



VAMOS
AL AÑO

20

40

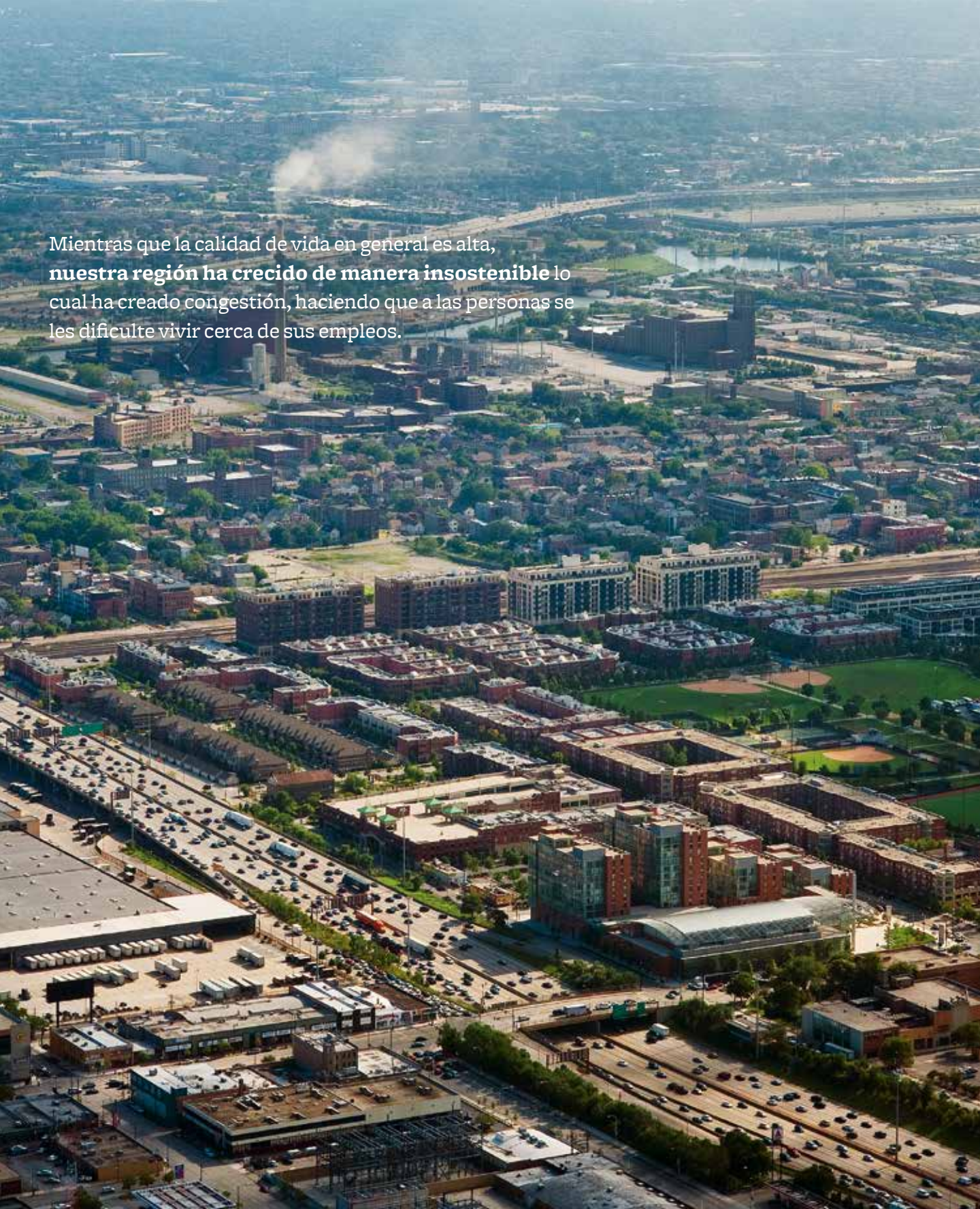
20

40

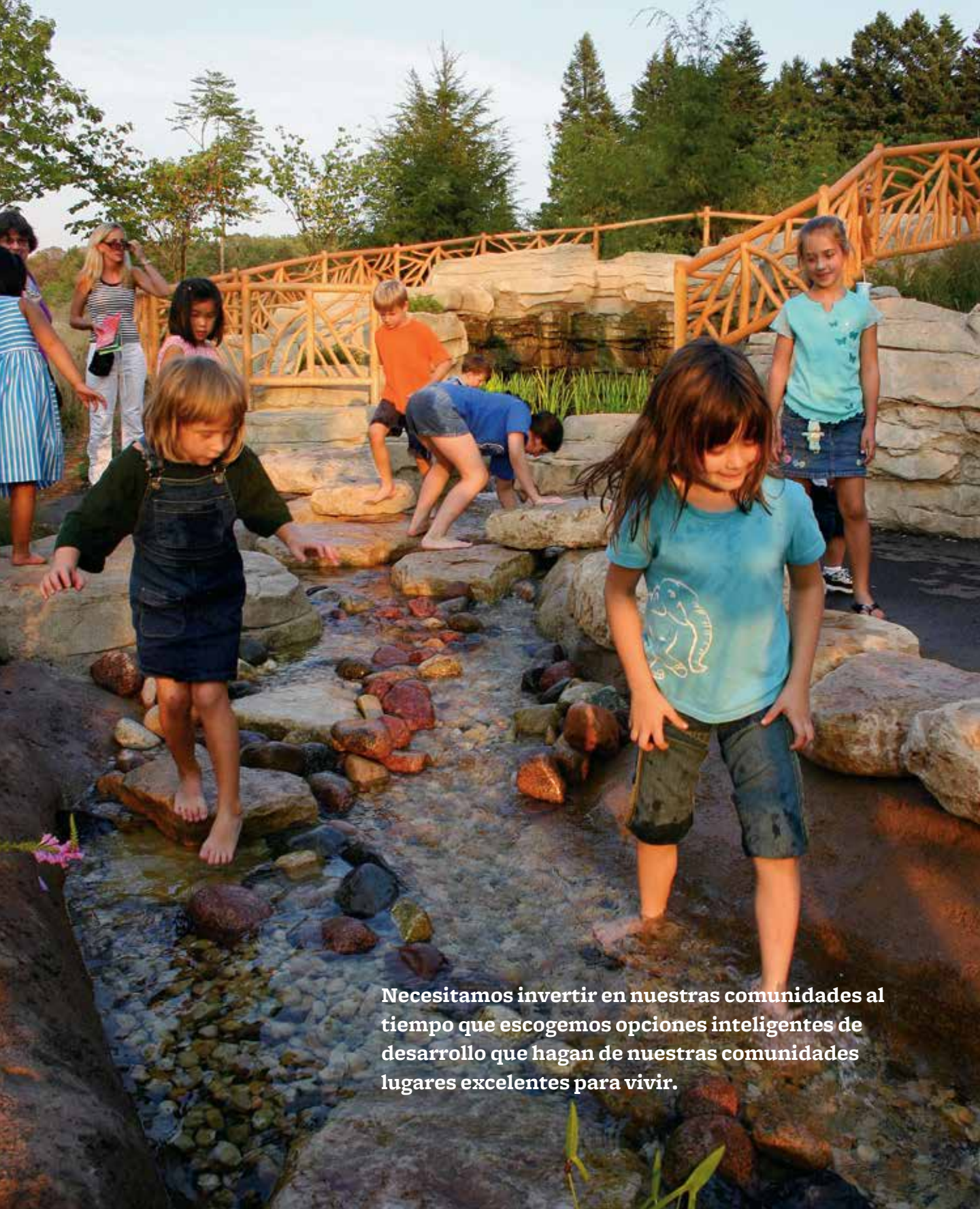
VAMOS
AL AÑO 2040
Plan Regional
Integral

AGENCIA METROPOLITANA DE PLANIFICACIÓN DE CHICAGO

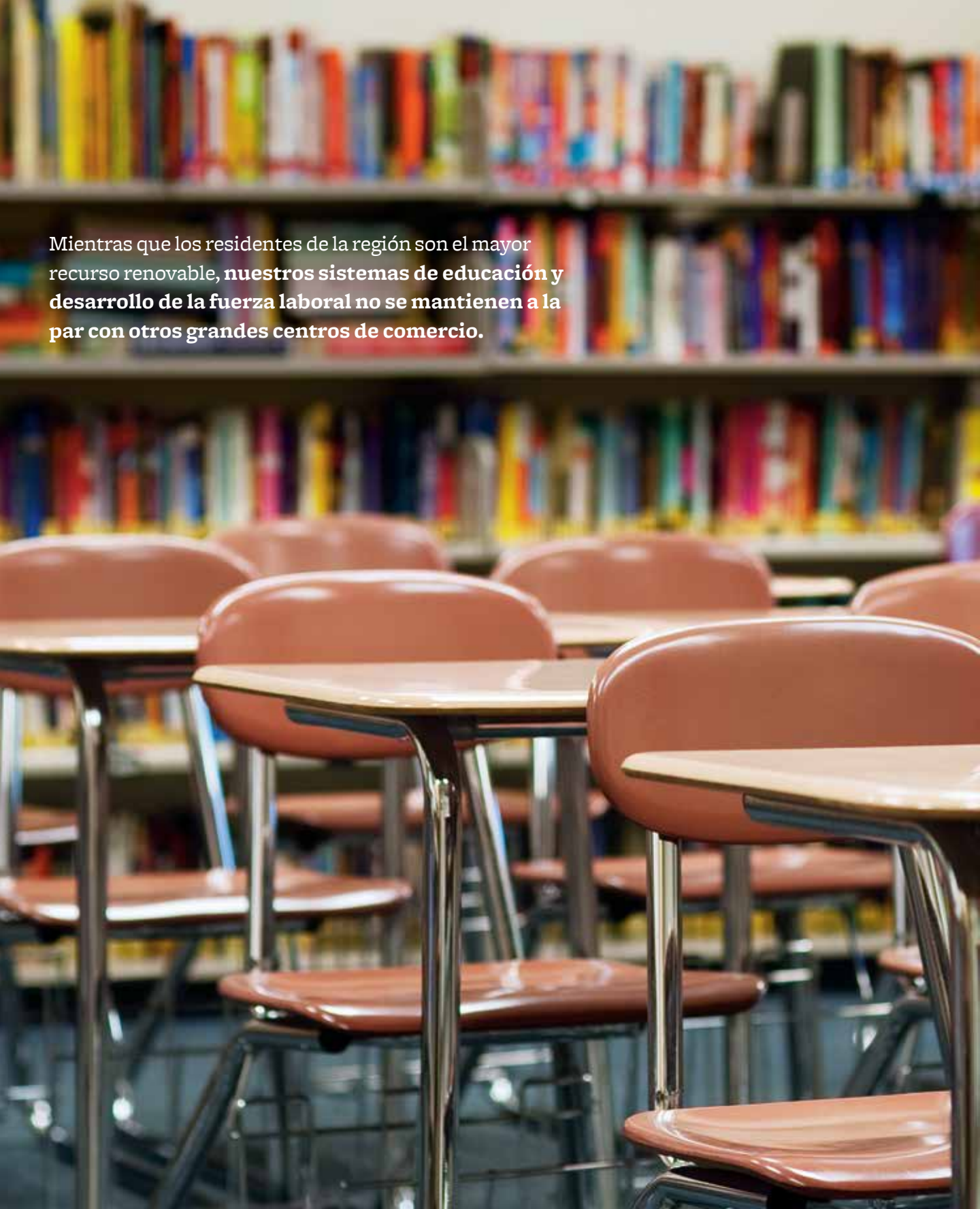


An aerial photograph of a densely populated urban area. In the foreground, a multi-lane highway is filled with cars, indicating traffic congestion. To the right of the highway, a large stadium with a distinctive roof structure is visible. The surrounding city is packed with various buildings, including residential blocks and commercial structures. In the background, a bridge spans across a body of water, and the city continues to expand into the distance under a clear sky.

Mientras que la calidad de vida en general es alta, **nuestra región ha crecido de manera insostenible** lo cual ha creado congestión, haciendo que a las personas se les dificulte vivir cerca de sus empleos.



Necesitamos invertir en nuestras comunidades al tiempo que escogemos opciones inteligentes de desarrollo que hagan de nuestras comunidades lugares excelentes para vivir.



Mientras que los residentes de la región son el mayor recurso renovable, **nuestros sistemas de educación y desarrollo de la fuerza laboral no se mantienen a la par con otros grandes centros de comercio.**




Debemos desarrollar trabajadores calificados para ayudar a las empresas locales a innovar y a competir en el mercado mundial.



Mientras que nuestras dependencias de gobierno son numerosas, **muchos residentes consideran que deberían ser más receptivas.**



Las agencias gubernamentales deben trabajar más estrechamente para coordinar las inversiones y mejorar el acceso a la información, llegando a ser más responsables con los residentes.

A photograph showing a traffic jam on a road passing under a large, rusted steel bridge structure. The bridge's steel beams are heavily corroded, with large patches of red rust peeling away from a faded teal or blue-green paint. The scene is captured from a low angle, looking through the traffic towards the bridge's opening. In the foreground, the rear of a silver car is visible on the left, and a white Chevrolet van is in the center. To the right, a silver SUV is partially visible. The background shows more cars in a line, suggesting a significant traffic bottleneck. The lighting is bright, casting shadows on the bridge's underside.

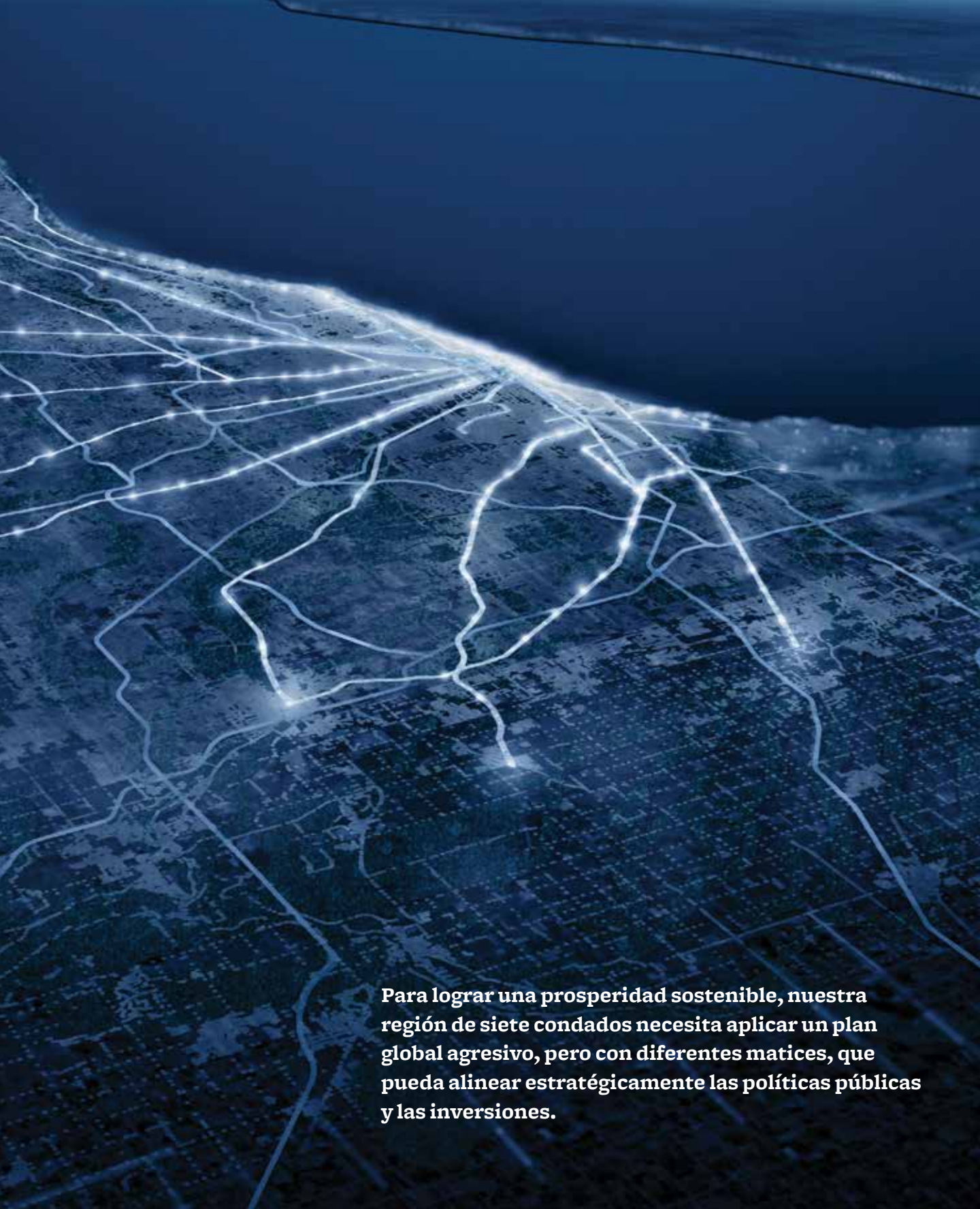
Mientras que nuestra infraestructura de transporte ha sido clave en un siglo de progreso, **ésta se está deteriorando rápidamente.**

Necesitamos inversiones estratégicas que modernicen y mantengan las carreteras y sistemas de transportación para satisfacer las necesidades del crecimiento de nuestra población.



An aerial night view of a city grid, illuminated by glowing light trails that suggest movement or data flow. The city's layout is visible as a dense network of streets, with several prominent, bright white lines crisscrossing the area. The overall tone is dark blue and black, with the light trails providing the primary source of illumination.

Mientras que nuestra economía ha sido durante mucho tiempo la envidia de otras regiones metropolitanas, **no podemos tomarlo a la ligera.**



Para lograr una prosperidad sostenible, nuestra región de siete condados necesita aplicar un plan global agresivo, pero con diferentes matices, que pueda alinear estratégicamente las políticas públicas y las inversiones.

Un Momento Fundamental

Para el Área
Metropolitana
de Chicago

El área metropolitana de Chicago es uno de los grandes centros económicos del mundo. Tenemos abundantes recursos naturales — incluyendo un magnífico sistema de parques, espacios al aire libre, caminos, y vías fluviales — con acceso al lago Michigan para agua potable y recreación. Tenemos un sistema de transporte que mueve personas y mercancía, actuando como un motor de empleos y de prosperidad. Y los residentes de la región quizá sean nuestro mayor recurso renovable, constituyendo una diversa fuerza laboral que impulsa el desarrollo económico.

Pero no podemos tomar nuestra calidad de vida a la ligera en los años venideros. La severa realidad del medio ambiente y la nueva economía requieren que la región y sus comunidades establezcan sus prioridades cuidadosamente.

Los residentes de los siete condados de nuestra región — Cook, DuPage, Kane, Kendall, Lake, McHenry, y Will — aspiran y merecen una alta calidad de vida. La misión de la Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago, (CMAP por sus siglas en inglés) es ayudar a los condados y a las 284 comunidades a planear juntos una prosperidad sostenible hacia mediados de siglo y más allá.

Enfrentándonos Juntos a los Desafíos

Nuestra capacidad para responder a los desafíos pasados ha hecho del área de Chicago un gran lugar para vivir y trabajar. Enfrentándonos a esas pruebas — incluyendo los conflictos económicos, las desigualdades sociales, el daño ecológico, e incluso desastres como el Incendio de la Ciudad de Chicago (Chicago Fire) nos hizo más fuertes. Evitar esos desafíos llevaría a nuestra región a retroceder.

Cada uno de nosotros está endeudado eternamente con la visión de Daniel Burnham y Edward Bennett y los miles de dirigentes cívicos, gente de negocios y ciudadanos comunes que tanto contribuyeron a la implementación del *Plan de Chicago* 1909.

Para el 2040, nuestra región tendrá que darle cabida a un 25% más de residentes

8,600,000
HOY

11,000,000
PARA EL 2040

Los éxitos de esta región han sido siempre el resultado de nuestra mejor disposición de dejar a un lado lo que nos separa y trabajar juntos en los grandes logros de objetivos comunes. Ahora más que nunca, necesitamos ese espíritu de comunidad.

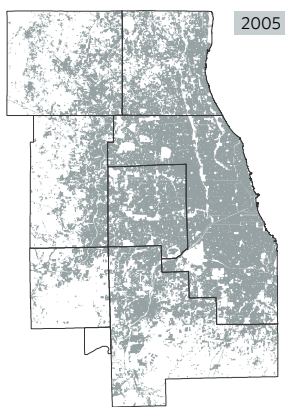
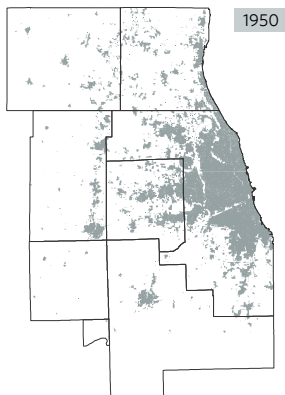
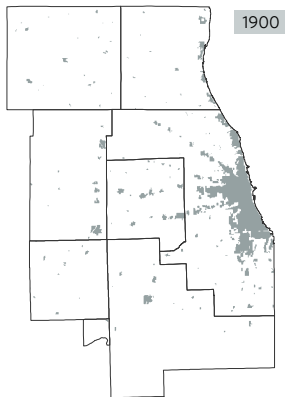
Construyendo una Prosperidad Sostenible

Implementar el plan regional integral VAMOS AL AÑO 2040 es la mejor oportunidad del área metropolitana de Chicago para preparar el escenario para el crecimiento económico en las próximas décadas. El plan define políticas cuidadosamente coordinadas para abordar los desafíos fundamentales que constituyen la vida cotidiana de los residentes. Después de casi tres años de investigación, participación pública y deliberación, VAMOS AL AÑO 2040 refleja la voluntad colectiva de líderes y residentes de nuestra región. La región no puede permitirse más el no planear efectivamente. Mientras que juntos enfrentamos nuevos retos y oportunidades, el plan VAMOS AL AÑO 2040 puede llevarnos a una prosperidad sostenible para las generaciones venideras.

La Necesidad Urgente de la Planificación a Largo Plazo

La mayoría de los desafíos a corto plazo de nuestra región son el resultado directo de decisiones realizadas — o muy frecuentemente diferidas — en el pasado. Los desafíos urgentes han sido una excusa para evadir la planificación, pero en realidad estos refuerzan la necesidad de planear con mayor efectividad. Necesitamos actuar ahora, antes de que las oportunidades actuales se conviertan en las crisis del mañana.

Durante décadas de expansión rápida pero casi sin ninguna coordinación, la región creció en modelos que no eran sostenibles. Nuevas casas surgieron en áreas donde era difícil de llegar en automóvil y casi imposible por transporte público. Los empleos fueron creados lejos de los centros residenciales, manteniendo a las personas que se transportan de casa al trabajo, y viceversa, en el tráfico y gastando billones de dólares en la pérdida de tiempo y combustible.



Los modelos de desarrollo absorbieron tierras a un ritmo rápido, con serias implicaciones a los recursos naturales, incluyendo menos espacios al aire libre, escasez de agua y una menor calidad del aire.

Ahora es nuestra mejor oportunidad para revertir tendencias de largo alcance, las cuales son barreras para la prosperidad y habitabilidad de esta región y sus comunidades.

Comunidades Colaborando para el Éxito

CMAA fue creada como un punto de cambio para la región al reconocer, la comunidad empresarial, los líderes cívicos y los funcionarios electos locales, que muchas de nuestras cuestiones urgentes se solucionan mejor en forma integral y regional. Queriendo romper con “los malos hábitos,” los encargados de tomar decisiones, residentes y otros interesados en nuestra región, han colaborado para formular una respuesta: VAMOS AL AÑO 2040.

Mientras que la región es próspera en muchas medidas, sostener la calidad de vida de los residentes depende de nuestra habilidad para resolver estos problemas. El propósito principal de VAMOS AL AÑO 2040 es el crecimiento de la economía de nuestra región mediante el fomento de sus puntos fuertes y la superación de sus desafíos.

Esta versión del plan se basa en una versión más detallada del plan integral regional VAMOS AL AÑO 2040, disponible en www.cmap.illinois.gov/2040. Se articulan reformas de políticas que son cuidadosamente dirigidas a mejorar la economía de la región, estableciendo prioridades claras e incluyendo el aumento de la eficiencia en las inversiones y la transparencia de la toma de decisiones públicas. Dentro del marco del control local de zonificación y decisiones del uso del suelo, las comunidades tienen muchas oportunidades de trabajar juntas e independientemente hacia el objetivo común de una prosperidad sostenible.

SUPERFICIE DESARROLLADA, 1900–2005

Fuente: Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. y CMAP

VAMOS AL AÑO 2040 invita a invertir en las comunidades existentes y enfatiza un desarrollo más compacto y “habitable.” Mediante la implementación VAMOS AL AÑO 2040, los residentes tendrán más opciones de desplazamiento, más alternativas de vivienda, mayores empleos más cerca de donde viven, más parques y espacios al aire libre, más agua limpia y abundante, aire más sano y una mejor calidad de vida.

VAMOS AL AÑO 2040 significa una prosperidad sostenible

El plan regional integral VAMOS AL AÑO 2040 busca mantener y fortalecer la posición de nuestra región como uno de los pocos centros globales económicos de la nación.

La prosperidad se impulsa en gran medida por la combinación de la infraestructura, el ambiente empresarial en general, la fuerza laboral y los servicios. Para que siga siendo un lugar atractivo para los trabajadores y las empresas, nuestra región necesita:

Conexiones globales que nos unan al comercio internacional y redes de información para que proporcionen oportunidades económicas y una amplia gama de puestos de trabajo.

Una comunidad empresarial robusta y diversa, una fuerza laboral calificada y un excelente sistema de educación superior.

Infraestructura en buen estado y moderna, incluyendo el transporte, la energía, las telecomunicaciones y el agua.

Un medio ambiente sano con espacios amplios al aire libre y parques de recreación.

Instituciones activas para las artes y la cultura, junto con otros servicios para una alta calidad de vida en general.

Un gobierno que sea transparente y altamente responsable.

CONTENIDO

20	Retrato: Orlando Gómez
22	Comunidades Habitables
30	Lograr una Mayor Habitabilidad a Través del Uso del Suelo y de la Vivienda
34	Administrar y Conservar los Recursos Energéticos e Hidrológicos
40	Ampliar y Mejorar los Parques y los Espacios al Aire Libre
46	Promover la Alimentación Local Sostenible
50	Retrato: Jasmine Easter
52	Capital Humano
58	Mejorar la Educación y el Desarrollo Laboral
62	Apoyar la Innovación
66	Retrato: Mike Abt
68	Gobierno Eficiente
74	Reformar la Política Fiscal Estatal y Local
78	Mejorar el Acceso a la Información
82	Explorar Inversiones Coordinadas
86	Retrato: Cindi Swanson
88	Movilidad Regional
96	Invertir Estratégicamente en el Transporte
102	Aumentar el compromiso con el Transporte Público
106	Crear una Red de Transporte de Carga Más Eficiente
110	VAMOS AL AÑO 2040 Proyectos de Capital
116	Retrato: John Hatcher Jr.



A los 14 años, **ORLANDO GOMEZ** se enfrentó a una decisión que cambió su vida. ¿Debería pasar tres horas de trayecto diario a una preparatoria de prestigio y especializada? ¿O evitar el arduo viaje y asistir a su escuela local a pesar del ambiente hostil que les había tocado a sus dos hermanos mayores que lo precedieron?

“Fue una decisión fácil,” Orlando dice. Al comparar la seguridad de la escuela de sus hermanos, “es mejor estar en el tren durante tres horas al día.”

Cuatro años más tarde, después de su graduación de Whitney Young High School, nuevamente tuvo que elegir entre comodidad y educación. En un día normal Orlando, de 20 años, se pasa cuatro horas trasladándose desde su domicilio en el sur, cerca de la frontera con Indiana, para asistir a clases en la Universidad Robert Morris en Chicago. Cada mañana aborda el tren Metra que lo lleva al centro. Después de clases, toma el tren CTA que lo lleva a sus dos empleos al lado norte de la ciudad, para finalmente regresar a su casa.

Con un viaje tan largo desde la universidad en el centro, hasta la casa, él no tiene otro remedio que trabajar cerca de su domicilio, porque su única opción sería un horario nocturno. “No hay buenas opciones de transporte público donde vivo.” Comenta Orlando.

La estación del Metra (tren) está demasiado lejos para caminar desde donde vive y no existen otras líneas cercanas. El único autobús que va desde su vecindario hacia el centro de la ciudad sólo opera con horarios limitados en la mañana y en la tarde; no es muy útil para alguien con una larga jornada como la de Orlando.

Durante el día, él siente que su barrio es bastante seguro. Disfruta el sentimiento de unidad que sus vecinos demuestran. Existen restaurantes locales y cuatro parques en el barrio donde la Liga Pequeña de Baseball es un orgullo para los residentes locales. Sin mucho que hacer en términos de entretenimiento, Orlando y sus amigos cruzan la frontera con Indiana para ir de compras y al cine.

La mayoría de los adultos en su barrio también tienen que manejar a Indiana para trabajar, a menos que tengan empleos en el centro de Chicago. **“Yo diría que la mayoría de las personas en mi comunidad tienen que viajar lejos para ir a trabajar,” comenta Orlando. “Veo bastante gente de mi comunidad en el Metra.”**

Orlando pronto se graduará con un título universitario en administración de empresas. Dondequiera que él decida vivir, espera tener acceso al transporte público. “No estoy haciendo planes para comprar un auto, el transporte público sería mi principal forma de traslado,” comenta.

RECOMENDACIONES

- 30 Lograr una Mayor Habitabilidad a Través del Uso del Suelo y de la Vivienda

- 34 Administrar y Conservar los Recursos Energéticos e Hidrológicos

- 40 Ampliar y Mejorar los Parques y los Espacios al Aire Libre

- 46 Promover la Alimentación Local Sostenible





Comunidades Habitables

Creando un Sentido de Lugar

Aunque las opiniones difieren acerca de lo que constituye una comunidad atractiva, las comunidades habitables tienden a compartir algunos rasgos comunes. Son sanas, seguras y se puede caminar en ellas. Ofrecen opciones de transporte puntual a la escuela, al trabajo y a los servicios y necesidades básicas. Son más rentables para las personas y los gobiernos locales. Hacen que la región sea más competitiva económicamente.

Ya sea que elijamos vivir y trabajar en una nueva comunidad o una que ha existido durante décadas, una comunidad con un sentido único de lugar, y de pertenencia, atrae a la gente y nos hace sentir como en casa y bienvenidos. Aunque ese sentido puede parecer intangible, la habitabilidad rara vez es un accidente. Las comunidades habitables son creadas mediante una planificación efectiva y decisiones hechas por funcionarios locales, urbanizadores y residentes.

Barreras y Beneficios de la Habitabilidad

Nuestra región enfrenta grandes obstáculos para lograr comunidades habitables hoy y para las generaciones futuras. Actualmente no tenemos otro remedio más que conducir autos debido a que nuestras comunidades fueron diseñadas principalmente para trasladarse en automóvil. Con frecuencia los residentes habitan muy lejos de sus centros de trabajo, porque las distancias entre sus empleos y viviendas en nuestra región son muy grandes. Muchas comunidades carecen de una alimentación saludable así como el acceso a parques de recreación. Y el acelerado consumo de la tierra y otros recursos naturales contribuyen a los problemas ambientales en toda la región.

Trabajando juntos como región, podemos hacer que nuestras comunidades sean más habitables. Cuando los residentes pueden vivir cerca de sus empleos, se ayuda a reducir los gastos de transportación, la contaminación y los embotellamientos. El uso eficiente del suelo permite caminar o andar en bicicleta. Además, el acceso al transporte público igualmente reduce el consumo de energía; lo que ahorra dinero para los individuos, las comunidades y la región. Cuando la energía es preservada, reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y sus efectos negativos sobre nuestra economía y estilos de vida. Al mejorar la eficiencia del agua y la energía, podemos evitar posibles carencias y los impactos del cambio climático.

Hace un siglo, Daniel Burnham comprendió que los parques y los espacios al aire libre son esenciales para la calidad de vida y del medio ambiente de la región, lo que condujo a la red de parques, reservas forestales y áreas frente al lago que ahora disfrutamos. Hoy en día, esa red debe crecer junto con nuestra región mediante inversiones previstas en una red regional de infraestructura “verde” y corredores que conecten nuestros parques y los espacios al aire libre.

Autonomía Local... y Responsabilidad

El cúmulo de opciones de 284 municipios y siete condados determina la calidad de vida y la prosperidad económica a lo largo de nuestra región. La autonomía local sobre el uso del suelo trae consigo la responsabilidad de considerar en qué forma esas decisiones afectan la habitabilidad de una comunidad, incluyendo como afectan éstas a las comunidades vecinas y a la región en su conjunto. Como región, necesitamos implementar políticas e inversiones que hagan de la habitabilidad la máxima prioridad.

CUESTIONES DE HABITABILIDAD

55% de ingresos

HOY

45% de ingresos

VAMOS AL AÑO 2040

El Center for Neighborhood Technology (Centro de tecnología de áreas urbanas) creó el índice H+T, una mejor medida del costo de la vivienda que también incluye costos de transportación.

En el 2040, los residentes de ingresos moderados — y los de bajos ingresos — gastarán 10% menos de sus ingresos en vivienda y transportación.

Además de los beneficios para la calidad de vida, la habitabilidad y el crecimiento compacto también tienen sentido económico para nuestra región y sus residentes. El desarrollo de nuestras comunidades existentes y el mejoramiento de su habitabilidad es más rentable y productivo que aquellas áreas desarrollándose rápidamente y que no tienen una infraestructura adecuada. Algunos de los beneficios tangibles de comunidades habitables son:

Menores Costos de Hogar para los Residentes

La vivienda y el transporte en conjunto forman la parte más grande de los gastos en la mayoría de los hogares. El precio de la vivienda está estrechamente vinculado con las opciones disponibles de medios de transporte público, el caminar, y el uso de la bicicleta; los cuales tienen un costo menor que poseer, mantener y conducir un automóvil. Con el apoyo de alternativas de transporte y acortando los viajes, nuestra región puede reducir los costos de congestión de tráfico y de transportación de todos los residentes.

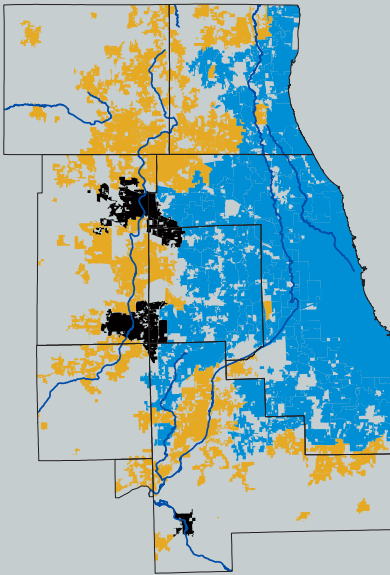
Más Opciones para el Transporte

Al proporcionar a los residentes opciones de transportación segura, confiable y económica, más gente podrá caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público para llegar a todos lados; haciendo que conducir un auto sea una elección más que una necesidad. El contar con opciones de transportación permite a los residentes de edad mayor permanecer en sus hogares. (llamado “envejeciendo en casa”), mejora la movilidad de los residentes discapacitados y conduce a una mejor salud en general.

Reducción del Costo a los Contribuyentes

La construcción y el desarrollo en nuevas áreas es mucho más costosa que el desarrollo compacto a largo plazo. La dispersión del desarrollo requiere gastos significativos en nueva infraestructura (incluyendo las carreteras, alcantarillado, agua y servicios públicos) y otros servicios (tales como bomberos,

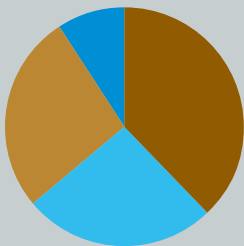
FUENTES DE AGUA REGIONALES



- LAGO MICHIGAN
- RÍOS CANALES Y LAGOS
- AGUA SUBTERRANEA
- RÍOS

FUENTES REGIONALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Fuente: Center for Neighborhood Technology, 2005 (excluye aviación)



- 38% ● ELECTRICIDAD
- 27% ● TRANSPORTE
- 26% ● GAS NATURAL
- 9% ● MISC

policía y la eliminación de residuos). El desarrollo compacto en comunidades existentes puede ahorrar a nuestra región costos que los gobiernos locales o constructores — y en última instancia los residentes — tendrían que pagar.

Incrementando la Eficiencia del Agua

El agua es cada vez más escasa, especialmente en donde las comunidades dependen de aguas subterráneas. Incluso para las comunidades que obtienen su agua del lago Michigan, su uso está limitado por la ley. A través de la reducción del consumo comercial y residencial de agua, el mejoramiento de la administración y protección de nuestros recursos hidrológicos, puede evitar posible escasez en nuestros siete condados. Nuestra región también puede canalizar el agua de lluvias más efectivamente invirtiendo en las infraestructuras ya existentes en comunidades plenamente desarrolladas, y donde las inundaciones crean un grave peligro para la seguridad y problemas económicos.

Más Parques Recreativos y Espacios al Aire Libre

Al aumentar nuestros parques recreativos, espacios al aire libre, y otras áreas naturales — incluyendo senderos con arroyos, bosques forestales y terrenos de conservación — nuestra región aumentará la calidad ambiental, mejorará la salud pública, fomentará valores de propiedad, fortalecerá la economía y mejorará la calidad de vida de sus residentes en general. Preservar y conectar nuestros parques, espacios al aire libre y otras grandes zonas naturales no sólo mejorará nuestras opciones de recreación, sino que también mejorará la salud en general y la biodiversidad de nuestros ecosistemas en la región.

Mejor Salud y Disponibilidad de Alimentos Locales

A pesar de la buena salud de los residentes de nuestra región en comparación con el promedio nacional, la falta de ejercicio e insuficientes espacios recreativos al aire libre en algunas comunidades crean una inaceptable disparidad de salud. Algunas zonas — frecuentemente correlacionadas con la raza y los ingresos — carecen de tiendas de abarrotes y legumbres frescas, impactando negativamente la salud de los residentes de esas comunidades. Mediante el incremento al acceso a alimentos sanos, al facilitarse la producción alimentaria local, nuestra región mejorará su salud, incrementará su desarrollo económico y preservará las tierras agrícolas.

Aumento de la Eficiencia Energética

La energía utilizada por edificios y automóviles de nuestra región es la principal fuente de gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático. Al mejorar la eficiencia energética, nuestra región reducirá las emisiones, ayudará a los residentes y empresas a ahorrar en costos de energía, y creará oportunidades en la economía “verde” (ecológica).





RECOMENDACIÓN

Lograr mayor habitabilidad mediante la utilización del suelo y la vivienda



Decisiones locales e inteligentes sobre el uso del suelo y la vivienda hacen que nuestras comunidades, y región en general, sean más habitables para los residentes. Cuando aquéllos que toman decisiones locales consideran las implicaciones de lo que eligen, todos nos beneficiamos.

VAMOS AL AÑO 2040 apoya la inversión existente en las comunidades para crear oportunidades para un desarrollo mixto, más compacto, donde se pueda caminar y con una gama de opciones de vivienda. Por ejemplo, crecimiento con más acceso a medios de transporte y otras alternativas de transporte pueden reducir nuestra dependencia en los automóviles, ayudando a reducir la congestión y costos de transporte para todos.

Un Tamaño no se Ajusta a Todos

El plan VAMOS AL AÑO 2040 procura equilibrar la necesidad de cooperación regional con la autonomía local. Provee principios que los municipios y condados pueden aplicar en cuanto decidan cómo, cuándo y dónde el desarrollo deba suceder o qué tipo de inversión de infraestructura debe hacerse en sus comunidades. Para apoyar un desarrollo y reurbanización más compactos, el plan enfoca la inversión en comunidades ya existentes, sin embargo el desarrollo en nuevas áreas puede y debe apoyar la habitabilidad.

Nuestra región toma fuerza de la diversidad de sus comunidades. Mientras que el desarrollo debe adaptarse al contexto local, las opciones de la comunidad sobre el uso del suelo y la vivienda deben también enfatizar principios que mejoren la habitabilidad, tales como:

Apoyo a los medios de transporte público, al uso de la bicicleta y a caminar

Una gama de opciones de vivienda

Protección del medio ambiente

Acceso a espacios verdes

Diseño, estética y carácter histórico local

La implementación de estos principios variará a lo largo de las comunidades de nuestra región, cada una de las cuales tendrá su propio enfoque para un desarrollo compacto. Por ejemplo, los métodos de proporcionar una variedad de opciones de vivienda deben ser cuidadosamente adaptados a las necesidades de cada comunidad.

Planificación Local como Alta Prioridad

Lograr la habitabilidad tomará una planificación proactiva de los gobiernos locales que reconozcan el impacto potencial regional incluso de las decisiones locales aparentemente pequeñas. El sector público no puede crear un mercado para la reurbanización donde no existe, pero puede invertir en infraestructura e instituir cambios normativos para hacer la reurbanización más viable.

Una de las más altas prioridades de VAMOS AL AÑO 2040 es promover la planificación integral en comunidades de los siete condados; incluyendo el desarrollo integral de planes, reglamentos y ordenanzas consistentes, y la capacitación de los que toman decisiones. El plan recomienda dar apoyo a la planificación local mediante programas de subvenciones, inversiones en infraestructura para ejecutar los planes, asistencia técnica y la colaboración entre los municipios con las mismas prioridades.

Dentro de los límites municipales, hay más de 100,000 acres de terrenos baldíos o subutilizados. VAMOS AL AÑO 2040 promueve la reurbanización de estas tierras con una mezcla de usos residenciales y no residenciales, con capacidad para la mitad del crecimiento de la región: cerca de 1.2 millones de personas.

PROMOVER

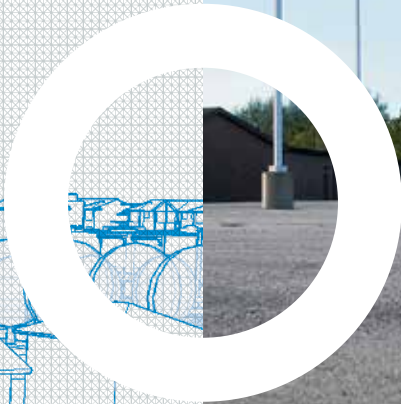
Utilización del Suelo que Apoye el Sistema de Transporte

Las decisiones locales del uso del suelo deben centrarse en la interrelación del transporte, del uso del suelo y de la vivienda, con énfasis en los patrones de desarrollo que apoyen el uso del transporte público y el acceso a los empleos. Mejorar el transporte público es un elemento importante del plan, es necesario apoyar la planeación del uso del suelo para que el sistema de transporte funcione bien.

OTORGAR

Subsidios y Asistencia Técnica

El financiamiento de varias fuentes existentes debe ser dirigido a apoyar la planeación por las comunidades locales, con particular énfasis en la actualización de las ordenanzas y otros reglamentos de desarrollo y vinculando al transporte, al uso del suelo y a la vivienda. CMAP y sus socios deberán ofrecer asistencia técnica, tal como buscar mecanismos de regulación o ayudando a identificar las estrategias apropiadas para la vivienda; a las comunidades que buscan implementar principios de habitabilidad.



FONDOS

Infraestructura para la Planificación Local

Una nueva y dedicada fuente de financiamiento debería ser creada para la inversión en infraestructura y que ayude a implementar planes locales. Este fondo deberá dirigirse a proyectos que surjan de las recomendaciones de los esfuerzos locales de planificación integral. Los fondos actuales deberán re-orientarse con este propósito para proyectos a corto plazo, y nuevos programas deberán establecerse para los de largo plazo

APOYO

Cooperación entre Comunidades

Las comunidades deberán colaborar entre sí para utilizar las experiencias aprendidas y solucionar los problemas comunes como el de la vivienda, del transporte, del desarrollo económico, del agua y otras cuestiones. Los Municipios y Consejos de Gobierno (COGs, por sus siglas en inglés) deberán desempeñar un papel importante para estimular y facilitar la colaboración entre municipios.

RECOMENDACIÓN

Administrar y conservar los recursos hidrológicos y energéticos



La prosperidad de nuestro futuro depende de la disponibilidad de agua y energía. Si logramos administrar y conservar estos recursos naturales no renovables, la región y sus comunidades prosperarán en una nueva y más verde economía.

En los próximos 30 años, el agua y los recursos energéticos probablemente estarán más limitados, afectando a residentes, empresas y a los gobiernos locales por igual. Mejorar nuestra eficiencia en el uso del agua y la energía ahorrará dinero y demorará la escasez que podría afectar profundamente nuestra calidad de vida.

Abastecimiento de Agua y Conservación

Aunque vivimos en una zona donde el agua dulce parece abundante, nuestra agua no es un recurso ilimitado. Las limitaciones jurídicas disminuyen nuestro uso del lago Michigan, y las áreas de nuestra región que dependen de aguas subterráneas tienen cada vez más gastos y efectos secundarios ambientales.

El plan de administración del agua a largo plazo de la región, *Agua 2050*, invita a una serie de medidas de conservación, tales como cambiar los precios actuales del agua potable a precios por costos completos para motivar su conservación y para pagar por el tratamiento de aguas y su reparto. Al mejorar la administración de la demanda del agua, el plan del agua ayudará a asegurar que habrá agua limpia disponible para uso doméstico y comercial en las próximas décadas. Las inundaciones, un problema significativo en muchas partes de la región, pueden reducirse siguiendo las mejores normas ya establecidas para el manejo de aguas de lluvia.

La Eficiencia Energética es Rentable

La Mejora de la eficiencia energética ahorra dinero aun después de que la inversión inicial se haya recuperado. También reduce en nuestra región la salida de gases de efecto invernadero vinculados al cambio climático.

El consumo de la electricidad y el gas natural para la calefacción, refrigeración y electrodomésticos en casa y en el trabajo generan casi dos terceras partes de los gases del efecto invernadero en nuestra región. A pesar de la disponibilidad de fondos estatales y federales, menos del uno por ciento de los edificios elegibles de la región han sido reconfigurados para ahorrar energía (por ejemplo, la instalación de sistemas más eficientes de calefacción y aire acondicionado, aislamiento e iluminación, protección contra el clima y mediante sellamiento de ventanas y puertas). CMAP, la ciudad de Chicago, y otras partes interesadas han comenzado un proyecto de Intensificación de reconfiguración de la Región de Chicago (CR3) para crear eficiencias regionales que alimentarán el mercado de reconfiguraciones, el cual mejorará la eficiencia energética de los edificios en un promedio del 30 por ciento.

Como parte de su énfasis en comunidades habitables, VAMOS AL AÑO 2040 recomienda el uso de técnicas verdes (ecológicas) para la nueva construcción y la reurbanización y así mejorar la eficiencia energética, al mismo tiempo ayudando a reducir el consumo de agua y mejorar el control de aguas pluviales. Los residentes de comunidades habitables tienden a hacer menos uso del automóvil, lo cual reduce el consumo de combustible y la contaminación por el transporte; la segunda mayor fuente de gases de efecto invernadero en nuestra región, causada principalmente por automóviles y camiones.

Si el 50% de nuestra región aplica estas tres medidas de conservación del agua, podríamos reducir nuestro consumo diario por casi 20 galones por persona.



ACTUALIZACIÓN DE ACCESORIOS Y LLAVES DE AGUA

↓ 86,200,000 galones/día



ACTUALIZACIÓN DE LOS INODOROS

↓ 74,800,000 galones/día



AHORRO DE AGUA

↓ 60,300,000 galones/día

ADOPTAR

Conservación del Agua

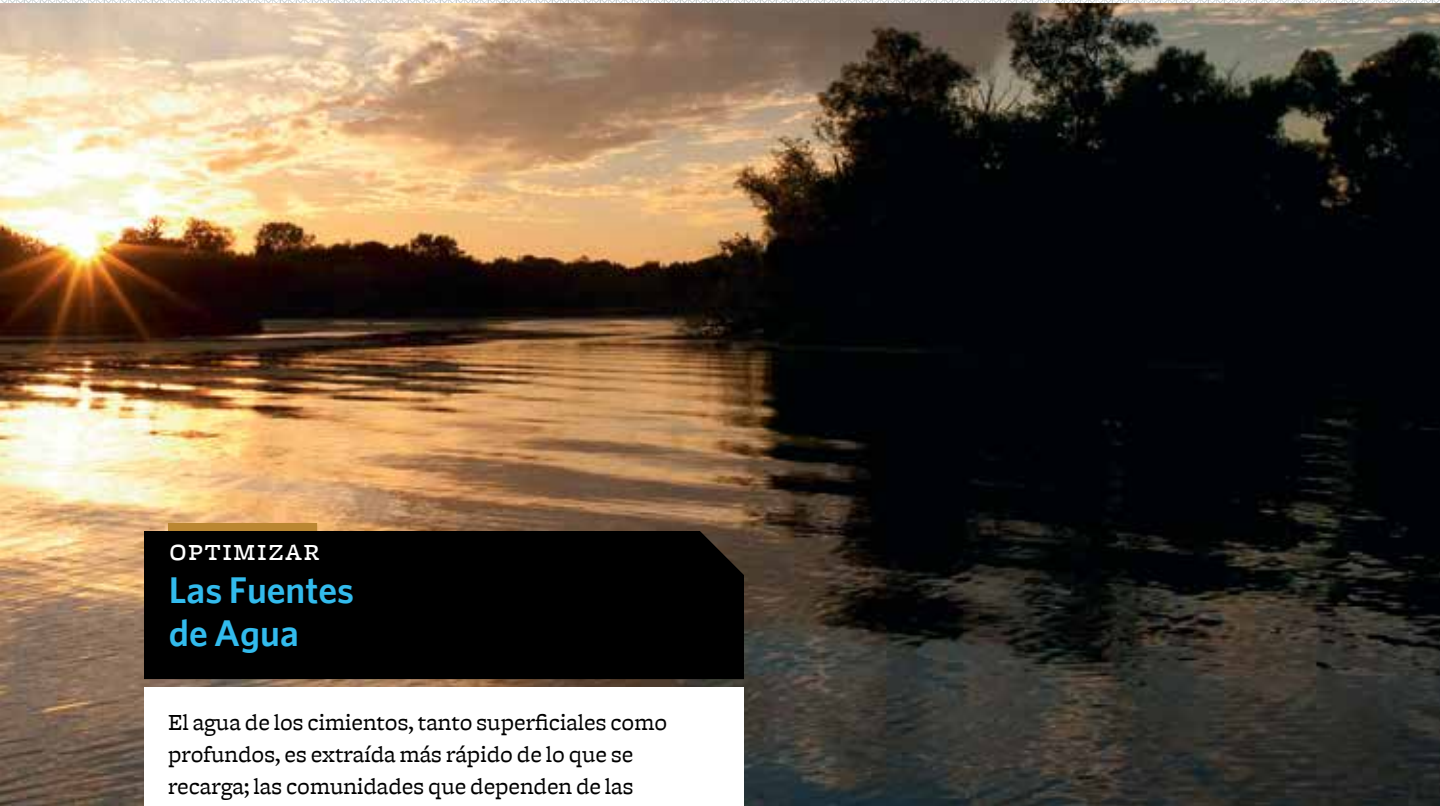
El proyecto *Agua 2050* identifica 13 medidas de conservación que promueven la eficiencia y pueden reducir o aplazar la necesidad de más agua y aumentar su capacidad. Los gobiernos locales pueden hacerlo adoptando ordenanzas sensibles de conservación de agua, lo cual da como resultado un promedio del 20 por ciento de ahorro en el uso del agua. Los precios actuales del agua no suelen reflejar el costo total de su suministro. Se recomienda cobrar por el precio total del costo de agua potable para motivar a los residentes a conservarla y proveer ingresos adecuados.

ADMINISTRAR

Las Aguas Pluviales

Las inundaciones son un problema debido a las amplias planicies regionales de inundación, suelos de arcilla y aumento de escurrimientos de las superficies impermeables, tales como techos, estacionamientos y calles. A lo largo de la región, se deberá hacer un compromiso de utilizar una infraestructura verde, o ecológica. Entre los muchos beneficios, la utilización de la infraestructura ecológica como jardines de lluvia, y pavimentos permeables para el manejo de las aguas de lluvia puede ser más rentable en comparación con la infraestructura gris.





OPTIMIZAR

Las Fuentes de Agua

El agua de los cimientos, tanto superficiales como profundos, es extraída más rápido de lo que se recarga; las comunidades que dependen de las aguas subterráneas deben considerar el acceso al agua de los Ríos Fox y Kankakee. Posiblemente haya oportunidades para coordinar o consolidar los servicios de agua de los más de 300 proveedores de la región. La consolidación de la base de las fuentes de agua puede lograr eficiencia de costos y mejorar las operaciones. Los servicios de agua deben también considerar generar electricidad de fuentes renovables.

USO DIARIO DEL AGUA : HOY **172 galones/persona** ↓ VAMOS AL AÑO **139 galones/persona**



CREAR

Comunidades habitables

La eficiencia energética de la región se mejorará a través del uso mixto y compacto, el desarrollo de áreas donde se pueda caminar y se tenga acceso a medios de transporte. El ahorro de energía en los nuevos edificios puede ser significativo cuando los códigos, las ordenanzas, los planes y programas del estado y locales apoyen tanto prácticas como desarrollo ecológico. La codificación de zonas y políticas de permisos deben también fomentar y permitir la renovación en la generación de energía empresarial, institucional y residencial. Las comunidades habitables también promueven modos de baja energía, como son los medios de transporte público, el caminar y el uso de la bicicleta.

LA EMISIÓN DE GASES DE
EFECTO INVERNADERO
EN TONELADAS MÉTRICAS

HOY **132,000,000 toneladas** ↓ VAMOS AL AÑO 2040 **47,000,000 toneladas**

Ya sea en viviendas nuevas o las ya existentes, el uso de electrodomésticos eficientes, un mejor aislamiento de ventanas y termostatos programables pueden reducir el consumo de energía a la mitad.

Fuente: Center for Neighborhood Technology



El Consumo General de Energía

EL HOGAR TRADICIONAL

EL HOGAR VERDE O ECOLÓGICO

FOMENTAR

Programas de Reconfiguración

Los programas de asistencia de reconfiguración que se proveen a los dueños de casas para instalar medidas de conservación de energía en edificios existentes a nivel local, estatal y federal, no son utilizados completamente. El programa, encabezado por CMAP, de Intensificación de Reconfiguración de la Región de Chicago (CR3 será el primer paso importante en la simplificación del acceso a la información, los mecanismos financieros y la habilidad laboral que se necesita para la transformación del mercado de reconfiguración.

FOMENTAR

Prácticas Sostenibles

Las comunidades deben de tomar la oportunidad de iniciar sus propios proyectos para promover la generación de energía renovable en una menor escala, incluyendo la energía del sol y del viento, así como estrategias de generación de energía proveniente de residuos. Los gobiernos locales también deben comprometerse a guiar, por ejemplo, a través de la revisión del proceso de compras para asegurar la incorporación de materiales ecológicos en el equipo que usa el gobierno y un alto compromiso en la reducción de desperdicios y reciclaje.

RECOMENDACIÓN

Expandir y mejorar los parques y los espacios al aire libre



Los espacios al aire libre contribuyen a nuestro bienestar y a la economía regional. El acceso a los parques y a los espacios abiertos mejora la salud de los residentes de nuestra región y el valor de sus casas.

Las áreas naturales abundantes en la región de nuestros siete condados hacen que sean lugares más deseables para vivir y trabajar. Sin espacios verdes, nuestra competitividad económica sufriría.

Los parques y los espacios al aire libre eran fundamentales para el *Plan de Chicago* 1909. Daniel Burnham ayudó a mantener corredores abiertos en terrenos — nuestros parques, bosques y la orilla del lago — contribuyendo enormemente al bienestar de nuestra región y de sus residentes.

Sin embargo la red de espacios abiertos de Burnham sigue siendo un trabajo en marcha. Menos de la mitad de los residentes de nuestra región tienen suficientes parques cercanos. A pesar de los beneficios bien documentados, como la protección contra inundaciones y la biodiversidad, nuestros espacios naturales al aire libre, en una gran parte de la región, continúan desprotegidos.

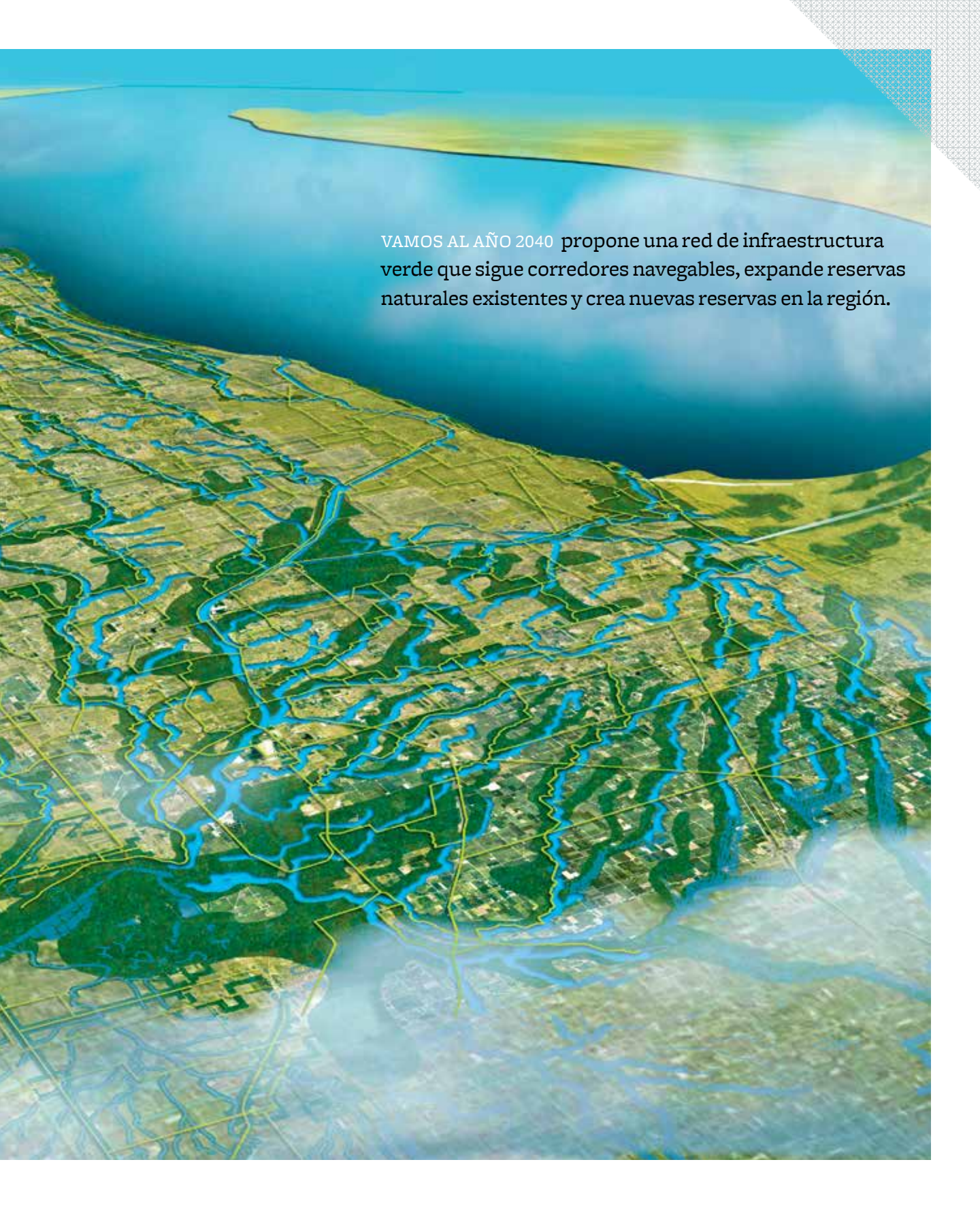
La red de parques y espacios al aire libre en nuestra región es nuestra infraestructura verde; no menos esencial para la prosperidad y habitabilidad que cualquier otra infraestructura. Pero como con los sistemas de transporte, tratamiento de aguas y otras necesidades, nuestra infraestructura ecológica debe ser administrada, restaurada y expandida.

A través de inversiones coordinadas, debemos preservar la red de terrenos y corredores de agua mediante el aumento de las reservas naturales actuales y la creación de nuevas áreas. La región deberá proporcionar conexiones funcionales (conocidas como caminos verdes) entre parques y reservas para apoyar las actividades recreativas y los ecosistemas.

El plan VAMOS AL AÑO 2040 recomienda que la región haga importantes inversiones, basadas en criterios, en parques y espacios al aire libre que proporcionen más parques en las regiones desarrolladas, preservando las áreas naturales más importantes de la región, y proporcionando conexiones funcionales entre parques y reservas naturales mediante la utilización de la red de infraestructura verde como un concepto de diseño.

Nuestra región se ha ampliado en los últimos 100 años y los corredores de espacios al aire libre previstos por Burnham deben ampliarse también. Se lo debemos a las generaciones futuras y a nosotros mismos



An aerial photograph of a coastal region, likely a delta or estuary, showing a complex network of waterways and land parcels. The water is a deep blue, while the land is a mix of green and brownish-yellow. A network of blue lines is overlaid on the land, representing a proposed green infrastructure network. These lines follow the main waterways and branch out into smaller channels. A network of yellow lines is also overlaid, representing a different type of infrastructure, possibly roads or canals. The overall scene is a blend of natural waterways and human-made infrastructure.

VAMOS AL AÑO 2040 propone una red de infraestructura verde que sigue corredores navegables, expande reservas naturales existentes y crea nuevas reservas en la región.

CONSERVACIÓN DE ESPACIOS AL AIRE LIBRE

250,000 Acres HOY

400,000 Acres VAMOS AL AÑO 2040

PRESEVAR

Las Áreas Naturales Más Importantes

Durante los próximos 30 años, 150,000 acres de tierra en los siete condados deben preservarse mediante un enfoque colaborativo de múltiples organizaciones públicas y privadas. La mayor parte de esto deberá conservar una red de tierra y agua — la red de infraestructura verde — que sigue los corredores navegables, amplía reservas naturales existentes y crea nueva reservas en la región. Las reservas de bosques, los distritos de conservación, el estado, las fundaciones privadas y otros, deberán darle prioridad a la preservación de los terrenos naturales dentro de la red de infraestructura verde.





PROPORCIONAR

Más Parques

La región necesita más parques para proporcionar esparcimiento y espacios al aire libre a la mayor cantidad posible de residentes. Pero es difícil proveer terrenos en lugares ya desarrollados, que es donde más se necesitan, aun cuando la superficie total necesaria para nuevos parques no sea tan grande. Los gobiernos locales deben colaborar para proporcionar más parques en las zonas donde aquéllos prestan menos servicios, y los municipios en particular deben ver la re-planificación como una oportunidad para proporcionar más parques incluso en el contexto de incrementos moderados de la densidad residencial.

PROPORCIONAR

Conexiones Verdes

Otra manera de establecer conexiones entre parques y reservas es con caminos verdes. En las dos últimas décadas, la región ha tenido mucho éxito en el desarrollo de senderos alejados del tráfico vehicular. VAMOS AL AÑO 2040 prevé que organizaciones de la región sigan utilizando el *Plan de Caminos y Senderos Verdes* para establecer conexiones entre reservas naturales y parques, así como apoyar alternativas para caminar o andar en bicicleta. El objetivo de la región debe ser doblar el kilometraje de caminos y senderos verdes existentes para el 2040.

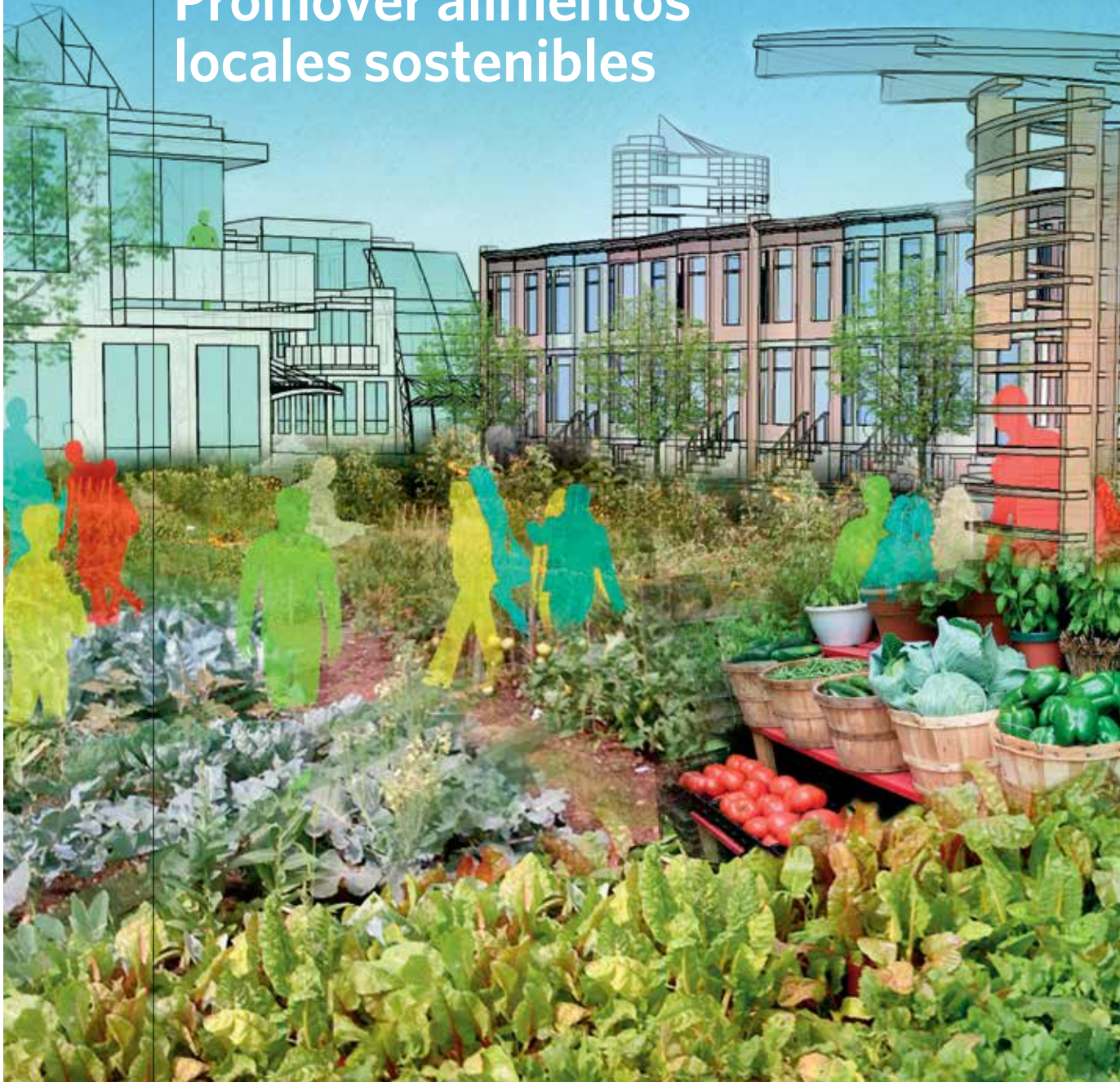
PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN CON ACCESO ADECUADO
A LOS PARQUES: 10 ACRES/1,000 PERSONAS

HOY 49%

VAMOS AL AÑO 2040 70%

RECOMENDACIÓN

Promover alimentos locales sostenibles



Tal como el aire, el agua y otras necesidades humanas básicas, es fácil dar por hecho que la comida es abundante. Tres veces cada día decidimos qué comer, a menudo sin consideración de la forma en que los alimentos se producen o de dónde vienen.

Si bien patrones de consumo dependen significativamente de preferencias o elecciones personales, las políticas públicas para el uso del suelo, el transporte y muchas otras cuestiones en el plan VAMOS AL AÑO 2040 influyen en la efectividad y la sostenibilidad de nuestros sistemas de alimentos. Para beneficiar la economía y la salud de los residentes de la región, VAMOS AL AÑO 2040 aborda por separado los factores de la producción de alimentos y del acceso a ellos, aunque estén relacionados.

Producción de Alimentos

Los alimentos locales — aquellos que se cultivan, transforman, envasan y distribuyen en tierras dentro de o cerca de nuestros siete condados — pueden contribuir a un sentido de comunidad y a la identidad regional. Las prácticas agrícolas, la distribución de alimentos y la eliminación de residuos deberán ser sostenibles, al tiempo que satisfacen nuestras necesidades presentes sin comprometer el futuro.

La producción local y el acceso equitativo a alimentos frescos, nutritivos y de bajo costo, puede beneficiar nuestra economía, medio ambiente, salud pública, equidad y calidad general de vida. Desde granjas comerciales hasta comunidades cooperativas y aun huertos familiares, enfatizar la producción alimenticia local y su acceso puede ayudar a preservar tierras de cultivo en comunidades tradicionalmente agrícolas; puede también revitalizar los vecindarios mediante la agricultura en parcelas vacantes, no utilizadas en los entornos urbanos, donde generalmente no existe.

Acceso a Alimentos

En la mayoría de nuestra región, residentes pueden comprar alimentos en grandes tiendas de abarrotes, pequeñas tiendas de especialidades, o incluso puestos de fruta de la esquina. Los mercados de agricultores que vienen a los vecindarios son cada vez más prevalentes y se

están convirtiendo en lugares de reunión social donde los consumidores pueden conocer a las personas que cultivan sus alimentos.

Sin embargo, en partes de nuestros siete condados, demasiadas personas carecen de acceso a alimentos nutritivos, lo que los pone en mayor riesgo de obesidad, diabetes y otras condiciones relacionadas con la nutrición. Nueve por ciento de nuestros residentes de la región viven en “desiertos alimenticios”, es decir sin un supermercado cercano. En lugar de alimentarse con productos frescos, a precios razonables, puede ser que dependan de la tienda de conveniencia más cercana, donde los precios son altos y la nutrición es baja. La distancia a los supermercados ha sido relacionada con los aumentos en cáncer, enfermedades cardiovasculares, diabetes y enfermedad del hígado, especialmente en comunidades Afroamericanas.

La región deberá tratar de lograr estrategias que aumenten el acceso a alimentos frescos y que creen conciencia pública de una buena nutrición, especialmente en los “desiertos alimenticios.” Por ejemplo, una ampliación de la relación entre los productores locales de alimentos y los bancos de alimentos haría que los productos frescos fueran más accesibles para personas de bajos ingresos. Lo mismo sería si se permitiera que en los mercados de agricultores, en las comunidades que apoyan la agricultura y que en las tiendas de alimentación no tradicionales, se aceptaran beneficios de asistencia contra el hambre.

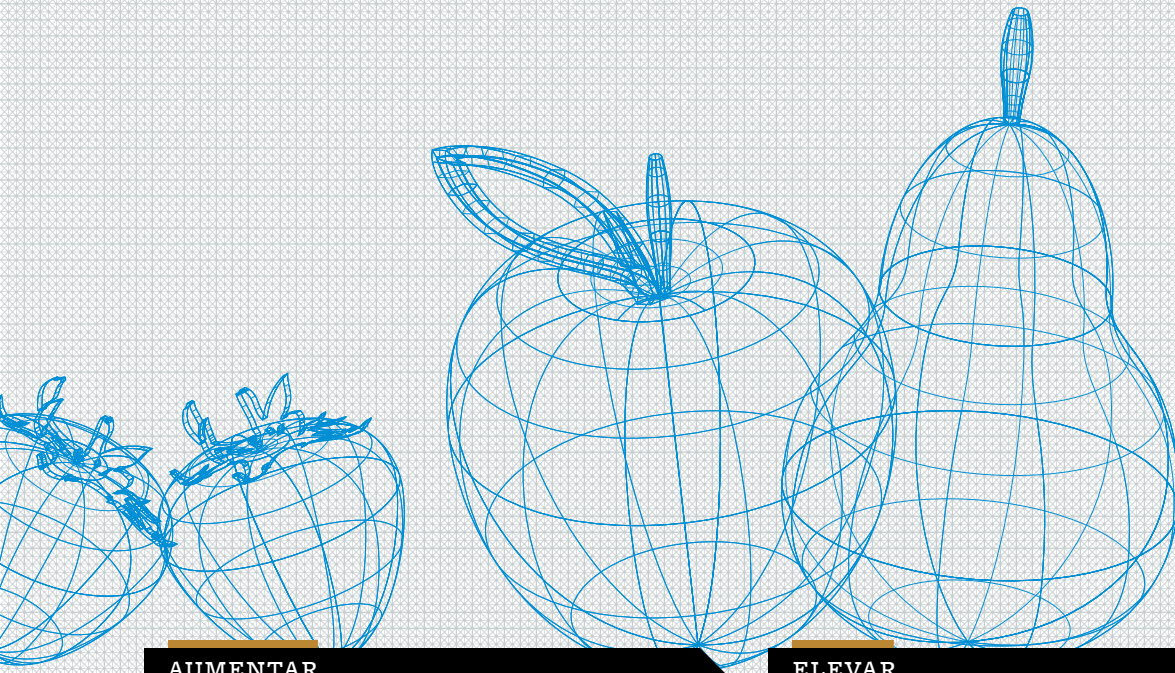
A menudo, abordar la producción de alimentos y el acceso requiere diferentes políticas para solucionarse; por ejemplo, la gente necesita acceso a alimentos frescos, nutritivos y de bajo costo, sin importar dónde se produzcan. Pero algunas políticas, como proyectos de agricultura urbana en “desiertos alimenticios,” pueden abordar tanto la producción como el acceso.



FACILITAR

La Producción Alimentaria Local

La agricultura urbana — o sea convertir terrenos urbanos que no se estén usando en jardines comunitarios para la producción de alimentos — debe tratar de lograrse en las regiones desarrolladas en toda la región. La preservación de tierras de labranza en zonas rurales de la región también puede apoyar la producción alimentaria local, y los condados deberán tratar de lograr que se establezcan estos programas. Cuando se promueven alimentos locales en la política agrícola federal y se establecen procesos de contratación a nivel de estado que favorecen alimentos locales, se proporciona apoyo institucional a la producción local.



AUMENTAR

El Acceso a Alimentos Sanos

Nuestra región puede garantizar que todos los residentes tengan acceso a alimentos sanos proporcionando financiamiento a tiendas de abastecimientos para que reinviertan en los “desiertos alimenticios” o para experimentar con programas de demostración como puestos de granjas, cooperativas de alimentos, ventas directas de los jardines comunitarios y otros ejemplos. Los programas de asistencia contra el hambre y la política alimentaria local deben ser abordados también; por ejemplo, vinculando la agricultura urbana con despensas alimenticias comunitarias.

ELEVAR

La Comprensión y la Concientización

Una organización sin fines de lucro a nivel regional deberá ser identificada, o creada, para coordinar la política alimentaria y que ayude a comprender la incipiente cuestión de los alimentos locales. Sus responsabilidades deberán incluir reunir y analizar datos, proporcionar entrenamiento, compartir información, y ayudar a los gobiernos locales a incorporar las cuestiones alimentarias en su planificación.



Para la mayoría de nosotros, la agricultura no es una ocupación que asociemos con el lado sur de Chicago. Pero para **JASMINE EASTER**, de 37 años de edad, una granja en su vecindario urbano fue la oportunidad que necesitaba para una carrera mejor.

Dedicarse a la agricultura fue también una oportunidad para ayudar a llevar productos frescos y sanos a uno de los “desiertos alimenticios” de nuestra región, donde los residentes tienen poco o ningún acceso a tiendas que vendan alimentos nutritivos frescos.

Después de soportar meses de desempleo, Jasmine fue aceptada en el programa de capacitación laboral de Growing Home, Inc. Este proyecto de agricultura apoyado por la comunidad opera un jardín urbano y una granja — que cosechó 10,000 libras de cultivos el año pasado — junto con una granja más grande al suroeste de Joliet. La empresa, que es sin fines de lucro, proporciona alimentos de producción local para los residentes y capacitación laboral, durante los siete meses que dura la temporada de crecimiento, a personas que se enfrentan a importantes obstáculos relacionados con el empleo.

Jasmine aprovechó la oportunidad, trabajando como voluntaria, utilizando su bicicleta para entregar los productos a los participantes en el proyecto por todo su vecindario. Desempeñó su trabajo tan bien que Growing Home la contrató. Eso le abrió la puerta en el trabajo actual que tiene como jefa de equipo entrenando nuevas participantes en Enterprising Kitchen, otra organización sin fines de lucro que ofrece experiencia de trabajo a mujeres de bajos ingresos creando y vendiendo jabón y productos para salones de belleza.

“Es bueno que la gente vea que hay personas que pasan a través de estos programas [entrenamiento laboral] y que están dispuestas a intensificar y aplicar lo que aprendieron y a tratar de aprender diferentes habilidades para ascender en el escalafón,” dice Jasmine. Somos personas a quienes se puede emplear.


Con un poco de acceso a alimentos saludables, los residentes de vecindarios como el suyo se benefician de los productos nutritivos que Growing Home les vende a un precio razonable. Los participantes en la cooperativa aprenden a sembrar, cultivar y cosechar productos orgánicos. Hay clases acerca de cómo escribir su curriculum vitae y de simulacros de entrevistas para ayudarles a encontrar empleo después del programa de capacitación.

“Yo aprendí a hablar y a decir lo que pienso para informar a la gente que ya estaba lista para volver a la fuerza de trabajo,” dice Jasmine.

RECOMENDACIONES

- 58 Mejorar la Educación y el Desarrollo Laboral
 - 62 Apoyar la Innovación Económica
-





Capital Humano

Aprender, Trabajar e Innovar

La calidad de la fuerza laboral de nuestra región es crucial para sostener la prosperidad económica. Cada vez más, el crecimiento del empleo depende de la disponibilidad de trabajadores calificados con una buena educación para industrias basadas en conocimientos. Podemos obtener una ventaja significativa si nos aseguramos que las empresas y los residentes de aquí tengan la destreza necesaria para competir con otros centros económicos.

Proporcionar oportunidades equitativas para obtener la destreza crítica necesaria, es uno de los más complicados desafíos de nuestra región. Disparidades en los niveles educativos, de salud y otras medidas — a menudo basadas en niveles de ingresos, raza u origen étnico — ponen la economía de toda la región en riesgo.

Desarrollar una Fuerza Laboral Calificada

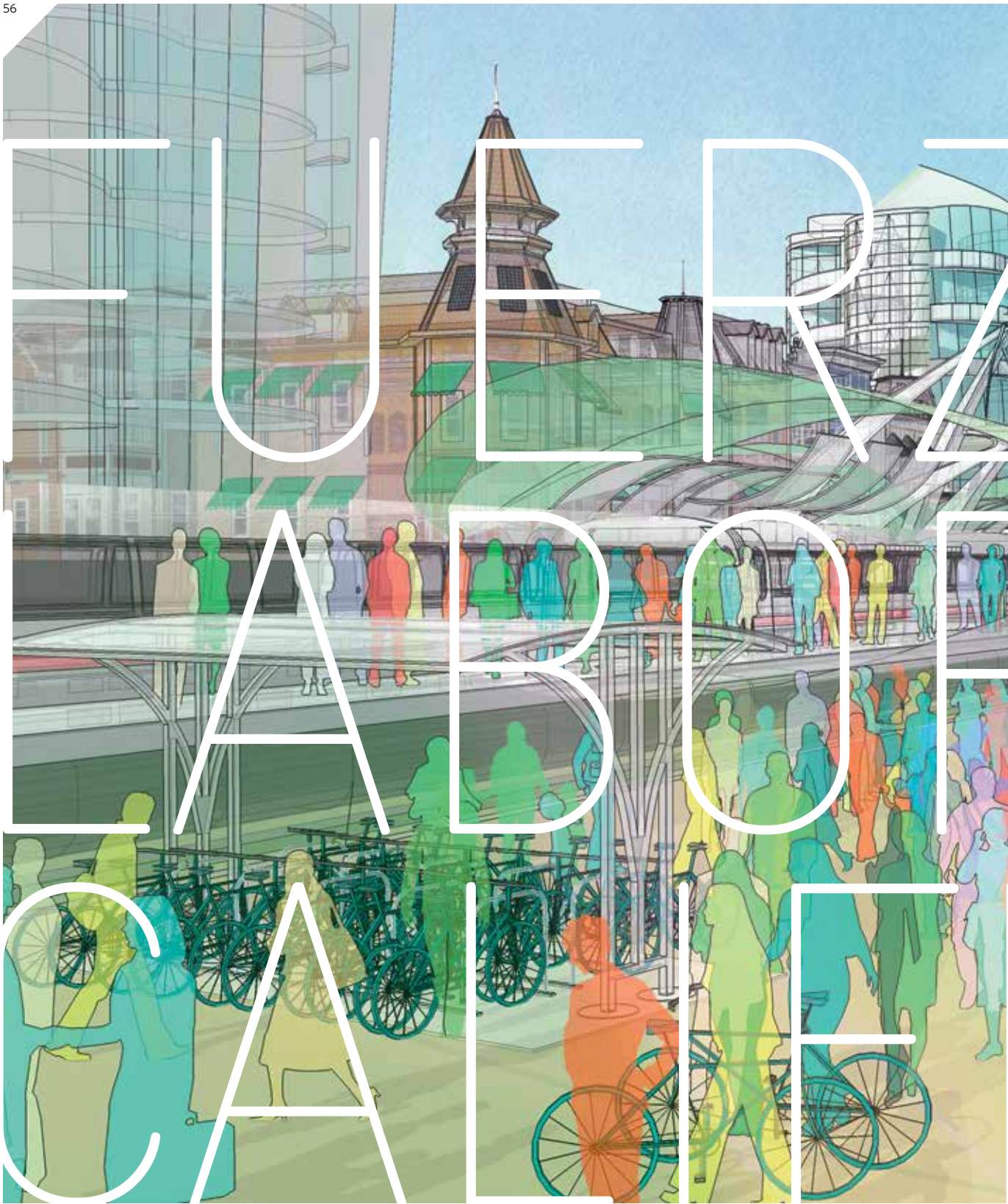
Más de la mitad de nuestra bolsa de trabajo continuará teniendo posiciones de trabajo de destreza mediana que requieren más que un diploma de secundaria (high school) pero menos que una educación universitaria de cuatro años. Residentes sin una educación adecuada lucharán por encontrar empleo productivo, lo que podría quebrantar nuestro futuro económico.

Los programas de desarrollo de la fuerza laboral están diseñados para ayudar a los trabajadores que necesitan adquirir destreza y habilidades de valor comercial para ellos; pero el sistema necesita mejorar para satisfacer las necesidades de los trabajadores y también de los empresarios. Muy a menudo, el sistema es difícil de navegar para los trabajadores y no logra satisfacer las necesidades de las empresas. Para prosperar, mientras que la economía mundial se recupera, nuestra región debe ayudar a los trabajadores en todos los niveles de educación y de destreza para que tengan éxito. Nuestros programas de fuerza laboral tienen un gran potencial que podría aprovecharse, comenzando con una mejor coordinación entre organismos de capacitación.

Innovando para un Futuro Próspero

Nuestra prosperidad a largo plazo también depende de la capacidad de nuestra región y de que su comunidad empresarial se adapte cuando circunstancias nuevas requieren soluciones creativas. Aunque la innovación económica deba proceder principalmente del sector privado, el gobierno tiene un importante papel de apoyo. Con nuestras excelentes universidades y laboratorios, la región debe hacer algo más para conectar a los investigadores con las empresas.

Las inversiones estratégicas en el sector público deben orientarse a movilizar capital privado de riesgo, poniendo énfasis en grupos especializados de industrias fuertes que generen buenos empleos e impulsen la innovación en nuestra región. Incluso, cuando compiten entre sí, empresas de estas agrupaciones deben colaborar entre sí mismas para competir con otras regiones del mundo. Debemos concentrar nuestros esfuerzos detrás de esas agrupaciones para ayudar a garantizar que nuestra fuerza laboral cubra las necesidades de estas industrias.



URBAN CANADA



RECOMENDACIÓN

Mejorar la educación y el desarrollo laboral



Una fuerza laboral altamente calificada y con una buena educación puede ser el ingrediente más importante para fortalecer nuestra economía y garantizar una alta calidad de vida en nuestra región.

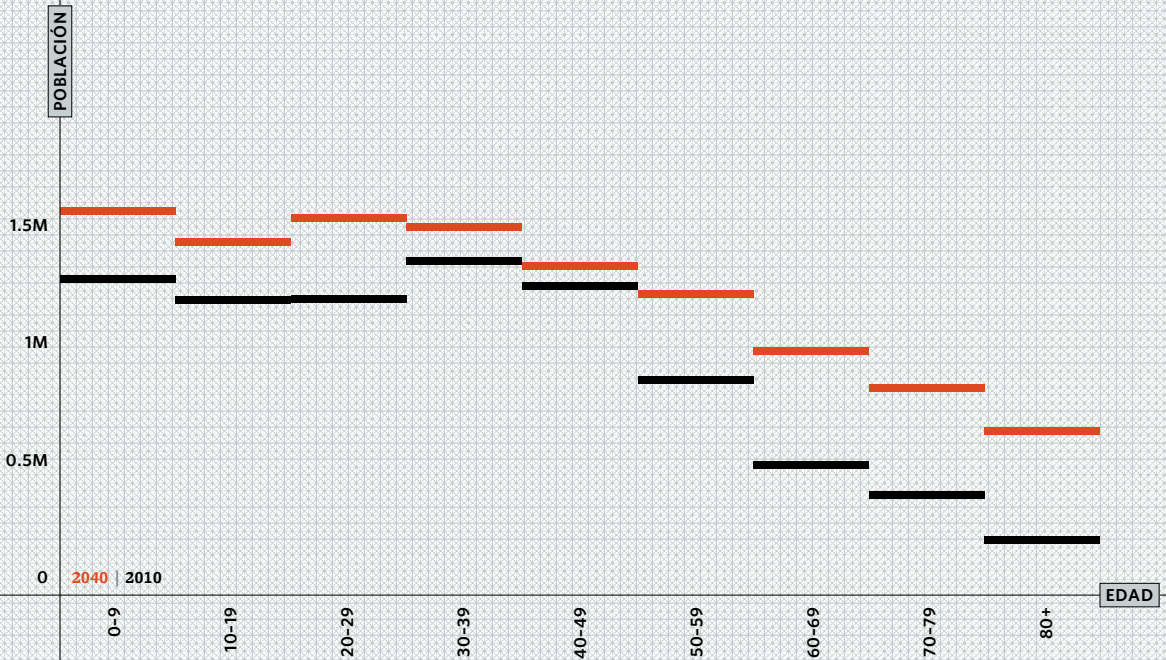
La educación no sólo crea fuerza laboral calificada, sino que también proporciona desarrollo social, cívico y personal. Desigualdad en el acceso a una educación de buena calidad contribuye a diferencias en los logros a lo largo de aspectos raciales, étnicos y económicos, y a la disminución del rendimiento de los estudiantes en los Estados Unidos frente a otras naciones industrializadas. Crear trabajadores calificados para una economía que está cambiando constantemente requerirá de inversiones estratégicas y una mejor educación y programas de desarrollo para la fuerza laboral, que deben ser coordinados y alineados con las necesidades empresariales.

Si bien el acceso a la universidad debe seguir siendo una alta prioridad, la mayoría de los empleos seguirán necesitando más que un diploma de secundaria (high school) pero menos que una educación universitaria de cuatro años, lo cual hace que la educación más allá de la secundaria sea cada vez más esencial. Con escasos de trabajadores en industrias críticas como el cuidado de la salud y la transportación de carga, nuestras universidades comunitarias (community colleges), los consejos directivos de juntas de trabajo, e instituciones de formación profesional deben proporcionar entrenamiento para la fuerza laboral.

A medida que la economía y la tecnología evolucionan rápidamente, muchos trabajadores tendrán que capacitarse nuevamente y hacer que su nueva destreza y habilidades concuerden con las que se necesiten en sus nuevos empleos; a menudo capacitándose varias veces durante toda su carrera. Pero nuestro sistema de desarrollo de fuerza de trabajo, con sus numerosos programas, iniciativas y fuentes de financiamiento, es a menudo difícil de navegar para los trabajadores.

Muy a menudo los graduados descubren que sus habilidades no coinciden con las exigencias del empleo porque la educación y el entrenamiento laboral no se adaptan con la rapidez suficiente, especialmente en industrias de rápido crecimiento. La falta de coordinación entre estos sistemas a menudo deja que las empresas no satisfagan sus necesidades.

Necesitamos un sistema de educación y desarrollo laboral eficaz, adaptable y coordinado para mantener al día las habilidades de los trabajadores. Y para garantizar que los trabajadores adquieran capacitación que concuerde con las necesidades empresariales, la comunidad empresarial debe tener un papel más importante en el desarrollo de programas laborales.



MEJORAR

Los Servicios de la Fuerza laboral

El financiamiento inflexible de programas plantea una barrera para mejorar el desarrollo de sistemas laborales. Haciendo los servicios más flexibles ayudará a garantizar que las necesidades de los trabajadores y los empresarios tengan más receptividad mutua. Nuestra región debe vigilar y evaluar el impacto de los nuevos programas y fortalecer programas comunitarios de desarrollo de la fuerza laboral.

Mientras que nuestra población aumentará entre todos los grupos de edad en 2040, el número de residentes mayores de 50 años aumentará dramáticamente. La gente tendrá tendencia a cambiar de empleo más a menudo durante toda su carrera, lo que requerirá mejoras en nuestro sistema de desarrollo de fuerza laboral.

**TÍTULOS DE EDUCACIÓN
SUPERIOR CONFERIDOS EN LA
REGIÓN, 2007**

Fuente: Integrated Postsecondary
Education Data System

20,987

Diplomas de Asociado
(dos años en alguna
universidad/college
comunitario)

38,774

Títulos de
Licenciatura

30,207

Títulos de Maestría

MEJORAR

**Los Datos y
la Información**

La limitada disponibilidad de información y de datos impide la educación y el desarrollo de la fuerza laboral. Se necesitan mejores fuentes de datos para mantener un registro de los avances, evaluar la eficacia de los programas y planear las necesidades futuras. Como primer paso, CMAP y Chicago Community Trust se están asociando para lanzar “MetroPulse” (www.metropulsechicago.org), un Proyecto de Indicadores Regionales que va a agregar datos actualizados en un sistema centralizado e interactivo. También deben ser recabados datos adicionales y analizarlos, tanto para el desarrollo de la fuerza laboral como para la educación.

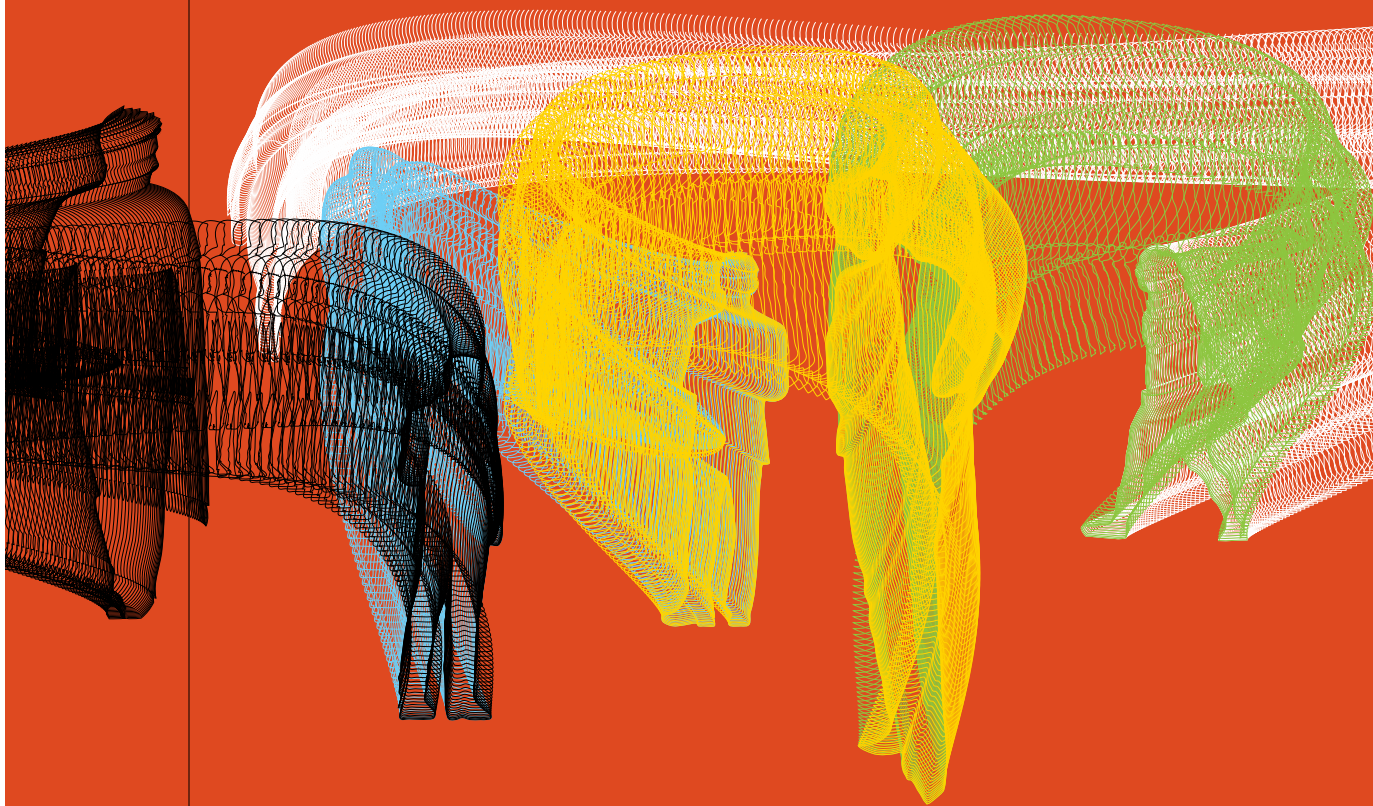
COORDINAR

**La Educación con
las Empresas**

Necesitamos coordinar mejor la educación con el desarrollo de la fuerza laboral y con el desarrollo económico, así como fortalecer el papel de proveedores locales de servicios, incluyendo las universidades comunitarias, consejos directivos de inversión en la fuerza laboral y otras organizaciones relacionadas con ésta. Estos proveedores de fuerza laboral deben evaluar los actuales esfuerzos para mejorar la coordinación y ampliar los programas que han demostrado tener éxito.

RECOMENDACIÓN

Apoyar la innovación económica



Ya sea con un sorprendente avance o con un sutil cambio de eficiencia, la innovación mantiene nuestra región próspera y competitiva en una economía global.

La innovación económica — el proceso por el cual las ideas se convierten en nuevos bienes y servicios — nos ahorra tiempo y dinero, aumenta nuestra calidad de vida, mejora la salud y las expectativas de vida. Las empresas que sobresalen en convertir las ideas en nuevas tecnologías y procesos obtienen una ventaja competitiva que se traduce en mejores puestos de trabajo para los residentes de nuestra región.

Nuestros laboratorios de investigación, parques tecnológicos, universidades, y empresas de fabricación avanzada son recursos que crean empleos bien remunerados y que atraen y retienen el capital humano que nuestra región necesita para competir con otros centros mundiales de comercio. Si bien tenemos instituciones de investigación de calidad mundial, una mezcla de diversas industrias, así como organizaciones cívicas fuertes y los cimientos necesarios para apoyar la innovación, nuestra región no se ha mantenido al ritmo de otras áreas metropolitanas en cuestiones de comercialización de la tecnología; una tendencia que se debe revertir para garantizar prosperidad en el futuro.

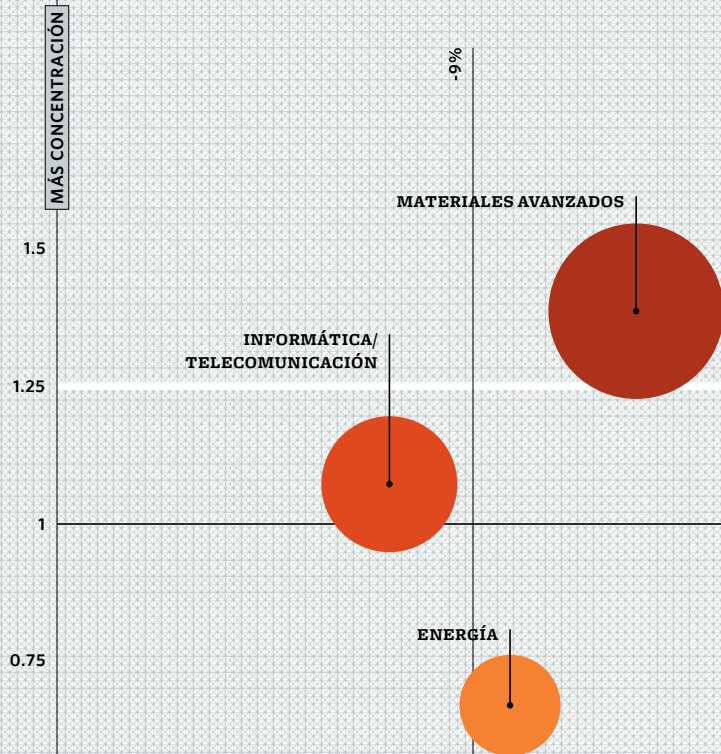
El sector público debe apoyar a aquellas personas e instituciones privadas que puedan impulsar la innovación, especialmente mediante la conexión de nuestros investigadores con los empresarios. El gobierno puede también mejorar los sistemas de datos necesarios para medir la innovación, lo que ayudará a guiar decisiones sobre infraestructura y otras inversiones públicas para promover la innovación más eficazmente.

Al fomentar estratégicamente agrupaciones de industria —como la biomédica/biotécnica, la de materiales avanzados y la de la transportación y logística, así como nuevas agrupaciones como energía verde y la tecnología— podemos reducir la duplicación de entrenamiento laboral y otros esfuerzos. Y al estimular la experimentación y la creatividad necesarias para producir avances comerciales en esas industrias, vamos a crear una cultura que fomente la innovación en nuestra región.

Las agrupaciones de industria consisten en empresas especializadas, aunque interdependientes, que dependen de una infraestructura, de fuentes de trabajadores, de instituciones y de tecnologías similares.

En la gráfica, el tamaño del círculo indica el número de puestos de trabajo. El eje horizontal indica el cambio en empleos desde el 2000 al 2007. El eje vertical indica qué tan concentrada esta cada agrupación, con las burbujas encima de los 1.25 puntos de referencia estando mucho más concentradas en la región que en todos los Estados Unidos.

Fuentes: CMAP, Departamento de Seguridad de Empleos de Illinois, Centro de Desarrollo Regional de Purdue



MEJORAR

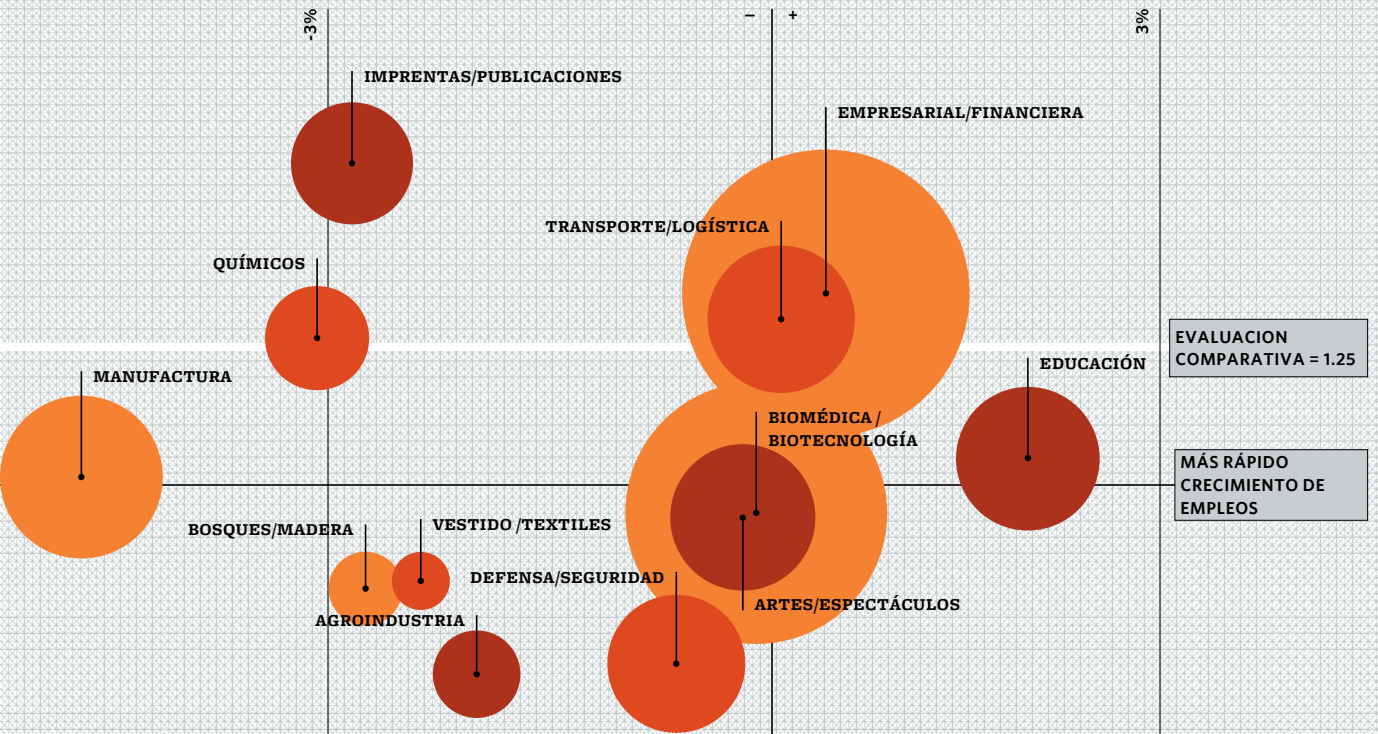
Los Sistemas de Información y de Datos

La región debe tratar de establecer mejores sistemas para reunir, mantener un registro y analizar medidas importantes de innovación. Esto incluye indicadores tales como el número de empresas y puestos de trabajo en sectores clave, además del éxito de programas actuales y pasados e incentivos financieros, lo cual hará que las decisiones de inversiones del sector público sean más eficientes.

FOMENTAR

Agrupaciones Industriales Regionales

El organizar estratégicamente la región alrededor de sus actuales y nuevos grupos de especialización regional puede ayudar a enfocar las decisiones de inversión (como la capacitación y la infraestructura) y reducir la duplicación de esfuerzos. Formar coaliciones regionales que concentren la investigación y las iniciativas alrededor de agrupaciones ayudará a estas industrias a crecer y a prosperar para competir mejor a nivel nacional e internacional.



CREAR

Una Cultura de Innovación

Para convertirse en líder en innovación, nuestra región necesita cultivar actitudes que apoyen la experimentación y la creatividad necesarias para producir innovaciones comerciales. Difundiendo anécdotas de éxito en innovación impulsaría a la región a valorar la experimentación. El Estado de Illinois y los gobiernos locales deben identificar y reformar reglamentos u ordenanzas que pudieran estar creando barreras a la innovación.

AUMENTAR

La Comercialización de la Investigación

Vincular diversos grupos, fomentar el conocimiento acerca de las investigaciones locales, ofrecer una mejor formación para investigadores y empresarios, y enfocar la inversión pública ayudará a convertir la investigación en productos comercializables. Aumentar la inversión de capital de riesgo en la región hará que los empresarios y nuevas empresas se instalen y prosperen aquí.



Cuando **MIKE ABT** comenzó a reciclar cartón hace 20 años para ayudar a que su negocio familiar fuera más verde, no fue sólo la ecología lo que lo atrajo.

“Tenía sentido financiero. La mayoría de la gente lo hace hoy, pero en aquel entonces no era el caso,” dice Mike, de 47 años de edad. “Yo siempre quería que nuestro negocio fuera verde, y me encanta ahorrar dinero.”

Desde entonces su tienda de electrónicos y electrodomésticos, que es propiedad familiar, ha creado numerosas iniciativas verdes, sin planes para detenerlas pronto. La empresa tiene un centro de reciclaje interno para sus propios residuos y los de sus clientes. Ellos reciclan cartón, plástico, baterías, electrónicos descartados, e incluso Poliestireno, que es particularmente difícil de reciclar. Para operar “fuera de la red eléctrica” durante el día, las instalaciones de Abt utilizan un generador que funciona con gas natural. En menor escala, también utilizan energía solar y tecnología eólica (producida por el viento) para ayudar a satisfacer las necesidades de energía.

Para ahorrar papel, Abt no imprime los catálogos en papel, sino que se apoya en el mercadeo por Internet. “Fue una decisión difícil ya que podríamos haber vendido más productos, pero desde el punto de vista ecológico, es mejor no tener un catálogo impreso y no desperdiciar cientos de árboles,” dice Mike.

Él es parte de la tercera generación de los Abt administrando el negocio, y trabaja junto con sus tres hermanos y su padre. En 1936 la abuela de Mike le prestó a su abuelo \$800 para abrir Abt Radios en el vecindario de Logan Square, en Chicago, y la familia trasladó la tienda a los suburbios del norte en 1975.

“La mejor parte de un negocio familiar es que si alguien piensa en una idea, la podemos aplicar enseguida,” dice él.

La empresa tiene ahora más de 1,000 empleados que se benefician también de las iniciativas verdes. Las instalaciones de la tienda incluyen un restaurante y un gimnasio para que los empleados no tengan que conducir sus autos durante el día y hay bicicletas que les prestan a los empleados si necesitan salir del trabajo. Se exhorta a los empleados a que usen sus autos en forma colectiva y muchos toman ventaja de un vehículo de enlace desde la estación cercana del tren Metra hasta las instalaciones. Incluso los conductores de camión de la empresa operan juntos para ahorrar viajes, y los camiones de la empresa usan biodiesel durante los meses de verano.

Para Mike, siempre habrá nuevas formas para la empresa de ser más eco-amigable. Él espera difundir sus ideas en otras empresas, hablando con tiendas de menudeo sobre la eficiencia en los gastos y de otros beneficios de las iniciativas verdes de Abt.

”Ésta es mi religión,” dice. “Mi objetivo es hacer que otras empresas sean verdes.”

RECOMENDACIONES

- | | |
|----|---|
| 74 | Reformar la Política Fiscal Estatal y Local |
| 78 | Mejorar el Acceso a la Información |
| 82 | Explorar Inversiones Coordinadas |



Gobierno Eficiente

Lograr Transparencia

Ahora más que nunca, los contribuyentes esperan eficiencia y transparencia cuando los gobiernos invierten sus limitados recursos. Para maximizar los beneficios que los residentes de nuestros siete condados esperan ver de estas inversiones públicas, los organismos gubernamentales por toda nuestra región necesitan coordinar las decisiones y las inversiones estratégicamente. Mejor acceso a la información nos ayudará a alcanzar esos objetivos, mediante la puesta de datos esenciales al alcance no sólo de nuestros encargados de tomar decisiones locales, sino también de los residentes a los que sirven.

Políticas Fiscales Eficientes, Transparentes y Justas

Los impuestos estatales y locales tienen un impacto profundo en los patrones de desarrollo y la capacidad del gobierno para prestar los servicios públicos necesarios. La política fiscal actual, muy a menudo e involuntariamente, propicia opciones que socavan los intereses a largo plazo de nuestra región y sus comunidades. Los ingresos por impuestos de ventas son un incentivo para los municipios de buscar desarrollo de comercios al menudeo, pero crean menos empleos de salarios altos y beneficios económicos comparado con el desarrollo industrial y el de oficinas.

La innecesaria complejidad de nuestro sistema de impuestos a la propiedad — el flujo de ingresos del que los gobiernos locales dependen más — es problemático para los hogares, empresas y los propios gobiernos. Los distritos escolares en Illinois dependen más de los impuestos a la propiedad que casi cualquier otro estado, creando grandes disparidades entre las escuelas en las comunidades debido a las diferencias en los valores de la propiedad. Nuestras políticas fiscales deben simplificarse para apoyar el control local y para ser más transparentes y previsibles para los contribuyentes y las empresas.

Mejor acceso a la información y más coordinación

Con el objeto de guiar importantes decisiones locales, necesitamos un mejor acceso a la información en nuestra región. El intercambio abierto de información pública mejora los servicios, conduce a mejores decisiones, y ayuda a los residentes a entender cómo se gastan sus impuestos. El libre acceso a los datos también aumenta la responsabilidad y la confianza en el gobierno, además las empresas son más propensas a elegir un lugar para instalarse donde confían en que las acciones del gobierno son predecibles y transparentes.

Para compartir información en toda nuestra región, CMAP y Chicago Community Trust — socios en el Proyecto de Indicadores Regionales — han creado MetroPulse, una avanzada red de recursos para ayudarles a los líderes de toda la región a tomar decisiones con más información. Visite www.metropulsechicago.org para más información.

Además de compartir información, nuestra región debe trabajar en equipo para proporcionar más coordinación en la prestación de servicios y para eliminar las barreras que impiden la coordinación de programas a niveles locales, regionales, estatales y federales. Al enfocar y coordinar eficientemente las inversiones, nuestra región puede simplificar programas y servicios para evitar la duplicación en todos los niveles de gobierno.

Juntos, podemos hacer que el gobierno en nuestra región sea más eficaz, lo que ayudará a que nuestras comunidades sean más competitivas económicamente y más habitables para todos los residentes.

RESPONS



ABILIDAD



56

Número promedio de servicios gravados en todos los estados

12

Número de servicios gravados en Illinois

RECOMENDACIÓN

Reformar la política fiscal estatal y local

\$318,000

Base tributaria municipal más alta per cápita
(Ventas al por menor + Valor Gravado Uniformizado o "Equalized Assessed Value" para los municipios de más de 5,000 habitantes)

\$8,000

Base tributaria municipal más baja per cápita
(Ventas al por menor + Valor Gravado Uniformizado o "Equalized Assessed Value" para los municipios de más de 5,000 habitantes)



27%

Cambio en ingresos anuales estatales de impuestos sobre la venta (ajustado por inflación)

1992-2008



-15%

Cambio en ingresos anuales estatales de impuestos sobre la gasolina (ajustado por inflación)

7

Puestos de Trabajo por acre:
Concesionarias de Autos

\$107,500

Ingresos fiscales locales netos por acre:
Concesionarias de Autos

61

Empleos por acre:
Oficinas Corporativas

\$45,900

Ingresos fiscales locales netos por acre:
Oficinas Corporativas

\$12,000,000,000

Cantidad de ingresos por impuestos sobre la propiedad recaudados por distritos escolares en el noreste de Illinois

\$5,000,000,000

Cantidad de ingresos fiscales del estado desembolsados a los gobiernos locales en el noreste de Illinois

Los impuestos tienen un impacto más allá del ingreso público que generan — y resultan, intencionalmente o no, en incentivos que dan forma a nuestras comunidades.

Para crear comunidades habitables y mantener nuestra región económicamente competitiva, los sistemas fiscales estatales y locales deberán procurar de que el uso del suelo sea más eficaz, de generar buenos empleos y de desencadenar una actividad económica sostenible. Nuestras políticas fiscales deben evitar causar grandes desigualdades entre los hogares, empresas y gobiernos locales y deben ser transparentes y previsibles para los contribuyentes.

Los Impuestos Influencian Decisiones Clave

Los gobiernos en Illinois dependen más de los impuestos sobre la venta y la propiedad que otros estados, lo que puede causar ineficiencias (como las altas tasas de impuestos locales, una multitud de exenciones y limitaciones, o competencia contraproducente entre el uso residencial y el desarrollo comercial) y desigualdades (como las muy diversas bases tributarias de los gobiernos locales entre nuestra región, y el carácter retrógrado del sistema fiscal en general). Estos impuestos influyen decisiones acerca de dónde instalar empresas y dónde construir la vivienda, a menudo distorsionando decisiones sobre el uso del suelo, mismo que podría ser mejor conformado por las fuerzas del mercado.

Nuestro sistema actual del impuesto sobre la venta empuja a las comunidades a una intensa competencia para atraer comercios de menudeo que generan ventas. Ese comercio, incluyendo grandes tiendas y concesionarias de autos, ofrecen menos beneficios económicos en comparación con las repercusiones económicas de empleos con salarios altos y de complejos industriales y de oficinas. Un exceso de dependencia en impuestos sobre la venta puede también dejar a los municipios con escasos fondos cuando las ventas al por menor caen durante las recesiones económicas.

Aunque son la fuente de ingreso más importante para los gobiernos locales, los impuestos a la propiedad varían mucho entre las comunidades. Si están bien diseñados,

pueden acoplar las necesidades de servicio local con el valor de la vivienda y las propiedades comerciales y ofrecer una fuente estable de ingresos locales que no cambien drásticamente de año en año. Pero en otros casos, los impuestos a la propiedad pueden crear confusión para los contribuyentes y los gobiernos locales por igual. Por ejemplo, los niveles de evaluación a menudo difieren por condado; hay exenciones especiales aplicables a algunos tipos de propiedades pero no a otros, y los topes a los impuestos locales que impone el estado establecen limitaciones arbitrarias sobre los impuestos locales anuales, además de incertidumbre; todo esto puede crear inestabilidad e imprevisibilidad. Y nuestra dependencia en los impuestos a la propiedad para la educación pública crea grandes disparidades en el financiamiento de escuelas en toda la región.

Políticas Fiscales para Hacer Que Nuestra Región Sea Más Competitiva

Reformar nuestras políticas fiscales mejorará la habitabilidad de nuestra región y mejorará el clima de nuestro sector empresarial mediante la ampliación de la base tributaria, limitando distorsiones en la utilización del suelo, y haciendo que el sistema sea más previsible, transparente y justo. Para guiar estas necesarias reformas, VAMOS AL AÑO 2040 establece un comité de gobiernos locales, empresas y expertos en política fiscal que informe a la Junta Directiva de CMAP y recomiende medidas de acción sobre un pequeño grupo de cuestiones de política fiscal local y estatal.

Las recomendaciones en VAMOS AL AÑO 2040 intencionalmente no se centran en aumentar las tasas de impuestos ni en aumentar los ingresos generales para el estado y los gobiernos locales. Las reformas pueden ser estructuradas para mantener los impuestos al mismo nivel por todas partes. Pero incluso sin añadir nuevos ingresos, la reforma estatal y local de políticas fiscales ayudará a nuestra región a ser económicamente competitiva a largo plazo.

Impuesto Local Neto
Ingresos por Acre

\$45,900

\$3,200

\$75,700

\$107,500

Producción Económica
Regional por Acre

\$31,165,000

\$7,892,400

\$2,649,500

\$1,736,600



OFICINAS



INDUSTRIA



GRANDES TIENDAS DE MENUDEO



CONCESIONARIAS DE AUTOS

Las grandes tiendas de menudeo y las concesionarias de autos en el área metropolitana de Chicago generan más dólares por impuestos locales pero menos trabajos bien remunerados y menos producción económica regional que las opciones industriales y de oficinas. La disparidad de ingresos es propulsada sobre todo por el impuesto sobre la venta. Fuentes: Minnesota IMPLAN Group, Oficina de Estadísticas del Trabajo de los EE. UU. y S. B. Friedman y Co.

ABORDAR

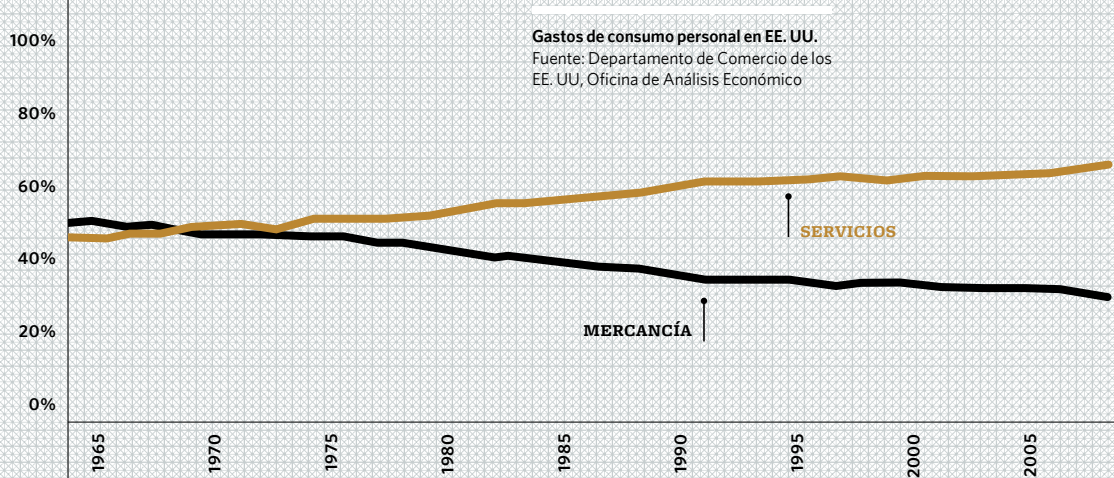
Existentes Sistemas Compartidos de Ingresos Estatales y Locales

Más de \$5 mil millones en ingresos fiscales del estado, gran parte de impuestos sobre la venta, se desembolsan anualmente a los gobiernos locales de nuestra región. Este sistema de compartir impuestos sobre las ventas estatales y locales crea un incentivo entre los gobiernos locales que pone énfasis en el uso de terrenos para comercios de menudeo (como concesionarias de autos y grandes tiendas de menudeo) a expensas de usos potencialmente más beneficiosos para la economía regional (tales como oficinas o desarrollo industrial). Estas estructuras de ingresos compartidos deben ajustarse para apoyar la eficiencia económica y la equidad y para reducir la competencia de dólares de impuestos entre los gobiernos locales.

ABORDAR

Topes del Impuesto a la Propiedad, Clasificación y Exenciones

Los impuestos a la propiedad proporcionan ingresos vitales para los servicios del gobierno local, pero a veces sus complejidades y los incentivos distorsionan las decisiones económicas e imponen excesiva tensión en hogares, empresas y gobiernos locales. Los procesos de impuestos a la propiedad deben simplificarse y hacerse más transparentes y justos mediante la eliminación de algunas exenciones especiales, clasificaciones discrepantes de evaluación, y topes al impuesto a la propiedad dictados por el estado.



ABORDAR

La expansión de Impuestos de Ventas a Servicios

Aunque los servicios conforman una mucho mayor y creciente parte de la economía, el estado de Illinois impone impuestos a muchas mercancías pero sólo a unos pocos servicios. Los servicios ahora constituyen el 70 por ciento de todos los gastos, mientras que la mercancía conforma apenas el 30 por ciento, comparado incluso con hace unos 40 años en que la división era por la mitad. La extensión del impuesto sobre la venta a algunos servicios ampliará la base tributaria, permitirá reducir el impuesto sobre la venta sin reducir los ingresos globales, y hará que el impuesto sobre la venta sea más progresivo porque las personas de bajos ingresos consumen más bienes en relación a sus ingresos que las personas de más altos ingresos.

ABORDAR

La Capacidad del Impuesto Local

Algunas zonas de la región tienen una base económica mucho mayor por la propiedad y las ventas al por menor que otras, lo cual les da una mayor capacidad fiscal. Extremas divergencias hacen que sea difícil para muchos gobiernos locales proporcionar los servicios esenciales y atraer nuevos residentes y empresas. Lo peor de todo es que esta brecha aumenta con el tiempo, puesto que los municipios con más ingresos pueden mantener las tasas más bajas y también prestar servicios de alta calidad y de infraestructura. La región debe abordar en qué forma las políticas fiscales obstaculizan el bienestar económico de muchas de sus comunidades.

RECOMENDACIÓN

Mejorar el acceso a la información



TRANSPORTE

2,000,000

Viajes por día de la semana de transporte público

LOGROS EDUCACIONALES

40.8%

Residentes mayores de 25 años tienen al menos dos años de estudios universitarios

PARTICIPACIÓN CÍVICA

56%

Personas con derecho a votar, votaron

CULTURA

29,783

Personas empleadas en las artes

PLANIFICACIÓN COORDINADA

41.3%

Municipios que informan haber reflexionado sobre las recomendaciones de planes regionales antes de VAMOS AL AÑO 2040

Estas son algunas de las más de 200 medidas a ser indagadas por MetroPulse, el sitio creado por el Proyecto de Indicadores Regionales (una asociación de CMAP y Chicago Community Trust). Las flechas representan la dirección en que queremos que se muevan estos importantes indicadores de niveles



MEDIO AMBIENTE

139,800,000

Toneladas métricas de gases de efecto invernadero por año

VIVIENDA

42.3%

Familias que gastan al menos 30% de sus ingresos en la vivienda

EMPLEO

10.5%

Residentes que están desempleados

MORTALIDAD INFANTIL

7.17

Muertes por cada 1,000 nacimientos

ECONOMÍA

11.7%

Residentes bajo el nivel federal de pobreza

SEGURIDAD

564

Delitos violentos por cada 100,000 habitantes

USO DEL SUELO

100,000

Acres de terrenos no utilizados al máximo

Puesto que las comunidades de toda nuestra región — y las de todo el mundo — están cada vez más interconectadas, la importancia del acceso a la información sigue aumentando.

El público cada vez depende más de datos e información de empresas y del gobierno por igual para comprender sus opciones y tomar decisiones importantes. Pero incluso en nuestra era digital, la información correcta puede ser difícil de encontrar. La mayoría de los desafíos a los que nos enfrentamos en cuestiones de políticas y planificación son exacerbados por la dificultad de encontrar datos pertinentes y de alta calidad. Para lograr la eficiencia que nuestra región requiere para mantenerse competitiva, necesitamos tener mejor acceso a información completa, actualizada y a recursos de datos precisos, y necesitamos que haya cooperación entre jurisdicciones.

Para beneficio de nuestra capacidad colectiva de innovación, la posición prominente del área metropolitana de Chicago como centro de transporte, comunicaciones y turismo, atrae a personas calificadas de todo el mundo. Con esa capacidad, nuestra región de siete condados puede permanecer a la vanguardia de la tecnología de la información, sobre todo si unimos nuestros recursos de datos públicos y privados para crear sistemas de información avanzados que aumenten tanto nuestra competitividad económica como nuestra transparencia gubernamental.

Una Mejor Distribución de los Datos Conduce a Mejores Opciones

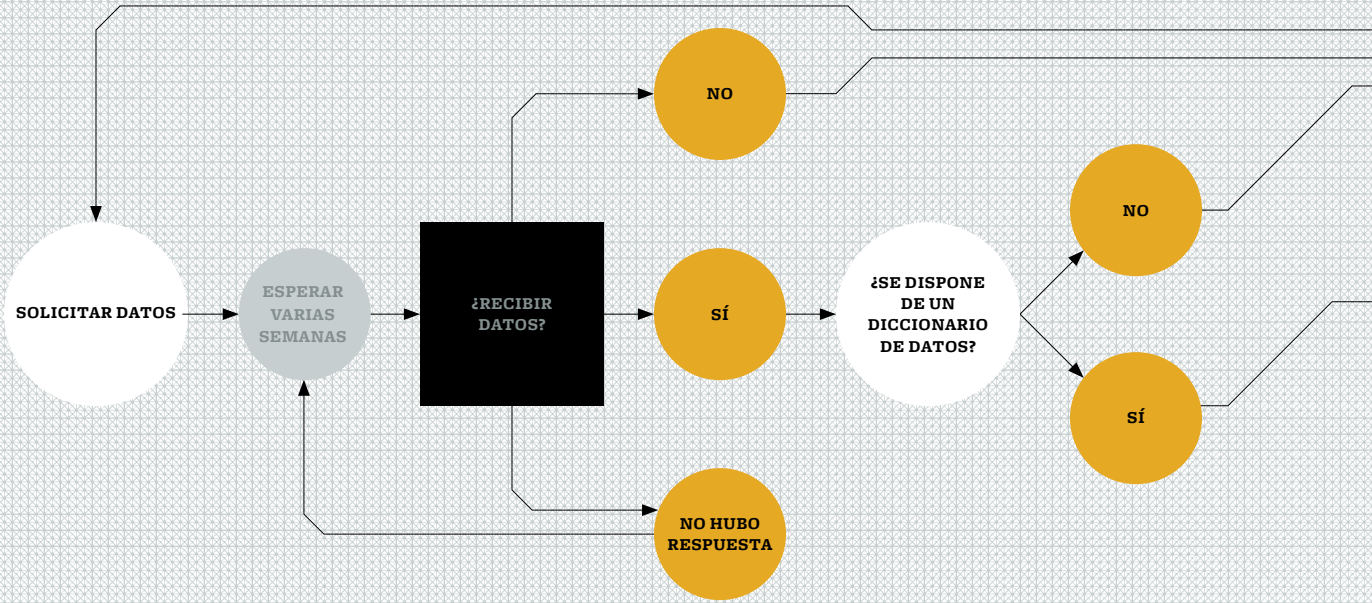
Se atiende mejor a los residentes cuando la información del gobierno es accesible a todos libremente. Cuando los organismos públicos tienen acceso a información completa, precisa y oportuna, los líderes pueden tomar decisiones que son mejores para nuestras comunidades y para la región. Cada acción o decisión del gobierno deberá basarse en información de alta calidad para que todos los costos, beneficios y alternativas sean considerados.

El intercambio abierto de información entre entidades públicas también hará que sea más fácil coordinar las políticas y operaciones, mejorando su eficiencia. Desde su creación, CMAP se ha comprometido a compartir información y análisis para facilitar la toma de decisiones a nivel regional. Así mismo, VAMOS AL AÑO 2040 hace un llamamiento para que haya un nuevo compromiso regional para mejorar la disponibilidad de información pública.

Los Beneficios de Acceso a la Información Superan los Costos

Los gobiernos locales tienen buenas razones para aumentar la disponibilidad de sus datos, a pesar de preocupaciones legítimas acerca del costo, capacidad de personal, responsabilidad, privacidad y seguridad. La ineficiencia al buscar datos difíciles de encontrar, supera altamente el gasto de proporcionar datos de manera efectiva. La asistencia técnica de CMAP ayudará a los gobiernos y a otras organizaciones de los siete condados a compartir abiertamente sus datos entre ellos y con el público.

Una manera en que los organismos públicos puedan compartir y utilizar datos será mediante el nuevo sitio de Internet del Proyecto de Indicadores Regionales, MetroPulse (www.metropulsechicago.org), un poderoso e innovador sistema de seguimiento de variables económicas, ambientales, sociales y culturales, las cuales son medidas esenciales de prosperidad sostenible. CMAP y Chicago Community Trust son socios en el proyecto, que desarrolla herramientas para ayudar a comprender en qué forma las decisiones de inversión afectan a la región, incluso a nivel comunitario. Este nuevo sitio permitirá que nuestra región mida cuidadosamente su progreso en la ejecución del plan VAMOS AL AÑO 2040.



DESARROLLAR

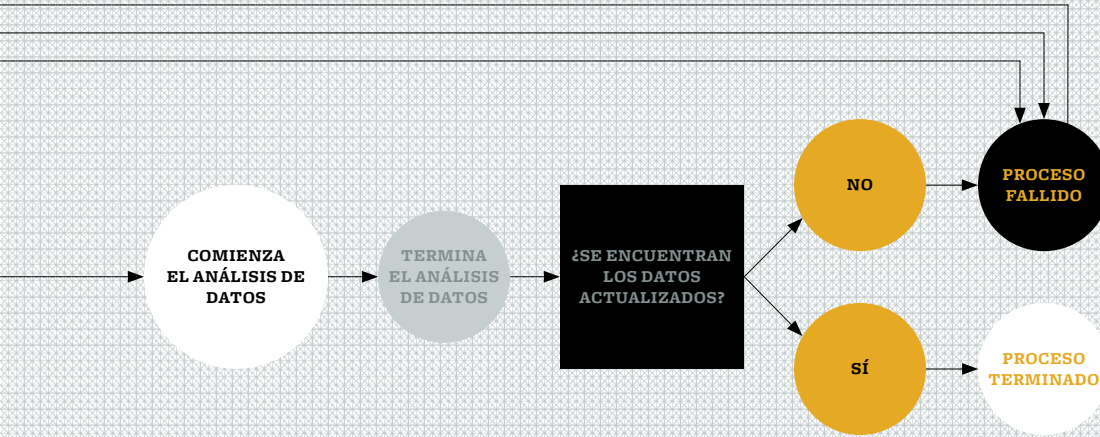
Un Portal Electrónico Regional

La nueva página de Internet del Proyecto de Indicadores Regional, MetroPulse (www.metropulsechicago.org), será un centro de datos sobre la región. Este portal permitirá a funcionarios públicos, empresarios y residentes obtener los mejores datos regionales y locales en tiempo real — y medir el desarrollo — con más de 200 variables de la calidad de vida consideradas en el plan VAMOS AL AÑO 2040.

PROPORCIONAR

Asistencia Técnica

CMAP ayudará a los gobiernos locales a publicar datos por Internet; igualmente, tendrá un depósito regional en la Internet que proporcionará acceso a información de las municipalidades como una ampliación del Proyecto de Indicadores Regionales. CMAP buscará también formar alianzas con proyectos piloto establecidos para compartir datos con otros socios regionales interesados, tales como organismos de transporte, agencias de desarrollo de la fuerza laboral y proveedores municipales de agua para hacer que los datos sean más accesibles.



Actualmente, reunir datos públicos requiere de mucho tiempo y es ineficiente. Este es un ejemplo, paso por paso, que es muy común entre los gobiernos.

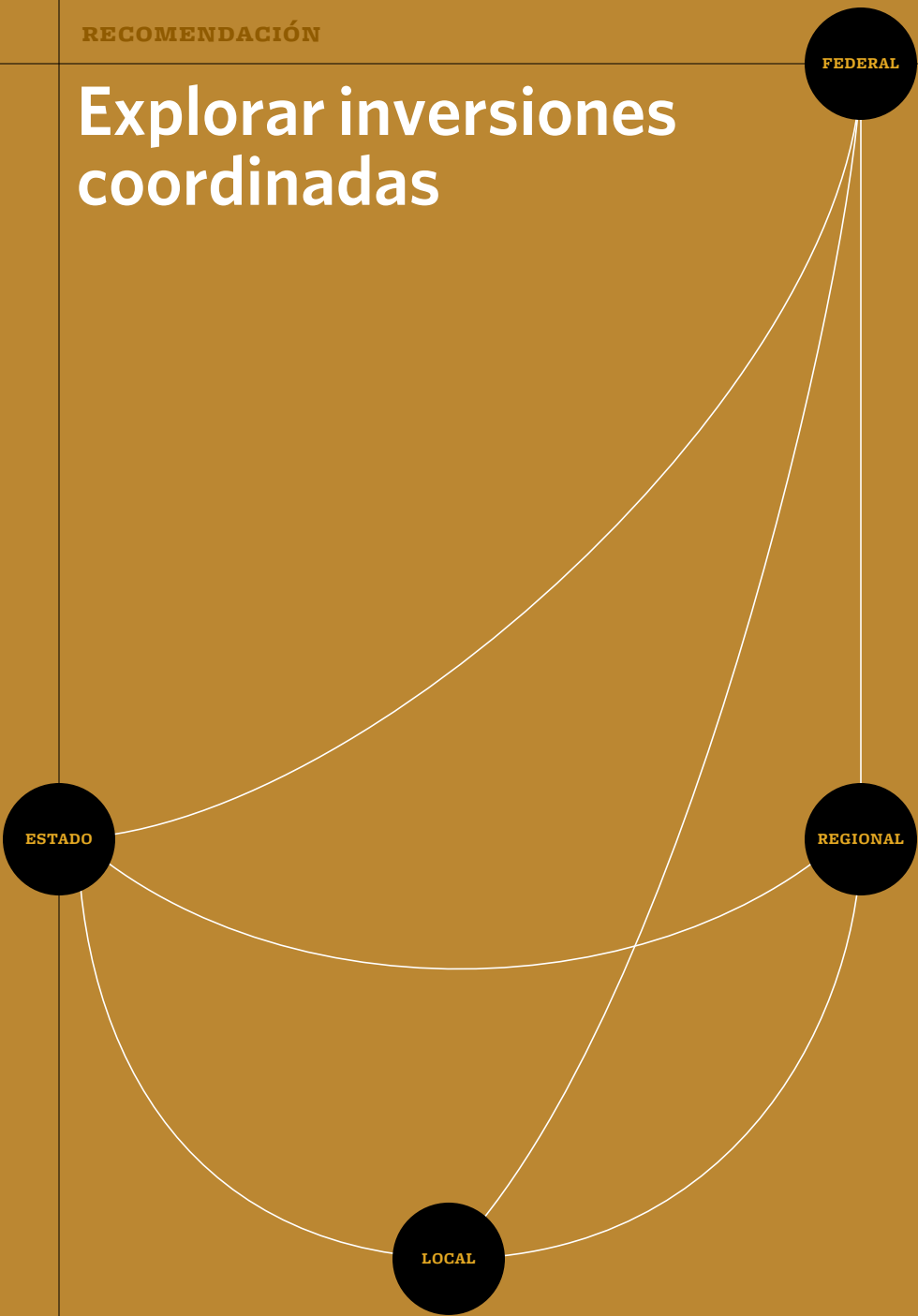
DEFINIR

Mejores Prácticas de Intercambio de Datos

Al entender en qué forma las comunidades locales y de todo el mundo resuelven desafíos similares, nuestro estado y nuestra región pueden implementar las mejores normas y ponerlas al servicio de sus residentes. CMAP trabajará con el estado de Illinois, condados, municipalidades y otras entidades gubernamentales que posean datos para implementar mejoras técnicas que faciliten un intercambio abierto de esos datos.

RECOMENDACIÓN

Explorar inversiones coordinadas



Los temas abordados por VAMOS AL AÑO 2040 literalmente trascienden fronteras. Requieren de colaboración, principalmente cuando se trata de cambiar la forma en que se toman y se coordinan a todos los niveles del gobierno, las decisiones importantes de inversión.

Ni una comunidad, y ni siquiera un solo gobierno pueden resolver los problemas más apremiantes por sí solos. A pesar de que la región del noreste de Illinois es extensa y muy diversa, nuestras comunidades son interdependientes; y sus líderes tendrán que trabajar trascendiendo fronteras geográficas para poder crear una prosperidad sostenible.

Un enfoque Regional

Aunque las áreas metropolitanas se encuentran a la vanguardia de la economía estadounidense, son los gobiernos estatales, sin embargo, los que toman la mayor parte de las decisiones sobre cómo invertir los fondos federales. Frecuentemente, los gobiernos estatales distribuyen los recursos de una manera muy escasa lo cual afecta la capacidad de las regiones para implementar sus proyectos aunque éstos hayan sido bien concebidos.

Para aprovechar el poder económico de regiones como la nuestra, el gobierno federal debería invertir más en áreas metropolitanas y darles más poder de decisión para la utilización de dichos fondos. Dicho enfoque regional podría centrarse en inversiones federales y de esta manera aprovechar al máximo su impacto económico.

Orientar las Decisiones de Inversión

VAMOS AL AÑO 2040 une áreas de políticas que tradicionalmente han existido de manera separada y aislada. Para poder implementar el plan, las barreras entre programas federales y estatales deben de eliminarse, para

asegurarse de que respondan a las necesidades de las comunidades en lugar de las estructuras burocráticas. Las entidades gubernamentales deben trabajar en conjunto para agilizar los requisitos de subsidios y alinear sus objetivos, criterios de rendimiento y financiamiento.

Al hacer que la colaboración entre programas federales y estatales sea cuestión de rutina, las entidades pueden ayudar a las regiones a implementar soluciones a problemas de manera más eficaz.

Incrementar la Eficiencia

Las entidades gubernamentales también necesitan funcionar más eficientemente. El desperdicio y la duplicación de gastos gubernamentales son comunes, ya sean reales o aparentes. Las consecuencias imprevisibles de políticas y burocracias obsoletas incluyen más altos costos al gobierno y menos rendimiento.

Para evitar este tipo de resultados indeseados, los gobiernos locales de nuestra región deben reconsiderar y reajustar sus políticas, programas, financiamiento y reglamentos. Con más de 1,200 dependencias gubernamentales diferentes brindando servicios a residentes, empresas y a visitantes de nuestra región de siete condados, el incremento a la eficiencia depende de una mejor coordinación, comunicación y, en algunos casos, la consolidación de servicios.

Eliminando la separación y el aislamiento para mejorar la coordinación de programas como el Transporte, la Vivienda y el Medio Ambiente a todos los niveles — federal, estatal, regional y local — podemos hacer un mejor uso de los recursos públicos y maximizar los beneficios para lograr los resultados deseados.



REFORMAR

Las Políticas Estatales y Federales

Las agencias federales y estatales deben de colaborar para modificar las fórmulas de financiamiento, proyectar criterios de selección y requisitos para subsidios que puedan estar causando resultados imprevistos. Un enfoque innovador e integral a las decisiones de políticas de inversiones de capital puede incrementar la eficiencia y al mismo tiempo demostrar los beneficios de un gobierno más coordinado. Para lograr el objetivo de VAMOS AL AÑO 2040 de tener “comunidades habitables” se requiere de inversiones substanciales, entre las entidades, en mejoras de capital como la rehabilitación de terrenos problemáticos o abandonados (brownfields) y proveer viviendas de bajo costo cercanas a los medios de transporte público.

Entidades de Gobierno en la Zona Metropolitana de Chicago

7	Condados
284	Municipalidades
123	Ayuntamientos
307	Distritos Escolares
136	Distritos de Bomberos
173	Distritos de Parques
108	Distritos de Bibliotecas
88	Misceláneos

1,226 EN TOTAL

ADOPTAR

Una Perspectiva Regional

Los gobiernos estatales y federales deben de utilizar VAMOS AL AÑO 2040 para ajustar sus decisiones de inversión, incentivar y promover la autonomía regional en la toma de decisiones y brindar apoyo a una planificación más integral. Como agencia de planificación regional, CMAP deberá fomentar la colaboración entre jurisdicciones y encabezar propuestas regionales para oportunidades de financiamiento, ayudando a que se tomen decisiones de programación mas eficientes, efectivas y con una mayor colaboración.

APOYO

A la Consolidación de Servicios Locales

Los gobiernos locales deben estudiar formas de coordinación y, en algunos casos, consolidar servicios. Dichas decisiones deben hacerse en colaboración y de manera responsable. Los gobiernos locales deberán analizar el impacto fiscal, las eficiencias y los resultados de compartir o consolidar los servicios locales, en coordinación con sus Consejos Gubernamentales (COGs) y los condados.



Para todo mundo, hacer las compras, ir al trabajo y llevar a los niños a la escuela puede llegar a ser problemático. Pero cuando **CINDI SWANSON**, de 56 años de edad, perdió la vista hace 15 años, entendió cuán difícil puede llegar a ser desempeñar estas simples tareas cotidianas.

“Cuando empecé a buscar transporte en los suburbios las opciones eran abismales,” dice Cindi, quien vive en los suburbios al oeste de la ciudad.

Una vez que perdió la vista se le hizo difícil seguir trabajando como periodista, obtuvo una maestría y se convirtió en trabajadora social certificada. Cindi se ha convertido en una defensora apasionada de la planificación y el desarrollo que ayuden a satisfacer las necesidades de las personas discapacitadas y de los residentes en general.

Su hijo, de 23 años de edad, tiene síndrome de Down y trabaja a una milla de casa para poder irse caminando. De acuerdo con Cindi, algunas opciones de construcción, como el quitar una acera para construir algo, frecuentemente ignoran las necesidades de las personas discapacitadas y hacen de su traslado una actividad más difícil y, en algunos casos, insegura.

“Quiero que mi hijo salga y participe en la comunidad,” dice ella. “Si no puede uno caminar o es demasiado peligroso hacerlo, hay que permanecer en casa mucho tiempo.”

Su familia se mudó a una subdivisión para estar más cerca de la zona comercial y de los servicios en su localidad. Incluso en el centro, Cindi no puede hacer fácilmente todo lo que necesita hacer. “No hay todavía un lugar donde se pueda comprar un simple galón de leche sin tener que manejar,” dice ella.

Cindi trabaja junto con planificadores locales y funcionarios públicos para que la gente pueda desplazarse más fácilmente en su comunidad. Ha invitado a muchos de ellos a dar un paseo por su vecindario para que vean por sí mismos cuán difícil puede ser, para personas con discapacidades, moverse por las calles.

“Les mostré lo difícil que es ir de un lugar a otro, y trato de hacerles entender que no se trata sólo de los ciegos sino también de gente que quiere envejecer y vivir en la ciudad,” dice Cindi. “Se trata también de nuestros soldados que van a regresar a casa con discapacidades.”

Para llegar a lugares a los que no pueden caminar, Cindi y su hijo usan “Ride DuPage,” que ofrece servicios de autobús o de taxi a residentes con discapacidades físicas o cognitivas. Habiendo ayudado a desarrollar el programa con el Consejo Coordinador de Transporte Inter-Agencia del Condado de DuPage, Cindi dice que es un modelo que grupos en los condados de Kane y Will están copiando.

“No sólo necesitamos construir la estructura, tenemos que construir una cultura alrededor de esto. **La inclusión es algo más que la simple arquitectura, la inclusión también está en el corazón,**” dice Cindi.

RECOMENDACIONES

- | | |
|-----|---|
| 96 | Invertir Estratégicamente en el Transporte |
| 102 | Incrementar el Compromiso con el Transporte Público |
| 106 | Crear una Red de Transporte de Carga Más Eficiente |
| 110 | VAMOS AL AÑO 2040 Proyectos De Capital |





Movilidad Regional

Desplazamiento

Un moderno sistema de transporte es indispensable para la prosperidad futura de nuestra región. Para mantener nuestra economía y la calidad de vida, los residentes deben poder trasladarse rápida y fácilmente por la región y poder elegir entre una gran variedad de empleos y comunidades dónde vivir. Las empresas deben contar con la entrega de su mercancía a tiempo.

Históricamente, el sistema de transporte de nuestra región ha sido una de las bases de nuestro éxito. Pero el sistema de infraestructura fue construido hace décadas y se le ha tratado de mantener al día con una inversión insuficiente. Si bien es cierto que nuestro sistema de transporte es todavía una fuerza importante en esta región, tenemos que modernizarlo para poder competir con otras zonas económicas a lo largo del país y alrededor del mundo.

El Reducir la Congestión es Imprescindible

La congestión afecta la habitabilidad de nuestras comunidades, moldea nuestras decisiones personales sobre dónde vivir y trabajar. Después de décadas de una inversión insuficiente en el transporte público y de urbanismo que no toma en consideración los medios de transporte público, muchos residentes carecen de opciones para desplazarse. Las consecuencias son alternativas personales limitadas, un mayor número de autos congestionando nuestras carreteras, más contaminación y continua dependencia en el petróleo extranjero.

La congestión de tráfico en nuestra región se encuentra entre las más altas de la nación. Si no se encuentran nuevas soluciones, sólo irá en aumento debido al crecimiento de nuestra población, empleos y tráfico. Los ingresos actuales no se mantienen a la par con los costos de mantenimiento y operación. Una inversión insuficiente y un mantenimiento postergado han puesto tensión en nuestro sistema de transporte, dejándonos con una infraestructura envejecida que se está deteriorando en algunos lugares.

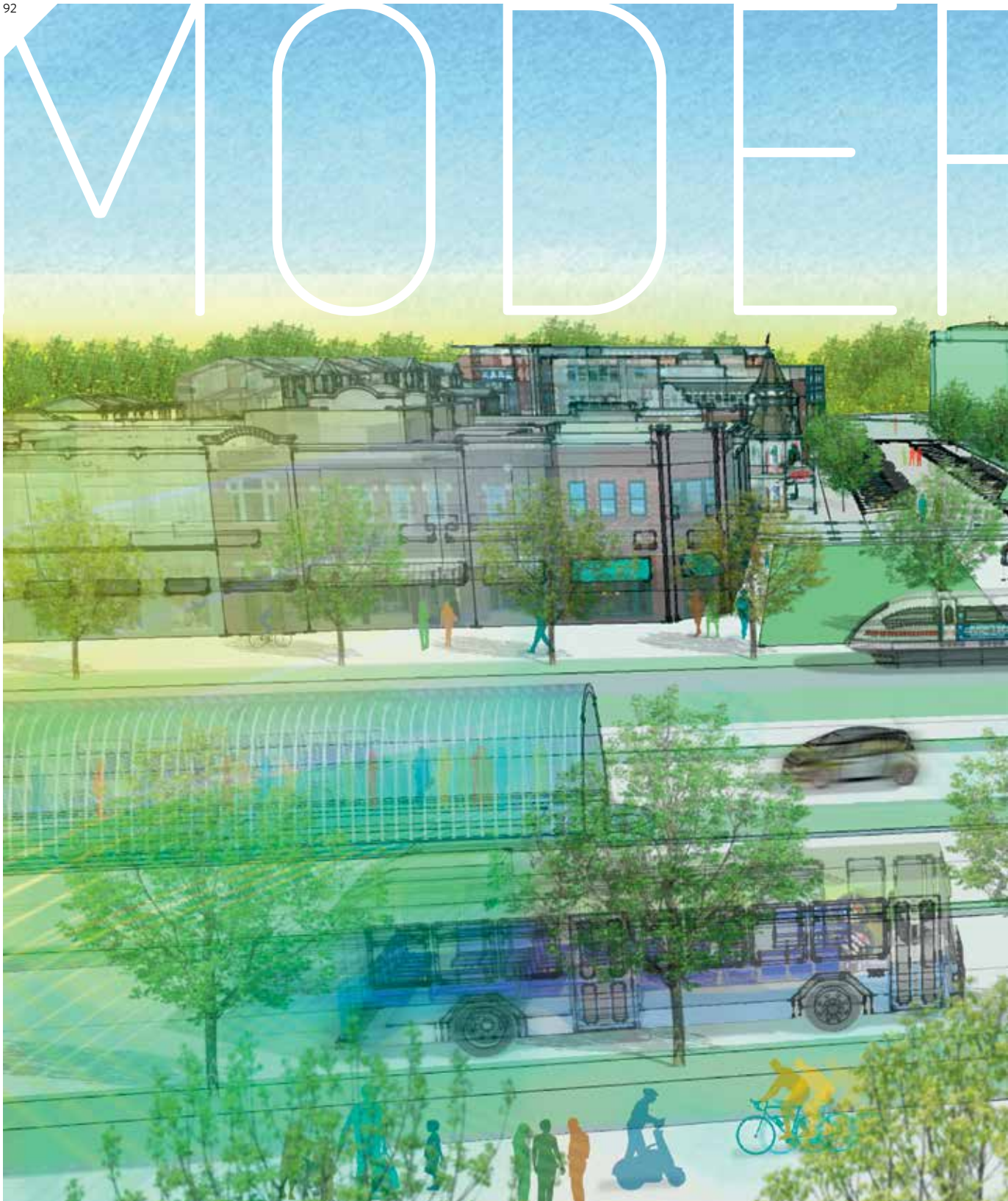
La región necesita hacer un mejor uso de los fondos existentes e identificar nuevas fuentes de ingresos que impulsen modelos de transporte más eficientes.

Un Sistema de Transporte de Calidad Mundial

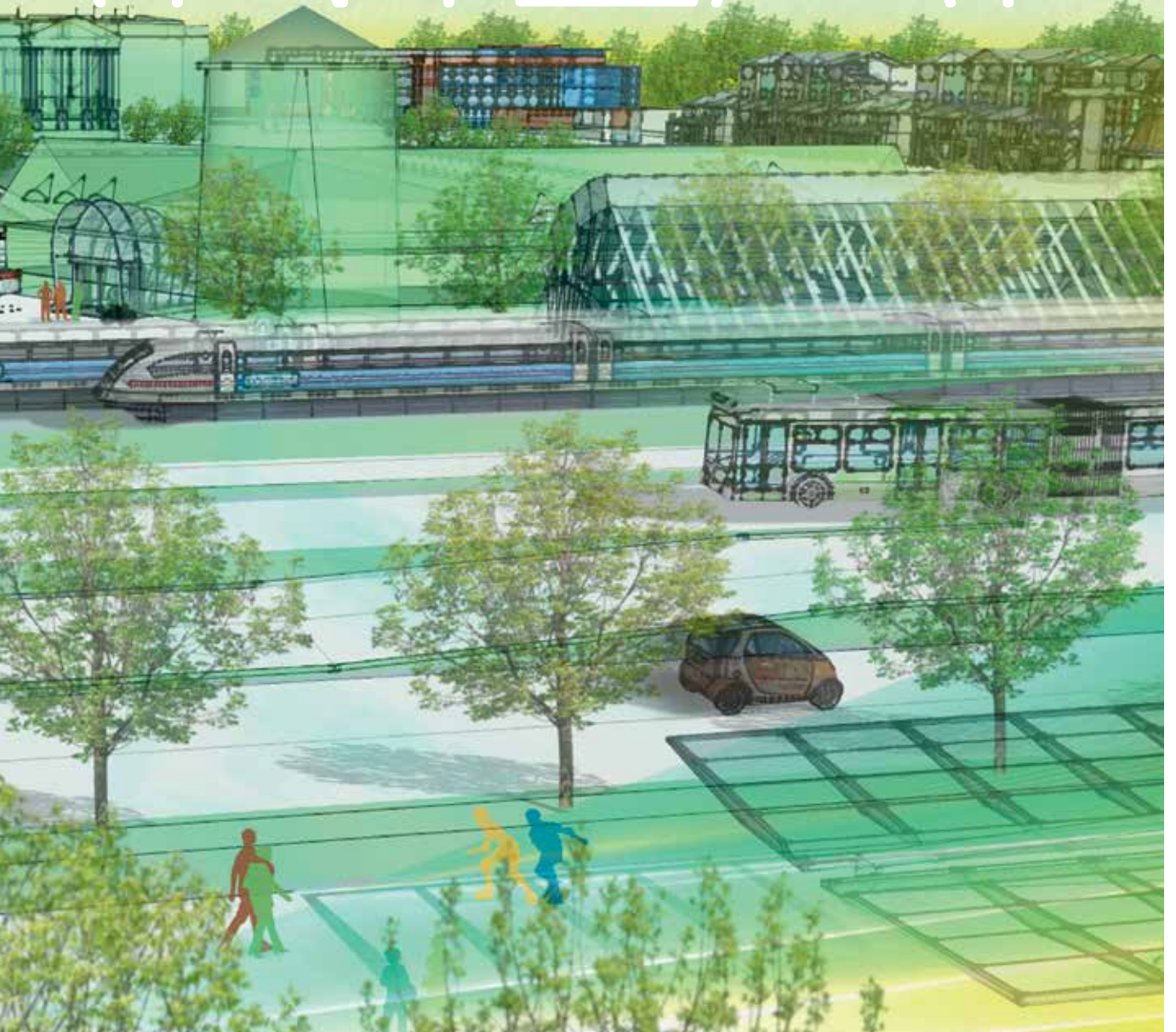
Nuestra región cuenta con siete condados y necesita cuidar mejor de las carreteras existentes y del transporte. Al mismo tiempo, necesita invertir estratégicamente en el sistema de transporte para reducir la congestión vehicular, fortalecer nuestras comunidades y promover una economía sólida.

Hacer que nuestro sistema sea de “calidad mundial” no simplemente es una cuestión de aumentar los impuestos para generar más ingresos; tampoco requiere de una expansión masiva del sistema. En lugar de eso, el objetivo primordial es priorizar los gastos de su mantenimiento y modernización, los cuales representan más del 97 por ciento de los fondos destinados al transporte en las próximas tres décadas.

Si bien es cierto que se cuenta con los elementos fundamentales para el traslado de personas y mercancías, también es cierto que tenemos que mejorar radicalmente el sistema de transporte y proporcionar mejoras de tipo siglo XXI para que funcione eficientemente. Para aprovechar al máximo los beneficios de nuestros limitados fondos, VAMOS AL AÑO 2040 recomienda concentrar los recursos en la implementación de las prioridades de capital de la región. La selección cuidadosa de proyectos mediante un proceso transparente de decisiones nos ayudará a alcanzar objetivos regionales claros, con el objetivo final de crear un sistema de transporte de calidad mundial que la región necesita y sus residentes se merecen.



RNZAAR



CUESTIONES DE MOVILIDAD

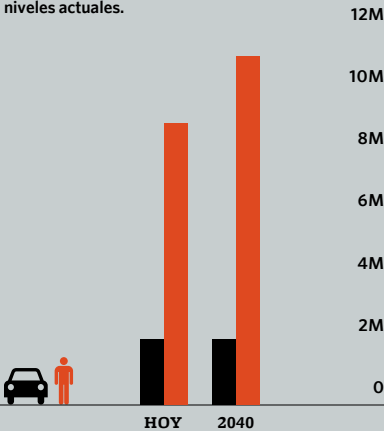
-\$7,300,000,000

Costo Anual de la Congestión Vehicular

Fuente: Consejo Metropolitano de Planificación

Hoy: Nuestra región cuenta con 8.6 millones de residentes y se pasa 1.8 millones de horas diarias en congestionamientos de tráfico.

VAMOS AL AÑO 2040: Tendremos 2.4 millones de residentes más, pero la congestión no aumentará más allá de los niveles actuales.



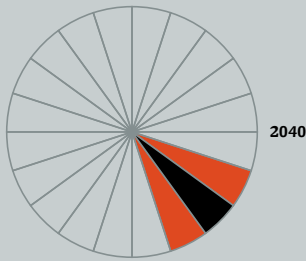
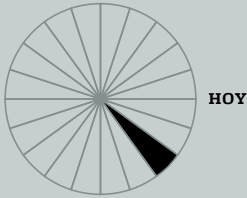
Hasta cierto punto, la calidad de vida y la prosperidad económica se determinan por la habilidad de la región en transportar personas y mercancía. VAMOS AL AÑO 2040 utiliza una perspectiva estratégica para coordinar las inversiones y aprovechar al máximo los beneficios de nuestro sistema de transporte. A continuación se encuentran los aspectos clave para mejorar la movilidad regional:

Reducir la Congestión de Tráfico y sus Costos

La congestión es cara para los residentes, empresas y gobiernos. Al limitar nuestra capacidad para movilizarnos, se limitan nuestras opciones de dónde vivir y trabajar. También se limita el acceso de las empresas a la fuerza laboral calificada y reduce la confiabilidad en los envíos por camiones y trenes. La congestión desperdicia combustible y provoca contaminación del aire. Incluso afecta la seguridad al retrasar una rápida respuesta a las emergencias.

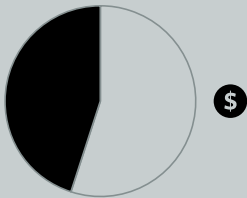
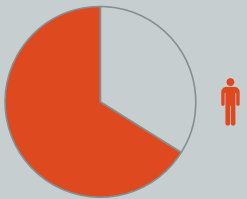
Incrementar las Opciones de Transporte

La prosperidad sostenible depende del éxito de nuestra región en la reducción de la congestión de tráfico por medio de la promoción de alternativas de transportación que no sean automóviles. Si bien es cierto que los autos seguirán siendo el medio de transporte principal para muchos, otras alternativas — como caminar, andar en bicicleta y el transporte público — deben ser de mayor proporción en el futuro. A pesar del aumento reciente de usuarios del transporte público, el número es menor que el de hace 20 años. Comparado con el transporte individual en el auto, el transporte público es mucho más barato, reduce la congestión, incrementa el valor de las propiedades a su alrededor y es mejor para el medio ambiente.



Hoy: el 95% de los fondos destinados al transporte se gastan en mantener y operar carreteras, además del transporte público. Sólo se gasta el 5% para mejorar, modernizar o ampliar el sistema.

VAMOS AL AÑO 2040: Mediante la exploración de opciones innovadoras de financiamiento, podemos liberar un monto considerable de fondos que se pueden destinar a la modernización del sistema y a llevarlo a un buen nivel de reparación.



A pesar de contar con el 66% de la población del estado, nuestra región sólo recibe el 45% de los fondos destinados a carreteras. Necesitamos implementar la llamada "División 55/45."

Cambiar la Forma de Financiar el Transporte

El transporte requiere de nuevos fondos que provengan de fuentes innovadoras. Al vincular los ingresos con la forma en que los individuos y las empresas realmente utilizan el sistema, nuestra región puede proporcionar incentivos para un uso más eficiente y generar ingresos para hacer las mejoras necesarias. De igual manera, es importante tomar cuidadosamente decisiones de inversión que produzcan beneficios máximos, los cuales deben estimular la productividad económica y reducir la congestión.

Establecer Prioridades Estratégicas

Las inversiones en el transporte tienen un profundo impacto en la economía y en nuestra calidad de vida. También influyen las decisiones sobre dónde vivir, trabajar y cómo transportarse. La seguridad debe ser un factor primordial a considerar cuando nuestra región invierte en el transporte. Dado que el acceso al transporte ayuda a formar el crecimiento y la construcción afecta al medio ambiente, es también fundamental considerar en qué forma las inversiones en el transporte guiarán el uso del suelo y el desarrollo.

Hacer Eficiente el Transporte de Carga

Nuestra región es el centro camionero y ferrocarrilero de América del Norte y tiene importantes centros de distribución y centros intermodales, los cuales integran camiones de carga y trenes, y contribuyen a nuestra economía y a su gran base industrial. Se prevé que el tráfico pesado crezca, lo cual pondrá presión a nuestra infraestructura y afectará negativamente a algunas comunidades al crear retrasos en los cruceros, así como la creación de mayores niveles de tráfico de camiones, ruido y contaminación. Nuestra región necesita una infraestructura y políticas que realcen los beneficios que el transporte de carga ofrece a la economía, al tiempo que reduzcan los efectos negativos en nuestra calidad de vida.

RECOMENDACIÓN

Invertir estratégicamente en el transporte



La red de transporte es uno de los más importantes recursos de nuestra región y punto clave para nuestra prosperidad económica.

Si bien nuestro sistema avanzado de carreteras, trenes y autobuses conserva una excelente reputación nacional y mundial, se está deteriorando rápidamente y se está quedando atrás con respecto a otras áreas industriales del mundo, de las cuales muchas han hecho importantes inversiones para crear, operar y mantener sistemas de calidad mundial.

El crear un sistema de carreteras y transporte público moderno y de buen funcionamiento simplemente tiene sentido común económico. Las empresas requieren de una infraestructura de transporte eficaz y eficiente, incluyendo acceso rápido a los aeropuertos y una circulación eficiente de mercancías. Para atraer y retener una fuerza laboral calificada, se requiere un sistema que garantice movilidad rápida y dónde no se requiera ser propietario de un automóvil para poder vivir, trabajar y divertirse.

La gestión del tráfico tiene costos reales como la pérdida de tiempo y de combustible, disminución en la productividad, desplazamiento ineficiente del transporte de carga y más contaminación. Una inversión insuficiente en el transporte es también perjudicial, como se vé en los dolorosos recortes al transporte público y la acumulación de proyectos de mantenimiento de nuestros puentes y carreteras.

Priorizar Inversiones

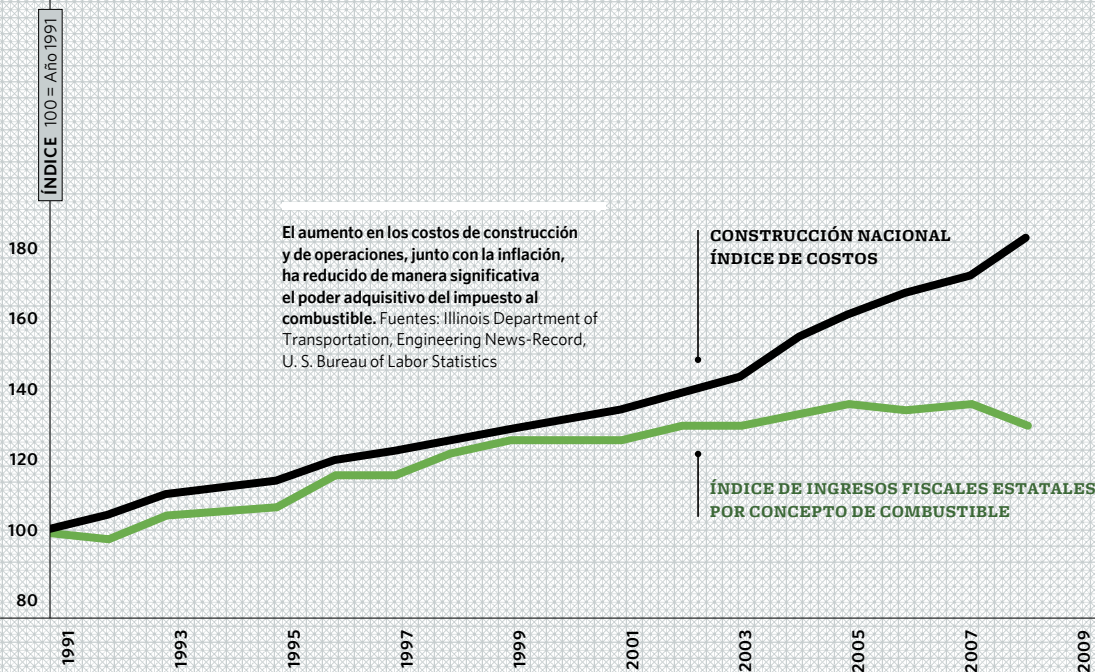
Para mejorar la eficiencia y eficacia de nuestro sistema de transporte, gastar los recursos existentes de manera más sensata es sólo el primer requisito. Las inversiones deben de hacerse de acuerdo a criterios basados en resultados, en lugar de fórmulas arbitrarias. La región debe priorizar sus esfuerzos para modernizar sus recursos existentes más importantes, en lugar de continuar ampliando el sistema.

Las inversiones de todo tipo deben adoptar una perspectiva multimodal, tomando en cuenta a usuarios del transporte público, ciclistas y peatones. El gobierno federal y estado de Illinois deberán mantener un ritmo a la par con la competencia global mediante el aumento de inversiones en el transporte de las regiones metropolitanas como la nuestra, las cuales marcan la pauta de la economía estatal y de los EE. UU.

Generar Ingresos Innovativos

El segundo requisito es generar nuevos ingresos mediante tarifas más eficientes para los usuarios. Estas tarifas deben estar mejor estructuradas para que reflejen las necesidades de mantenimiento y operaciones así como los costos de la congestión. Los impuestos federales y estatales a la gasolina, los cuales financian en gran medida a nuestras carreteras, no se han mantenido a la par con los costos de construcción. Los impuestos deben de reforzarse a corto plazo y debe encontrarse un sustituto a estos ingresos debido a que los automóviles se vuelven cada día más eficientes en el consumo de combustible.

Adicionalmente, la aplicación de principios de libre mercado, así como el de la oferta y la demanda, tales como estrategias de cuotas por congestión y administración de estacionamientos, reducirá la congestión al ofrecer incentivos para que muchos conductores modifiquen su conducta. Dichas estrategias aumentan la movilidad de todos los usuarios y también ayudan a financiar las mejoras tan necesarias en nuestros sistemas de transporte y de carreteras locales. Otras fuentes de financiamiento innovadoras son las asociaciones público-privadas (PPPs por sus siglas en inglés), que también han demostrado ser una buena forma de reducir los costos y la duración del desarrollo y construcción de proyectos.

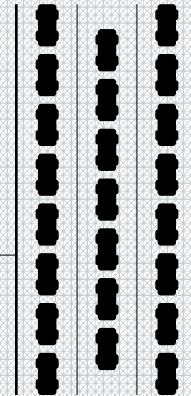
**CREAR****Eficiencia de Costos
e Inversiones**

Dada la limitación de sus recursos, nuestra región debe evaluar las inversiones en carreteras y el transporte basándose en la medida en que afectan a la economía y a la habitabilidad. El mantener y modernizar nuestro actual sistema debe prevalecer sobre las costosas expansiones. El gobierno federal y el estado deben priorizar sus fondos hacia zonas metropolitanas, que son las que marcan la pauta de nuestra economía, en lugar de repartir sus fondos en forma escasa por todas partes.

AUMENTAR**Los Impuestos
a la Gasolina**

Los actuales impuestos federales y estatales a la gasolina han demostrado ser inadecuados para financiar el mantenimiento y funcionamiento de nuestro sistema. Tampoco se ha aumentado el impuesto por galón durante los últimos 20 años. El estado de Illinois deberá aumentar, a corto plazo, 8 centavos al impuesto actual de 19 centavos por galón. Dicho impuesto deberá indexarse anualmente para mantenerse a la par con la inflación y el aumento de los costos de construcción. Parte de los ingresos deberán ser dedicados al transporte público. A largo plazo, los impuestos a la gasolina necesitarán ser reemplazados con tarifas de usuarios más eficientes, a medida que los vehículos cambian a fuentes alternativas de energía.

Hoy: Durante las horas pico, la congestión de tráfico hace que la transportación de la casa al trabajo, y viceversa, sea más lenta.

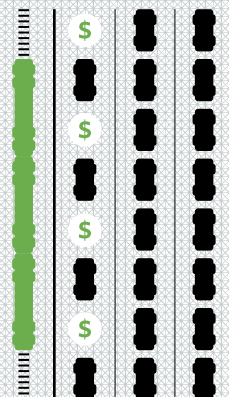


IMPLEMENTAR

Peaje de Congestión Vehicular

El peaje de congestión vehicular, o sea cobrar de acuerdo a la congestión, aplica principios del libre mercado, y de la oferta y la demanda, para reducir dicha congestión. El resultado es un desplazamiento personal y del transporte de carga más eficiente. El peaje, o pagos en las autopistas, deberá basarse en el nivel de congestión; lo que significa que el traslado durante las horas pico sería más caro. Para proporcionar alternativas de desplazamiento, los proyectos de apoyo al tráfico y de mejoras a las arterias, deberán financiarse con los ingresos generados por el peaje de congestión vehicular.

VAMOS AL AÑO 2040: Con peaje de congestión, los conductores pagan por utilizar el carril rápido durante las horas pico. Esto permitirá reducir la congestión al dar a los usuarios un incentivo para que no se transporten en horas pico. También ayudará a pagar las mejoras a las carreteras y al sistema de transporte.



**IMPLEMENTAR****Estrategias de Estacionamiento,
Incluyendo Precios**

Los gobiernos locales pueden utilizar una serie de estrategias como establecer precios, mejor información sobre la disponibilidad de estacionamientos y ordenanzas reformadoras que reduzcan los requisitos de estacionamientos en construcciones nuevas. Particularmente, las tarifas variables podrían permitir que estacionarse refleje su verdadero valor en el mercado al cobrar precios más altos en tiempos y lugares de máxima demanda.



\$65,000,000/milla

\$6,500,000/milla

\$16,000,000/milla

\$87,500,000/milla

Cálculo por 50 años de Vigencia
Costo de una Autopista (en dólares actuales)

Construcción

Repavimentación Más de 50 Años

Reconstrucción Después de 50

En Total

DESCUBRIR

Mecanismos Innovadores de Financiamiento

Deben de explorarse otros mecanismos eficientes para financiar el transporte. Las sociedades público-privadas (PPPs) ofrecen una variedad de perspectivas para privatizar recursos de infraestructuras y ahorrarse costos gracias a periodos de construcción más cortos. Cada estrategia debe tener una serie de ventajas y desventajas que se deben explorar. Sin embargo, en la actualidad, el estado de Illinois carece de una legislación que le permita la creación de sociedades PPPs. Los mecanismos de “Captura de Valor” y el impacto de cuotas también prometen generar ingresos por el aumento al valor de la propiedad, debido a su cercanía a la infraestructura en la que se invirtió.

RECOMENDACIÓN

Aumentar el compromiso con el transporte público



Nuestra región depende de su sistema de transporte, el que nos beneficia a todos; no sólo a los 2 millones de usuarios que se trasladan a diario en tren o autobús

El transporte público reduce el número de automóviles en las carreteras, reduce la congestión para todos aquéllos que manejan y mejora la calidad del aire para todos. Y la movilidad permitida por el transporte público ayuda a nuestra economía y a nuestra calidad de vida proporcionándole a la gente mayores opciones para desplazarse.

Pero después de décadas de una inversión insuficiente, nuestra infraestructura de transporte está envejeciendo y necesita mejoras. Mucha gente opta por no utilizarlo debido a que le preocupan las demoras o la falta de frecuencia en el servicio. Muchos residentes ni siquiera tienen esa opción debido a que hay lugares que carecen totalmente de servicio. Al mejorar el transporte público, aumentará el número de pasajeros, lo cual hará que el sistema sea más accesible a un mayor número de personas.

El invertir en su mantenimiento pondrá algo de nuestra infraestructura en mejor estado, lo que reducirá las demoras y creará una creciente confiabilidad. Al hacer mejoras debemos de considerar la percepción que tienen los residentes del transporte público, puesto que la comodidad y la estética pueden hacer que un mayor número de gente viaje en tren o en autobús en lugar de manejar. También el uso de tecnología avanzada en el transporte público lo hace más eficiente; por ejemplo, proporcionando a los pasajeros información del status del servicio en tiempo real. Para aumentar la cobertura en la región, las inversiones deben de priorizarse para

ampliar el servicio de autobuses a comunidades que ya están planeando proyectos de apoyo al servicio de transporte público.

Para pagar dichas mejoras, las agencias de transporte público necesitan abordar la cuestión del costo de sus servicios debido a que han ido en aumento rápidamente. Los nuevos ingresos — específicamente una porción del aumento a los impuestos a la gasolina y los ingresos por peaje de congestión — deben apoyar al transporte público. La región necesita investigar otras fuentes innovadoras de ingresos, tales como las asociaciones público-privadas.

Debemos de tener una perspectiva limitada y conservadora en lo referente a las grandes expansiones. En lugar de impulsar “mega-proyectos” costosos de tránsito, nuestros recursos deben de dirigirse a mejorar lo que ya tenemos. Mientras que el plan VAMOS AL AÑO 2040 apoya trenes de alta velocidad, estos deberán financiarse con fondos nuevos que se agreguen (en lugar de que reemplacen), a los fondos federales del actual sistema de transporte regional.



ENFOCARSE EN

El Mantenimiento y la Modernización

Las inversiones deben concentrarse en mantener y modernizar nuestro sistema de transporte. La modernización incluye el adoptar tecnología avanzada utilizando información sobre llegadas en tiempo real y una mejor coordinación de servicios — todo lo cual ayudará a mejorar el servicio y la percepción del transporte público. La expansión del sistema de transporte público debe hacerse de manera limitada, enfocándose en mejoras operativas eficientes como servicio avanzado de autobuses en lugar de nuevas y costosas vías de ferrocarril.

\$12,500

**COSTO PROMEDIO ANUAL
POR DESPLAZAMIENTO EN
AUTOMÓVIL (DE LA CASA AL
TRABAJO Y VICEVERSA)**

\$1,000

**COSTO PROMEDIO ANUAL
POR DESPLAZAMIENTO EN
TRANSPORTE PÚBLICO**

Fuente: American Public
Transportation Association

PASAJEROS DIARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO
(DÍAS HÁBILES)

HOY **2,000,000** traslados

VAMOS AL AÑO 2040 **4,000,000** traslados

MEJORAR

La Salud Fiscal

Las mejoras en nuestro sistema de transporte público dependen de que éste permanezca en estado financiero saludable. VAMOS AL AÑO 2040 recomienda varias fuentes nuevas de financiamiento al transporte — como el aumento al impuesto estatal a la gasolina y el uso del peaje de congestión vehicular — y que parte de esos ingresos sean destinados al transporte público. Las reducciones en los costos también deben ser parte de la solución, lo que requiere esfuerzos pro-activos de los organismos de transporte de la región para controlar los aumentos en los costos.

APOYO

Al Transporte Público Local

El transporte público funciona mejor cuando es acompañado por pequeñas mejoras en la infraestructura — como las aceras, instalaciones para bicicletas y refugios en rutas de autobuses — y por una planificación en el uso del suelo. Los gobiernos locales y los organismos de transporte público deben de trabajar unidos para coordinar las expansiones del transporte local con inversiones en infraestructura, planificación del uso del suelo en las cercanías y con otros tipos de apoyo.

RESIDENTES QUE PUEDEN CAMINAR AL
TRANSPORTE PÚBLICO DESDE SU CASA

TRABAJAN
HOGAR

HOY **76%** ↑ VAMOS AL AÑO 2040 **80%**
HOY **68%** ↑ VAMOS AL AÑO 2040 **75%**

RECOMENDACIÓN

Crear una red de transporte de carga más eficiente



El sistema de transporte de carga del área metropolitana de Chicago, nos une a la economía mundial. Casi todo lo que compramos como consumidores debe llegar a nosotros por ferrocarril o camión, incluyendo los alimentos que comemos y la ropa que usamos.

Nuestro sistema de transporte de carga ofrece todo lo que las empresas locales necesitan para prosperar; desde materias primas para las fábricas, hasta productos de oficina. Sin el sistema de carga estaríamos desconectados del resto del mundo.

Pero el transporte de carga también puede tener un impacto negativo en nuestras comunidades. Mientras que el consumo de mercancía transportada en nuestra red crea puestos de trabajo y refuerza nuestra economía, el movimiento de mercancías por camión y tren puede también incrementar la congestión, aumentar la contaminación atmosférica y detener el tráfico en cruces ferroviarios. Los cuellos de botella causados por el transporte de carga como resultado de la falta de infraestructura, hacen que sea más difícil que las personas lleguen a sus destinos y que las empresas muevan sus mercancías hacia dentro y fuera de nuestra región; lo que perjudica nuestra economía. La región debe equilibrar esta tensión inherente para que el tráfico de carga sirva como motor para la prosperidad económica con un impacto mínimo sobre las comunidades locales. Tenemos que superar las barreras financieras e institucionales que obstaculizan las mejoras del sistema — como el desafío de coordinar múltiples transportistas privados dentro de una industria competitiva — al tiempo que trabajamos juntos para producir beneficios tanto públicos como privados.

El aumento a la inversión en nuestro sistema de transporte de carga que requiere el plan VAMOS AL AÑO 2040 mejorará la competitividad económica mediante la reducción de retrasos de viajes y de contaminación y de mejoras en la seguridad.

El sector privado financiará algunas mejoras mediante el curso normal de negocios, pero la inversión pública es necesaria para promover el crecimiento económico así como la salud, la seguridad y el bienestar de los residentes.

Nuestro Rol Nacional Requiere una Voz Regional

En cualquier medida, nuestra región es el eje central de carga por ferrocarril y por camión. Seis de las siete principales líneas de ferrocarril tienen grandes terminales aquí, con casi 500 trenes de carga operando diariamente. Pero aún más mercancía en nuestra región se mueve en camiones, los que llevan aproximadamente 1.5 millones de toneladas de carga anuales comparado con 631 millones de toneladas por ferrocarril.

Pese a ser el centro líder de carga de los EE. UU., el área metropolitana de Chicago no ha tenido una voz fuerte ni ha sobresalido en los cuidados del interés público. Los debates nacionales y las decisiones sobre la circulación de mercancía han sido tradicionalmente dominados por ciudades y estados portuarios.

El movimiento de mercancías es una cuestión regional más que estatal, y es más amplia y más compleja que una simple acumulación de los intereses individuales de los gobiernos de 284 municipios y siete condados. CMAP y sus socios necesitan abordar las necesidades económicas y la eficiencia del sistema de carga mientras que se aseguran de que el área metropolitana de Chicago siga siendo un lugar donde los trabajadores calificados quieran vivir y las empresas quieran crecer.



COMPLETAR

El Programa "CREATE"

La importancia regional y nacional del Programa para la Eficiencia Ambiental y del Transporte de la Región de Chicago (CREATE, por siglas en inglés) hace que este programa tenga una alta prioridad. Esta asociación público-privada del Departamento de Transporte de los EE. UU., el estado de Illinois, la ciudad de Chicago, Metra, Amtrak y los ferrocarriles de carga, deberán completar la modernización estratégica de cuatro corredores críticos en las próximas dos décadas. Pese al considerable progreso con 10 proyectos terminados hasta la fecha, CREATE necesita priorizar los restantes 61 proyectos y conseguir agresivamente los fondos para su implementación.

IMPLEMENTAR

Una Visión Nacional

Debemos remediar los puntos donde las carreteras del sistema de carga se estrechan, lo cual es un problema que trasciende las fronteras geográficas. Para abordar estos problemas, el gobierno federal necesita desarrollar una visión, un plan y un financiamiento adecuado para hacerle frente al movimiento de carga por toda la nación. Una vez que haya sido desarrollado, será necesario tomar medidas locales, estatales y regionales para mejorar la eficiencia de nuestro sistema de transporte de carga.

IMPLEMENTAR CREATE
COMPLETAMENTE PARA EL AÑO 2040

↑ 172,000 PUESTOS DE TRABAJO/AÑO ↑ \$7,000,000,000 PRODUCCIÓN/AÑO

Fuente: Laboratorio de Aplicaciones de la Economía Regional

Movimientos Regionales de Transporte de Carga por Modalidad

67%
CAMIÓN

30%
FERROCARRIL

3%
OTROS

MEJORAR

El Sistema Camionero

La región deberá tratar de lograr mejoras al sistema de transporte de camiones para reducir la congestión, mejorar la seguridad, reducir las emisiones, y hacer entregas a proveedores locales en forma más eficiente. Éstas deben incluir caminos administrados y dedicados especialmente para los camiones de carga, financiados mediante un flujo de ingresos por tarifas establecidas de acuerdo a la congestión, así como un análisis y actualización de rutas de camiones y restricciones.

ESTABLECER

Una Autoridad Regional del Transporte de Carga

La región debe explorar designar una Autoridad Regional del Transporte de Carga, auto-financiada, con un mandato para abordar cuestiones del transporte de carga. La Autoridad Regional del Transporte de Carga deberá tener la capacidad para financiar mejoras de capital en éste sistema y de abordar desafíos en temas de política pública, incluyendo cuestiones de la comunidad como demoras en los cruceros, la seguridad y el ruido.

VAMOS AL AÑO 2040 Proyectos de Capital

Mientras el énfasis principal del transporte en el plan VAMOS AL AÑO 2040 es mantener y modernizar — dejando nuestro sistema en un buen estado de reparación — éste contiene un puñado de grandes proyectos de capital importante que maximizan los beneficios regionales de la movilidad y el desarrollo económico. Las siguientes páginas hacen resaltar brevemente los principales proyectos de capital en VAMOS AL AÑO 2040 que incluyen un equilibrio de trabajos de tránsito, de autopistas, y de proyectos de transporte multimodal (transportación combinada) distribuidos en toda la región.

- TRANSITO RÁPIDO
- TREN SUBURBANO
- CORREDOR MULTIMODAL
- NUEVAS O MEJORES AUTOPISTAS
- TRÁNSITO EXISTENTE
- AUTOPISTAS EXISTENTES



SELECCIÓN DE PROYECTOS DESTACADOS

Autopista Elgin O'Hare y el Oeste de la Desviación de O'Hare

Este proyecto permitirá mejorar el acceso a las zonas oeste del Aeropuerto O'Hare y también a una Terminal propuesta al oeste de O'Hare. Incluye una desviación de la autopista del oeste de O'Hare, una extensión de la autopista Elgin O'Hare de i-290/il 53 a la desviación y a la terminal del oeste, y un carril adicional en cada dirección en la actual autopista Elgin O'Hare. Este proyecto es necesario para aliviar la congestión y mejorar el acceso a toda el área de O'Hare, que es un importante propulsor económico para la región.

I-294/I-57 Intercambio

Un intercambio total será añadido a la coyuntura de estas dos autopistas, mejorando el acceso hacia y desde los suburbios del sur y mejorando el desplazamiento regional del norte y del sur. Las arterias que conectan en el nuevo intercambio también serán mejoradas.

Centro de Transporte West Loop (ABAJO)

Se propone que el Centro de Transporte del West Loop (al oeste del centro de Chicago) se construya al oeste del Río Chicago, entre la autopista Eisenhower y la calle Lake en Chicago. Esta gran terminal será un nuevo e importante portal multimodal en nuestra región. Si bien mejorará la capacidad y las operaciones de Union Station en Chicago, el centro proporcionará a los residentes y visitantes una transferencia más fácil y sin problemas entre el tren suburbano, el tránsito rápido (subway, "L"), autobuses y trenes interurbanos, incluso trenes de alta velocidad.



- TRANSITO RÁPIDO
- TREN SUBURBANO
- TREN DE ALTA VELOCIDAD



Corredor Central del Condado de Lake (ARRIBA)

La Ruta 53 de Illinois se ampliará hacia la parte central del condado de Lake, más allá de donde actualmente termina, en la Lake-Cook Road. Para aliviar la congestión que ha resultado en las últimas décadas del rápido desarrollo en la parte central del Condado de Lake, este proyecto mejorará el acceso y la movilidad en el condado y en nuestra región en conjunto. **VAMOS AL AÑO 2040** pide una autopista urbana del siglo XXI — este “moderno boulevard” deberá ser de menor impacto para minimizar los posibles impactos negativos sin dejar de proteger el medio ambiente natural y preservar el carácter de las comunidades cercanas.

Extensión al South de la Línea Roja de la CTA (ABAJO)

La Línea Roja de la Chicago Transit Authority (CTA por sus siglas en inglés) se ampliará al sur 5,5 millas hasta la calle 130, más allá de dónde actualmente termina en la calle 95. Actualmente utilizada con más frecuencia, la Línea Roja de la CTA es ahora 22 millas de largo, y el acceso a ella por autobús es especialmente difícil al sur de la calle 95; es la estación cuya cantidad de pasajeros es superior a cualquiera otra fuera del centro de Chicago. La Extensión de Línea Roja Sur permitirá agilizar esas conexiones, reduciendo significativamente el número de transferencias de autobuses al tren. Un componente clave es una terminal intermodal y un estacionamiento para usuarios de la transportación pública en la calle 130, con estaciones intermedias en las calles 103, 111 y 115. Este proyecto apoya firmemente al énfasis de **VAMOS AL AÑO 2040** en el desarrollo de espacios vacíos, y el número de terrenos vacantes y subutilizados cerca de las nuevas estaciones que están listos para reconstruirse.



PROYECTOS DE PRIORIDAD

Para cumplir requisitos federales destinados a garantizar “limitaciones fiscales”, VAMOS AL AÑO 2040 incluye un plan financiero de transporte que detalla cuánto financiamiento es razonable esperar por todas las inversiones en el transporte entre hoy y el 2040. Grandes proyectos de capital que han sido evaluados para satisfacer importantes necesidades regionales — y para los que se prevé que haya suficientes fondos disponibles — están incluidos en la lista de “Proyectos Fiscalmente Restringidos.” Mientras que sus costos son sustanciales, estos representan menos del tres por ciento de los proyectados \$385 millones disponibles para el transporte de la región en el 2040, con un 97 por ciento destinado para mantenimiento y modernización.

Mientras que los proyectos fiscalmente restringidos tienen la máxima prioridad, la lista de proyectos sin restricciones también tiene beneficios importantes. Algunos de estos no están lo suficientemente avanzados como para tener presupuestos de gastos o un claro alineamiento con las prioridades regionales. Otros en la lista sin restricciones podrían beneficiarse de los mecanismos innovadores de financiamiento, lo que podría reducir los gastos públicos y acelerar la ejecución. En todo caso, un proyecto podría ser reconsiderado para su inclusión en la lista de los fiscalmente restringidos en cuanto haya nuevos detalles disponibles o cambios en el estado del financiamiento.

Proyectos Fiscalmente Restringidos

Nuevos Proyectos o Extensiones

I-294/I-57 Intercambio

Corredor Parte Central del Condado de Lake (IL 53 NORTE Y IL 120)

Mejoras a la Autopista Elgin O’Hare (INCLUYENDO LA DESVIACIÓN OCCIDENTAL DE O’HARE)

Extensión al Sur de la Línea Roja de la CTA

Centro de Transporte West Loop

Añadidas y Mejoras a las Autopistas

I-190 Mejoras en el Acceso

I-80 Añadir Carriles (US 30 A US 45)

I-88 Añadir Carriles

I-94 Añadir Carriles Norte

Carriles para más de un Ocupante y Corredores Multimodales

I-55 Carriles Controlados

I-90 Carriles Controlados

I-290 Corredor Multimodal (de transportación combinada)

Mejoras a los Medios de Transporte

Mejoras a las Líneas Roja y Púrpura de la CTA Norte

Mejoras a la Línea Metra Rock Island

Mejoras al Servicio Metra Suroeste

Mejoras en Metra UP Norte

Mejoras y Ampliación de Metra UP Noroeste

Mejoras de Metra UP Oeste

Proyectos sin Restricciones Fiscales

Carriles de Prioridad en el Área Central\
Extensión de la Línea Oeste Azul CTA
Extensión de la Línea Café CTA
Línea Circular CTA (FASE II SUR)
Línea Circular CTA (FASE III NORTE)
Extensión de la Línea Anaranjada CTA
Mejoras y ampliación Línea Amarilla CTA
Línea “J” DuPage
Extensión Autopista Lejano Oeste Elgin O’Hare
Extensión Autopista Oeste Elgin O’Hare
Servicio Exprés de Tren al Aeropuerto
Añadir Carriles y Reconstrucción i-55
Añadir Carriles i-57
Añadir Carriles para más de un Ocupante i-80
Conector i-80 i-55
il 394
Autopista Illiana
Servicio Ferroviario Circunferencial Interior
Corredor McHenry-Lake
Extensión Metra BNSF
Corredor Metra Heritage
Extensión Metra Electric
Extensión Metra Distrito Norte Milwaukee
Mejora Metra Distrito Norte Milwaukee
Extensión Metra Distrito Oeste Milwaukee
Mejoras al Servicio Metra Central Norte
Extensión Metra Rock Island
Servicio Corredor Metra Sureste
Extensión de Servicio y Servicio Completo Metra Suroeste Corredor
Metra Star Line
Carriles de Prioridad en la Parte Central de la Ciudad
Servicio de Transporte de O’Hare a Schaumburg
Autopista Prairie



Cuando **JOHN HATCHER JR.**, de 8 años de edad se imagina el futuro, su primer deseo es el de un mundo limpio: “Entonces el cielo podría ser azul, la hierba podría ser verde. No habría contaminación y la gente se cuidaría unos a los otros. Me gustaría un mundo perfecto.”

John piensa sobre el medio ambiente cada día. “Soy un tipo muy curioso”, explica John. “Estoy molesto porque en donde yo vivo, no se recicla. Desearía que lo hicieran; ayudaría al medio ambiente y nos ayudaría a mantener la zona limpia.”

John intenta hacer de nuestro mundo un lugar mejor recogiendo la basura que la gente arroja al suelo. “Yo la recojo, incluso si se trata de una botella de vidrio. Yo la reciclo. Yo pondré un buen ejemplo para otras personas,” dice.

A John le gusta pasar tiempo afuera, pero el parque cerca de su casa en los suburbios del sur no es tan acogedor como debería ser. “No puedo jugar en el parque cerca de mi casa porque es muy malo, no puedo ni explicar lo malo que es. Los niños ahí dicen malas palabras, no es seguro,” dice.

“Me gusta andar en bicicleta, me pongo mi casco,” dice John. “Y me encanta caminar para hacer ejercicio.” Si el barrio tuviera más aceras, sería más fácil y seguro para él desplazarse. Por ahora, él tiene que ir en la bicicleta junto a la acera y caminar dos o tres millas a otro parque cercano.

John aprendió de su familia el poder de la comunidad. Su madre, Peggie Jackson, renunció a su trabajo cuando él nació con una enfermedad que requiere terapia médica tres veces por semana. Ella deseaba asegurarle la oportunidad de tener éxito a pesar de su enfermedad.

Cuando John creció un poquito, las escuelas preescolares no lo admitían porque tenía que tomar muchos medicamentos. Su madre, abuela y bisabuela le leían siempre que era posible. Ahora, John asiste a un programa para niños superdotados en el 21st Century Preparatory Center en Park Forest. Se ganó una beca para asistir a la escuela pública, donde acaba de terminar el segundo grado y ya lee a nivel de sexto grado.

“Me tiene muy impresionada, por eso tengo que estar al pendiente,” Peggie, su mamá, dice. “Superó todas las probabilidades de fracasar. Es increíble el punto donde empezó y donde está ahora.”

John tiene planes de ser médico algún día. “Lo más importante que puedo hacer es ayudar a la gente a cuidarse entre sí,” dice.

Diseñado para guiar el desarrollo y las decisiones de infraestructura hacia mediados de siglo y más allá, VAMOS AL AÑO 2040 plantea un enfoque enérgico pero con diferentes matices para alinear las políticas públicas con las inversiones de la región, con el objeto de lograr una prosperidad sostenible. CMAP agradece a todos aquellos que han contribuido a VAMOS AL AÑO 2040, nuestro primer plan regional desde el plan de Daniel Burnham de 1909. Ahora que la aplicación del plan ha comenzado, su región le necesita a usted más que nunca. CMAP está dispuesta a encabezar el Plan agresivamente con la ayuda continua de muchas organizaciones y colaboradores individuales.

Ahora es el momento de que todas las partes interesadas de los siete condados de la región enfatizamos nuestros intereses comunes y miremos más allá de nuestras preocupaciones a corto plazo y de que nos esforcemos por realizar la visión a largo plazo articulada en el plan de la región. Ya sea que haya participado hasta la fecha o que esté participando por primera vez leyendo esto, esperamos que continúe aprovechando las oportunidades presentadas en VAMOS AL AÑO 2040 para dar su opinión sobre asuntos que son importantes para usted y para su comunidad. El futuro de la región depende de su activa participación.

Por favor visite www.cmap.illinois.gov/2040 para ver el plan completo VAMOS AL AÑO 2040, los materiales relacionados con él, y la información acerca de cómo participar. El plan completo contiene mucho más, incluyendo los objetivos para medir la eficacia, recomendaciones detalladas, pasos de la implementación, y las mejores normas; todo puesto en contexto para los ejecutores y otros interesados.

Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago
Octubre, 2010

Fotografía por **William Valicenti** 2010

Fotografía adicional cortesía de **Morton Arboretum** página 5, **Gilman Shin** página 45, **Ky Olsen** página 104, y **Jordan Fischer** página 108.

JUNTA DIRECTIVA CMAP

NOMBRAMIENTOS CIUDAD DE CHICAGO

Frank Beal, Executive Director,
Chicago Metropolis 2020
Susan Campbell, Associate Vice President,
University of Chicago
Joe Deal, Director of External Affairs,
Office of the Mayor, City of Chicago**
Raul Raymundo, Chief Executive Officer,
Resurrection Project
Nigel Telman, Partner, Proskauer

NOMBRAMIENTOS CONDADO COOK

Alan Bennett, Village Trustee,
Elmwood Park (SUBURBAN COOK)
Gerald Bennett, Mayor,
Palos Hills (SOUTHWEST COOK)*
Richard Reinbold, President,
Richton Park (SOUTH COOK)
Russell Hartigan, Supervisor,
Lyons Township (WEST COOK)
Al Larson, Mayor,
Schaumburg (NORTHWEST COOK)

NOMBRAMIENTOS CONDADOS ALEDAÑOS

Roger Claar, Mayor,
Bolingbrook (WILL)
Elliott Hartstein, President,
Buffalo Grove (LAKE)**
Marilyn Michelini, Mayor,
Montgomery (KANE/KENDALL)
Rae Rupp Srch, Former Mayor,
Villa Park (DUPAGE)
Dan Shea, Former Member,
McHenry County Board (MCHENRY)

MIEMBROS SIN VOTO

Stephen Schlickman, Executive Director,
Regional Transportation Authority
(MPO COMITÉ DE POLÍTICAS)

MPO COMITÉ DE POLÍTICAS

NOMBRAMIENTOS DE GOBIERNOS MUNICIPALES

Bobby L. Ware, Commissioner,
City of Chicago Department of Transportation
Jeff Schielke, Mayor, Batavia (COUNCIL OF MAYORS)

NOMBRAMIENTOS DE LOS CONDADOS

Joseph Moreno, 7th District Commissioner, Cook County
Tom Cuculich, Chief of Staff, DuPage County
Karen McConnaughay, Board Chair, Kane County
Bob Davidson, Board Member, Kendall County
Martin Buehler, Director of Transportation, Lake County
Kenneth D. Koehler, Board Chair, McHenry County
Larry Walsh, County Executive, Will County

NOMBRAMIENTOS DE AGENCIAS REGIONALES

Joe Deal, Director of External Affairs,
Office of the Mayor, City of Chicago (CMAP)
Elliott Hartstein, President, Buffalo Grove (CMAP)
Stephen Schlickman, Executive Director,
Regional Transportation Authority

NOMBRAMIENTOS DE AGENCIAS OPERATIVAS

Gary Hannig, Secretary,
Illinois Department of Transportation*
Richard Kwasneski, Chairman,
Pace Suburban Bus Service
John McCarthy, President,
Continental Airport Express (PRIVATE PROVIDERS)
Jack Groner, Senior Division Director of
Capital and Strategic Planning, Metra
Michael W. Payette, Vice President of Government
Affairs, Union Pacific Railroad (CLASS 1 RAILROADS)
Richard L. Rodriguez, President,
Chicago Transit Authority**
Rocco J. Zuccherro, Deputy Chief of Engineering
for Planning, Illinois Tollway

NOMBRAMIENTOS DE AGENCIAS FEDERALES (MIEMBROS SIN VOTO)

Marisol Simon, Regional Administrator,
Federal Transit Administration
Norm Stoner, Division Administrator,
Federal Highway Administration

* Chairman

** Vice Chairman

Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago

233 South Wacker Drive Suite 800

Chicago Illinois 60606

312 454 0400

info@cmap.illinois.gov

www.cmap.illinois.gov

