federal, responsable de la planificación y programación del transporte en las zonas urbanizadas.

Óxidos de nitrógeno
Los contaminantes atmosféricos, producidos en gran medida por los motores de combustión, contribuyen a la formación de niebla tóxica, a la mala calidad del aire y a problemas de salud respiratoria.

Pace Bus
El principal proveedor de transporte suburbano, que traslada a las personas de forma segura y eficiente a través de 134 rutas fijas al trabajo, la escuela y otros destinos regionales. Pace también ofrece servicios de transporte adaptado, viajes compartidos en furgoneta y servicios a demanda para el noreste de Illinois.

Plan de transporte regional
Un plan multimodal y de largo plazo, requerido por el gobierno federal, que orienta la inversión y las políticas de transporte regional. Actualizado cada cuatro años, el plan dirige la financiación para carreteras, transporte público, y otras infraestructuras de transporte con un periodo de tiempo de 20 a 30 años.

Plan de transición para el cumplimiento de la ADA
Un plan que identifica las barreras a la accesibilidad en la infraestructura pública y describe cómo y cuándo se eliminarán.

Planificación de corredores
Un proceso de planificación coordinado centrado en mejorar el rendimiento, la seguridad y el acceso al transporte a lo largo de una carretera, línea de transporte público o corredor de viaje específico.

Primera y última milla
Los segmentos iniciales y finales de un viaje que conectan a un viajero con un servicio de transporte principal, como el transporte público, o que lo originan en él.

Programa de capital
Un programa o paquete de financiación utilizado para respaldar inversiones a largo plazo en infraestructura de transporte, como proyectos de reconstrucción, modernización o expansión.

Programa de Eficiencia en el Transporte y el Medio Ambiente de la Región de Chicago (CREATE)
Una asociación público-privada que impulsa proyectos ferroviarios y de carreteras para mejorar la eficiencia, la seguridad y la fiabilidad de la red ferroviaria de mercancías y pasajeros de la región de Chicago.

Programa de Mejora del Transporte (TIP)
El programa a corto plazo que identifica proyectos de transporte financiados por el gobierno federal que se prevé que se implementen en un período de cuatro años.

Proyecto de capital regional (RCP)
Un proyecto de transporte evaluado mediante un proceso regional en función de sus beneficios, su elegibilidad y su coherencia con los objetivos regionales y las limitaciones fiscales.

Restricción fiscal
Un requisito federal que exige que los planes y programas de transporte a largo plazo demuestren que se prevé razonablemente que habrá fondos suficientes para implementar los proyectos propuestos.

Resiliencia
La capacidad de las infraestructuras y los sistemas de transporte para resistir, adaptarse y recuperarse de interrupciones como inundaciones, calor extremo u otras situaciones de presión.

Separación a desnivel
Una mejora de la infraestructura que separa los distintos flujos de transporte, como el tráfico rodado y el ferroviario, a diferentes alturas para mejorar la seguridad y reducir los retrasos.

Servicio de transporte a demanda
Un servicio de transporte a demanda que ofrece rutas y horarios flexibles, generalmente destinado a personas mayores y personas con discapacidad.

Sistema de autobuses de tránsito rápido (BRT)
Un servicio de transporte público basado en autobuses diseñado para operar con mayor rapidez y confiabilidad que el servicio estándar, que suele incorporar elementos como carriles exclusivos, prioridad en los semáforos y estaciones mejoradas.

Sistema Nacional de Carreteras (NHS)
Una red de carreteras principales designada por el gobierno federal, fundamental para la economía, la defensa y la movilidad del país.

Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS)
Herramientas tecnológicas utilizadas para mejorar las operaciones de transporte, como los semáforos coordinados y los sistemas de monitorización del tráfico en tiempo real.

Tarifas por congestión
Una estrategia que consiste en cobrar a los conductores una tarifa por usar una carretera durante las horas pico de viaje para reducir la congestión y mejorar la fiabilidad de los tiempos de traslado.

Tasa por uso de carreteras (RUC)
Un mecanismo de financiación del transporte que cobra a los automovilistas en función del número de millas recorridas, en lugar de en función del consumo de combustible.

Tránsito de alta frecuencia
Servicio de transporte público que funciona con la frecuencia suficiente para minimizar los tiempos de espera y ofrecer viajes cómodos y fiables.

Vehículo eléctrico (VE)
Un vehículo propulsado total o parcialmente por electricidad en lugar de gasolina o diésel.

Vida útil
La vida útil prevista de un activo de transporte antes de que sea necesaria una rehabilitación o sustitución importante.

Zona lenta
Un tramo de infraestructura ferroviaria donde los trenes deben circular a velocidades reducidas debido al estado de los activos o a inquietudes de seguridad.

Apéndices

A. Políticas y procedimientos administrativos

B. Análisis de conformidad con la calidad del aire

C. Plan financiero para el transporte

D. Participación pública y de las partes interesadas

E. Informe sobre los beneficios de los proyectos de capital regionales

F. Previsión socioeconómica

G. Informe de rendimiento del sistema

H. Inventario del sistema de transporte

I. Documentación del modelo de demanda de viajes

Notas finales

1 Oficina del Alcalde de la ciudad de Chicago, "Chicago Takes Flight: O'Hare Crowned America's Busiest Airfield", enero de 2026, consultado el 3 de abril de 2026, https://www.chicago.gov/city/en/depts/mayor/press_room/press_releases/2026/january/ohare-busiest-airport.html.

2 CMAP, "Congestion Management Strategy Guidebook," consultado el 26 de enero de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/Congestion-Management-Strategy-Guidebook.pdf.

3 CMAP, "Congestion Management Strategy Guidebook.".

4 CMAP, "State of the Region", febrero de 2026, consultado el 23 de abril de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/State-of-the-Region-Report.pdf.

5 CMAP, "Mobility Recovery", enero de 2023, consultado el 3 de abril de 2026, https://storymaps.arcgis.com/stories/88db4e4032674cdd893908446329f229.

6 Departamento de Transporte de los Estados Unidos, "What Is a Safe System Approach?", 2025, consultado el 27 de marzo de 2026, https://www.transportation.gov/safe-system-approach.

7 CMAP, "Speed Management Report", 2024, consultado el 27 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/Speed-Management-Report_CMAP_2024.pdf.

8 Centro de Ciencias Colaborativas para la Seguridad Vial, "Implementing Safe Systems in the United States: Guiding Principles and Lessons from International Practice", 4 de junio de 2019, consultado el 7 de marzo de 2026, https://www.roadsafety.unc.edu/wp-content/uploads/2019/07/CSCRS_R3_Final-Report.pdf.

9 CMAP, "Transportation Safety", consultado el 3 de abril de 2026, https://cmap.illinois.gov/focus-areas/transportation/safety/.

10 CMAP, Inventario regional de emisiones de gases de efecto invernadero, 2019, consultado el 19 de marzo de 2026, https://datahub.cmap.illinois.gov/documents/4cb7e97bb5c848b495f0c446153483dc/about.

11 CMAP, "Regional greenhouse gas emissions."

12 Instituto Nacional de Ciencias de la Salud Ambiental, "Air Pollution and Your Health", consultado el 17 de octubre de 2025, https://www.niehs.nih.gov/health/topics/agents/air-pollution.

13 Estimaciones quinquenales de la ACS (2023) y análisis de la CMAP de ferrocarriles de carga con cinco o más trenes por día, basados en una muestra de recuentos de trenes, actividad en patios y terminales, y flujos de trenes de carga que atraviesan la región (2023).

14 CMAP, "Transportation Resilience Improvement Plan", 2026, consultado el 3 de abril de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/Transportation-Resilience-Improvement-Plan-2026.pdf.

15 CMAP, "Transportation Resilience Improvement Plan."

16 CMAP, "Transportation Resilience Improvement Plan.".

17 Shehadeh Alshboul, "Sustainability-Focused Pavement Management under Climate Variability", Journal of Construction Engineering and Management, 2025, consultado el 24 de abril de 2026.

18 Lightcast, "Industry Table", 2025, consultado el 1 de marzo de 2026.

19 La CMAP define la distancia a pie al transporte público de alta frecuencia como cualquier ubicación dentro de media milla de una estación ferroviaria o de una ruta de autobús con intervalos de 15 minutos o menos en horas pico, según los datos de la Especificación General de Alimentación de Transporte de 2025. Consulte: Agencia de Tránsito de Chicago, "Especificación general de alimentación de tránsito", 8 de octubre de 2025, consultado el 3 de diciembre de 2025, https://www.transitchicago.com/developers/gtfs. Pace Suburban Bus, "General Transit

Feed Specification", 8 de octubre de 2025, consultado el 3 de diciembre de 2025, https://www.pacebus.com/route-timetable-data-services.

20 Todos los datos sobre densidad de empleo provienen de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. Consulte: Oficina del Censo de los Estados Unidos, "Longitudinal Employer-Household Dynamics", 2022, consultado el 15 de diciembre de 2025.

21 CMAP, "Transit Availability Index", 2019, consultado el 29 de septiembre de 2023, https://datahub.cmap.illinois.gov/datasets/CMAPGIS::transit-availability-index-2019/explore.

22 Todos los datos sobre densidad de empleo provienen de la Oficina del Censo de los Estados Unidos. Consulte: Oficina del Censo de los Estados Unidos, "Longitudinal Employer-Household Dynamics", 2022, consultado el 15 de diciembre de 2025.

23 CMAP, "Transit Availability Index", 2019, consultado el 29 de septiembre de 2023, https://datahub.cmap.illinois.gov/datasets/CMAPGIS::transit-availability-index-2019/explore.

24 Helen F. Ladd, "Population Growth, Density and the Costs of Providing Public Services", 1992, Urban Studies, Urban Studies Journal Limited, vol. 29(2), 273-295, consultado el 8 de abril de 2026, https://www.jstor.org/stable/43083539.

25 Todd Litman, "Analysis of Public Policies that Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl", 2015, The Global Commission on the Economy and Climate, consultado el 8 de abril de 2026, https://www.lse.ac.uk/Cities/Assets/Documents/Research-Reports/NCE-Cities-Sprawl-Subsidy-Report.pdf.

26 Ciudad de Chicago, "Chicago Takes Flight: O'Hare Crowned America's Busiest Airfield", 20 de enero de 2026, consultado el 16 de febrero de 2026, https://www.chicago.gov/city/en/depts/mayor/press_room/press_releases/2026/january/ohare-busiest-airport.html.

27 Lightcast, "Industry Table", 2024, consultado el 15 de diciembre de 2025.

28 CMAP, "The Freight Landscape", octubre de 2025, 44, consultado el 15 de enero de 2025, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/CMAP_FreightLandscapeSummary.pdf.

29 Ciudad de Chicago, "Chicago Takes Flight: O'Hare Crowned America's Busiest Airfield", 20 de enero de 2026, consultado el 16 de febrero de 2026, https://www.chicago.gov/city/en/depts/mayor/press_room/press_releases/2026/january/ohare-busiest-airport.html.

30 Amtrak, "Amtrak in Illinois", 2024, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://www.amtrak.com/content/dam/projects/dotcom/english/public/documents/corporate/statefactsheets/ILLINOIS24.pdf.

31 Joseph P. Schwieterman y Nathale Nicoletti, "Reimagining the Chicago Intercity Bus Terminal", 5 de febrero de 2026, Chaddick Institute for Metropolitan Development, 1, consultado el 16 de febrero de 2026, https://www.researchgate.net/publication/400493687_Reimagining_Chicago's_Intercity_Bus_Station_Enhancing_a_Critical_Asset.

32 Joseph P. Schwieterman, Carrie Craig y Angelia Millsap, "Bus station on the Brink: City Action is Needed to Prevent the Loss of Chicago's Greyhound Terminal", 19 de abril de 2023, Chaddick Institute for Metropolitan Development, 6, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://las.depaul.edu/centers-and-institutes/chaddick-institute-for-metropolitan-development/research-and-publications/Documents/Brief%20on%20Chicago%20Greyhound%20Terminal.pdf.

33 Schwieterman et al., "Reimagining the Chicago Intercity," 6-7.

34 Schwieterman et al., "Reimagining the Chicago Intercity,", 7.

35 "The Freight Landscape", octubre de 2025, 6, consultado el 15 de enero de 2025, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/CMAP_FreightLandscapeSummary.pdf.

36 CMAP, "The Freight Landscape," 28.

37 CMAP, "The Freight Landscape," 63.

38 Lightcast, "Industry Table", 2015-2024, consultado el 15 de diciembre de 2025.

39 Lightcast, "Industry Table," 2015-2024, consultado el 15 de diciembre de 2025.

40 Texas A& M Transportation Institute, "Urban Mobility Report", agosto de 2025, 65, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/mobility-report-2025.pdf.

41 CMAP, "Truck Bottlenecks", 2023, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://datahub.cmap.illinois.gov/datasets/CMAPGIS::truck-bottlenecks-1/explore?location=41.903513%2C-88.059045%2C9.

42 Los recuentos de carga intermodal se basan en un análisis de la CMAP de datos de las compañías ferroviarias y de la Asociación Intermodal de América del Norte (IANA, por sus siglas en inglés). Consulte: CMAP, "Intermodal Facility Lift Counts and Regional TEU Estimate", 2005-2024, consultado el 15 de agosto de 2025.

43 Michael Rizzo, Jesse McGrath, Chad McEvoy, Marta Fuoco, "Cicero Rail Yard Study Final Report", febrero de 2014, Agencia de Protección Ambiental de EE. UU., consultado el 1 de marzo de 2026, https://nepis.epa.gov/Adobe/PDF/P100IVT3.pdf.

44 Lightcast, "Industry Table", 2015-2024, consultado el 15 de diciembre de 2025.

45 Lightcast, "Occupation Report", 2010-2024, consultado el 15 de diciembre de 2025. Los datos sobre salarios dignos provienen del Instituto Tecnológico de Massachusetts. Consulte: Instituto Tecnológico de Massachusetts, Living Wage Calculator, 2025, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://livingwage.mit.edu/.

46 Oficina de Estadísticas Laborales de EE. UU., "Consumer Expenditures in the Chicago Metropolitan Area", 2024, consultado el 15 de diciembre de 2025, https://www.bls.gov/regions/midwest/news-release/consumerexpenditures_chicago.htm.

47 Departamento de Transporte de Illinois, Rebuild Illinois Capital Program, 2019, consultado el 3 de marzo de 2026, https://idot.illinois.gov/programs-and-projects/multimodal-transportation/rebuild-illinois-capital-program.html.

48 CMAP, "Historic transit legislation realizes CMAP's vision for a stronger, more integrated system", 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/news-updates/historic-transit-legislation-realizes-cmaps-vision-for-a-stronger-more-integrated-system/.

49 CMAP, Federal Performance Measure Dashboards, 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://experience.arcgis.com/experience/4415ff2ee63a4d1ebc5baa0f13ea0f23/page/Highway-assets?views=Bridge-condition.

50 Autoridad Regional de Tránsito, 2025 Capital Asset Condition – Summary Repor, 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://www.rtachicago.org/blog/2025/05/20/rta-releases-2025-report-showing-gains-in-transit-capital-funding-but-significant-new-investment-still-needed.

51 Eno Center for Transportation, "Rising Construction Costs: Analyzing the Contributors to Cost Escalations and the Impact on Federal Transportation Infrastructure Investments", 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://enotrans.org/wp-content/uploads/2025/08/Rising-Construction-Costs-White-Paper_Final.pdf.

52 Eno Center for Transportation, "Rising Construction Costs."

53 Biblioteca Nacional de Transporte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, "Assessing the costs attributed to project delay during project pre-construction stages", 2016, consultado el 3 de marzo de 2026, https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/30876.

54 CMAP, "Advancing a road usage charge in Illinois", 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/RoadUsageCharge_202512.pdf.

55 CMAP, "Modernizing Illinois' sales tax: A pathway to a sustainable future", 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/modernizing-Illinois-tax-report.pdf.

56 Instituto de Política Económica de Illinois, Infrastructure Investment and Jobs Act Transportation Funding Summary for Illinois, 2022, consultado el 3 de marzo de 2026, https://illinoisupdate.com/wp-content/uploads/2022/03/iija-transpo-funding-for-illinois.pdf#:~:text=As%20a%20result%20of%20the%20IIJA%2C%20Illinois,totaling%20$.

57 Autoridad de Tránsito de Chicago, Red & Purple modernization, consultado el 3 de marzo de 2026, https://www.transitchicago.com/rpm/.

58 CMAP, ON TO 2050 Socioeconomic Forecast Data 2022 and 2018 Series, consultado el 3 de marzo de 2026, https://datahub.cmap.illinois.gov/datasets/01b2e734f2dd48009fe85e6d907b33a6/about.

59 CREATE Program summary, 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://www.createprogram.org/wp-content/uploads/status_map.pdf.

60 CMAP, I-290 Eisenhower Expressway/Blue Line Corridor project gets boost, 2024, consultado el 3 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/news-updates/i-290-eisenhower-expressway-blue-line-corridor/.

61 CMAP, Northeastern Illinois Priority Investments, 2025, consultado el 3 de marzo de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/PriorityInvestmentsBooklet_2025-2026_FinalWeb.pdf.

62 CMAP, "Bus Speed and Reliability", 4 de octubre de 2023, consultado el 8 de abril de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/PART_recommendations-b5-better-buses.pdf.

63 CMAP, Chicago Intermodal Facility Lift Counts and Regional TEU Estimate (through 2024), June, 2025,consultado el 20 de Mayo de 2026, https://engage.cmap.illinois.gov/28148/widgets/97089/documents/71095.

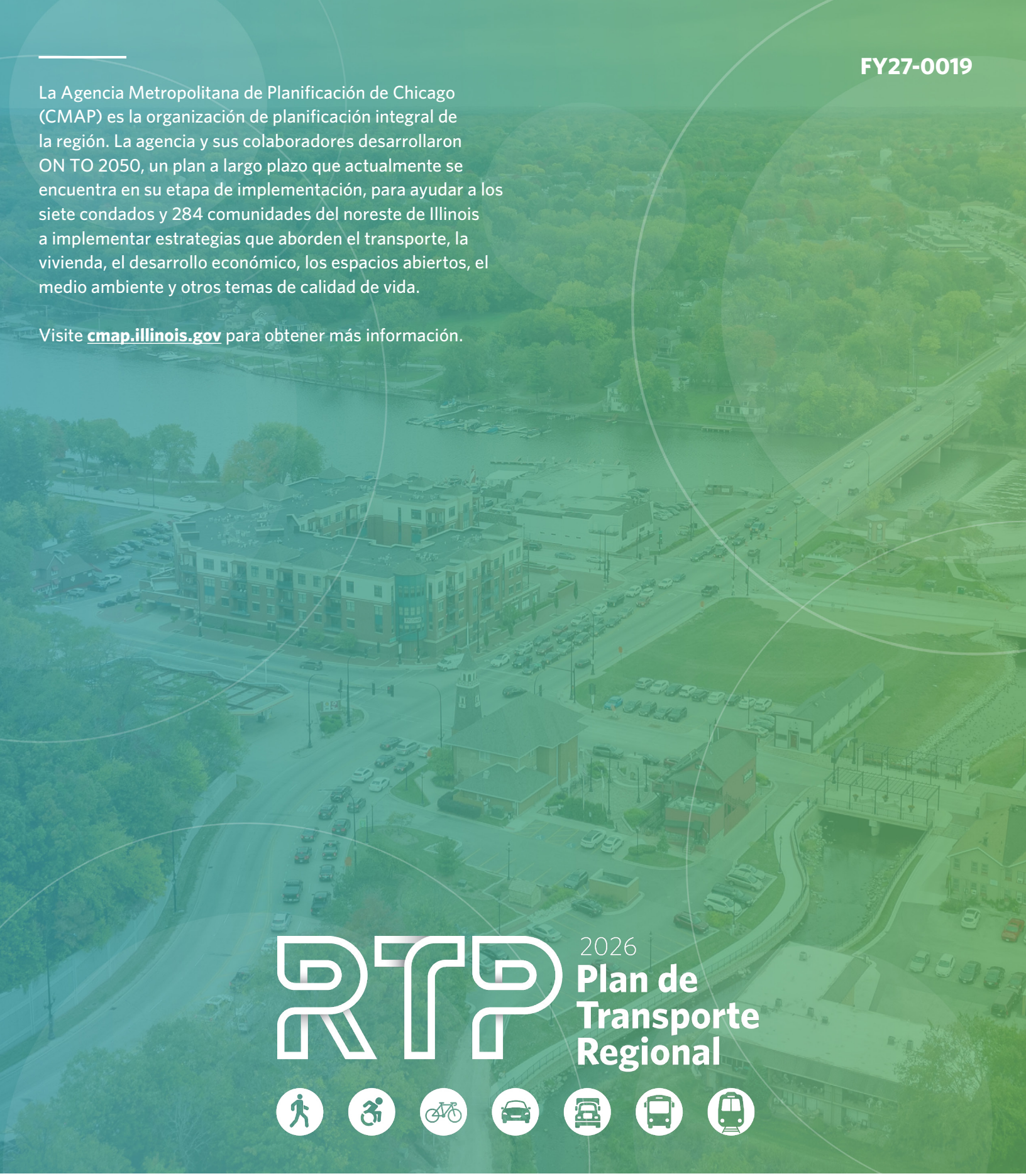
64 Centro de Desarrollo Económico del Condado de Will, "Transportation Assets", 2023, consultado el 8 de abril de 2026, https://willcountyced.com/site-selection/transportation-assets/.

65 CMAP, "Comprehensive Climate Action Plan for Greater Chicago", marzo de 2026, 6, consultado el 8 de abril de 2026, https://cmap.illinois.gov/wp-content/uploads/2026-climate-action-plan.pdf.

FY27-0019

La Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP) es la organización de planificación integral de la región. La agencia y sus colaboradores desarrollaron ON TO 2050, un plan a largo plazo que actualmente se encuentra en su etapa de implementación, para ayudar a los siete condados y 284 comunidades del noreste de Illinois a implementar estrategias que aborden el transporte, la vivienda, el desarrollo económico, los espacios abiertos, el medio ambiente y otros temas de calidad de vida.

Visite **cmap.illinois.gov** para obtener más información.



RTP 2026 Plan de Transporte Regional

Chicago Metropolitan Agency for Planning

433 West Van Buren Street, Suite 450, Chicago, IL 60607
312-454-0400