

Resumen ejecutivo

Contexto del Plan de políticas eTOD 2020. Desde 2013, la Ciudad de Chicago ha fomentado el desarrollo orientado al transporte (transit-oriented development, TOD) compacto y de uso mixto cerca de las estaciones de tren de CTA y Metra. Este modelo de desarrollo puede crear beneficios comunitarios adicionales, como un mayor número de pasajeros en transporte público y comunidades más transitables, que reducen la congestión del tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero, y promueven la salud pública y aumentan la base impositiva de la Ciudad. Mediante una serie de ordenanzas TOD, adoptadas por primera vez por el Concejo Municipal en 2013 y enmendadas en 2015 y 2019, Chicago está evolucionando su enfoque hacia el TOD. Hasta la fecha, este enfoque ha sido voluntario, permitiendo a los desarrolladores de sitios cercanos al tránsito reducir el estacionamiento, aumentar la altura y la densidad, y diseñar proyectos para aumentar la accesibilidad para peatones y la asequibilidad. La enmienda a la ordenanza TOD de enero de 2019 incluyó un enfoque de equidad explícito y la ampliación de disposiciones de política TOD para incluir propiedades cerca de varios corredores de autobuses de alta frecuencia y extendió los incentivos a las zonas residenciales más densas, que antes habían sido excluidas. Es importante destacar que la Ordenanza de 2019 también requiere que la Ciudad evalúe el desempeño de los proyectos TOD recientes y recomiende revisiones a las disposiciones TOD cuando corresponda. Este Plan de políticas eTOD 2020 cumple ese requisito. Recopila hallazgos de análisis cuantitativos recientes y participación de las partes interesadas. El Plan también propone una hoja de ruta para las acciones de la Ciudad durante los próximos tres años para promover la equidad racial, la creación de riqueza comunitaria, la resiliencia climática y los objetivos de salud pública a través del Desarrollo Orientado al Tránsito (eTOD) equitativo.

Impactos de proyectos TOD recientes. El análisis del desarrollo TOD aprobado entre 2016 y 2019 revela disparidades en los patrones de crecimiento entre barrios, lo que refuerza las desigualdades raciales actuales. Durante este tiempo, casi el 90% de los nuevos proyectos TOD se hicieron en North Side, Northwest Side, en el centro y alrededor de West Loop. Por el contrario, se produjo poca actividad de TOD cerca de las áreas de las estaciones en los lados sur y oeste. Donde hay un nuevo desarrollo de TOD, la población blanca ha aumentado, la población negra ha disminuido y la población hispana/latinx ha aumentado en algunas áreas y disminuido en otras. Estos cambios demográficos apuntan a patrones de desplazamiento. En contraste, las áreas cercanas a las estaciones de tren que son elegibles para los beneficios de TOD pero en donde *no* hubo actividad del proyecto TOD tienen un 40% más de residentes de color, un 23% más de residentes de bajos ingresos y un 16% más de residentes con educación secundaria o menos que las áreas donde se desarrollaron proyectos TOD.¹

El análisis también constató que los proyectos TOD tuvieron impactos positivos en el transporte y el desarrollo económico. Las áreas de la Ciudad con nuevos proyectos TOD tenían menos autos por familia. Los desarrolladores también están aprovechando los beneficios opcionales de reducción de estacionamiento en las ordenanzas TOD y han reducido los espacios de estacionamiento fuera de la vía pública en un 74% en sus proyectos TOD. Los grupos familiares en áreas con nuevos proyectos TOD² tienen, en promedio, acceso 1.73 veces más a puestos de trabajo que los de áreas sin proyectos TOD (según lo definido por trabajos dentro de los 30 minutos en tránsito). Además, se espera que los proyectos TOD aprobados entre 2016 y 2019 creen 75,533 nuevos empleos en la ciudad y produzcan más de 3,000 nuevas unidades de vivienda asequible a través de la Ordenanza de requisitos asequibles de la Ciudad.

Definición de desarrollo equitativo orientado al tránsito. El TOD equitativo (Equitable TOD, eTOD) es un desarrollo que permite a todas las personas, independientemente de sus ingresos, raza, etnia, edad, género, situación migratoria o capacidad tener los beneficios de un desarrollo denso, de uso mixto y orientado a los

¹ Oficina del Censo de EE. UU., cálculos de 5 años de la Encuesta sobre la comunidad americana de 2016 y AllTransit™ de CNT

² Oficina del Censo de EE. UU., dinámica longitudinal de los grupos familiares y empleadores de 2015 y AllTransit™ de CNT

Septiembre de 2020 - Plan de políticas eTOD de Chicago
PARA COMENTARIOS PÚBLICOS

peatones cerca de los centros de tránsito. eTOD aumenta y prioriza las inversiones y políticas que cierran las brechas socioeconómicas entre los barrios formados predominantemente por personas de color y los mayoritariamente blancos. Los proyectos y procesos eTOD elevan la voz de la comunidad en los procesos de toma de decisiones y en dar beneficios centrados en la comunidad, como viviendas asequibles, atención médica pública, empresas locales sólidas y sostenibilidad ambiental, por nombrar algunos. Cuando se centra en la inclusión racial y la creación de riqueza comunitaria, eTOD puede ser un motor de transformación positiva para barrios más dinámicos, prósperos y resilientes conectados a oportunidades en toda la ciudad y la región.

La oficina de la alcaldesa Lori E. Lightfoot imagina una Chicago que ya no concentra la pobreza y segrega racialmente a las personas de las oportunidades socioeconómicas; donde el racismo estructural ya no se manifiesta en las políticas, programas o inversiones de la ciudad; y donde la raza o el código postal de una persona ya no determinan sus resultados médicos, su potencial para generar riqueza o el acceso a oportunidades. eTOD es tanto un proceso como un tipo de desarrollo que puede ayudarnos a cumplir esta visión. eTOD puede facilitar una recuperación equitativa de las crisis simultáneas de justicia racial, atención médica pública y las crisis económica y climática que enfrentan nuestras comunidades. Por el contrario, TOD sin el tinte de equidad puede tener impactos negativos en la salud y la economía de los residentes actuales a través de un posible desplazamiento como resultado de la gentrificación si no se toman medidas proactivas. Sin tener en cuenta la equidad en TOD, los beneficios del transporte público (asequibilidad, acceso a empleos, barrios habitables y transitables) terminan acumulándose para aquellos que ya tienen riqueza y poder.

Compromiso con la acción. El Plan de políticas eTOD 2020 describe un conjunto integral de acciones que la Ciudad debe tomar durante los próximos tres años. Las recomendaciones se comunicaron a través de un proceso de participación intersectorial y un análisis de los programas de la Ciudad, y un marco de evaluación centrado en los resultados, la equidad y los criterios de implementación. Se creó un grupo de trabajo eTOD con más de 70 miembros para involucrar a las partes interesadas que representan a numerosos departamentos de la ciudad, organizaciones comunitarias, el sector privado, organizaciones filantrópicas y socios regionales sin fines de lucro y gubernamentales. El Plan de políticas es un documento dinámico que se perfeccionará a medida que se produzcan iniciativas y esfuerzos de planificación paralelos de la Ciudad. Estos compromisos de políticas marcan la dirección de la agenda y el plan de implementación equitativos de la política TOD de la Ciudad de Chicago. Muchos de los compromisos específicos requerirán más participación de la comunidad y las partes interesadas para perfeccionar los detalles y garantizar un impacto equitativo.

Durante el primer año, el liderazgo de la Ciudad quiere mostrar ganancias rápidas de los procesos actuales que aprovechan el trabajo en curso para fortalecer los compromisos de vivienda asequible, estandarizar la participación de la comunidad y formalizar la coordinación intersectorial e interdepartamental. Durante el próximo año, la Oficina del Alcalde, el Departamento de Planificación y Desarrollo (Department of Planning and Development, DPD), Departamento de Vivienda (Department of Housing, DOH), Departamento de Transporte (Department of Transportation, CDOT), la Autoridad de Tránsito de Chicago (Chicago Transit Authority, CTA) y otros socios identificarán oportunidades específicas para codificar eTOD en zonificación y otras leyes o esfuerzos actualmente en curso. La Ciudad identificará áreas piloto potenciales y proyectos de demostración para comenzar a probar e implementar aspectos del Plan de políticas, incluyendo, entre otros, oportunidades dentro de la iniciativa de mejora comunitaria INVEST South/West del Alcalde.

Tres prioridades estratégicas de eTOD. El Plan de políticas se divide en tres prioridades estratégicas: 1) Desarrollar la capacidad interna necesaria para respaldar eTOD; 2) Hacer que eTOD sea necesario, más fácil y más equitativo; y 3) Incorporar los principios de eTOD en el Plan de la Ciudad de Chicago.³

³ Para obtener información adicional sobre cada uno, consulte el Plan de políticas eTOD 2020 completo, con un calendario para la implementación disponible en el Apéndice F.

1. Desarrollar la capacidad de la ciudad para apoyar eTOD

Se necesita una importante coordinación intersectorial e interinstitucional para respaldar los muchos objetivos del desarrollo equitativo orientado al tránsito y un compromiso con la evaluación, la rendición de cuentas y la transparencia. La construcción de la infraestructura para respaldar eTOD integral será fundamental para garantizar que se cumpla la visión.

Implementación y coordinación	Continuar convocando al grupo de trabajo eTOD y formalizar la coordinación intersectorial y entre agencias , como mediante la creación formal de un Grupo de trabajo eTOD u otro organismo de consulta.
	Dedicar personal de la Ciudad a tiempo completo para que sirva como Gerente de eTOD para promover recomendaciones de políticas y coordinar proyectos y programas de eTOD.
Evaluación y rendición de cuentas	Crear un marco de evaluación de ETOD y publicar un informe anual de desempeño , que puede incluir el establecimiento de objetivos específicos de eTOD y métricas de seguimiento como el Índice de asequibilidad de vivienda y tránsito; producción y preservación de viviendas asequibles; accesibilidad; desarrollo económico, atención médica pública e impactos ambientales; y transporte y características demográficas de los residentes de TOD.
	Crear una tarjeta de puntuación eTOD que los socios gubernamentales y de la comunidad puedan usar para evaluar proyectos y programas futuros. ⁴
Facilitar el desarrollo equitativo	Desarrollar una estrategia para aprovechar los terrenos de propiedad pública y los lotes baldíos cercanos al tránsito para beneficio público, incluyendo la publicación de un directorio de todos los terrenos de propiedad pública dentro de las zonas TOD designadas.
	Desarrollar una herramienta de mapeo de calculadora eTOD completa que combine los recursos presentes del Centro de tecnología de barrios (Center for Neighborhood Technology, CNT) y el Consejo de planificación metropolitana (Metropolitan Planning Council, MPC). La calculadora ayudará a los miembros de la comunidad y a los desarrolladores a identificar los sitios eTOD que califican y los impactos potenciales.
Compromiso y comunicación	Estandarizar los requisitos y prácticas de participación de la comunidad relacionados con proyectos de desarrollo y planificación en todos los departamentos de la Ciudad. Aprovechar los principios y recomendaciones de participación acordados, como los desarrollados por Elevated Chicago, y usar las políticas y proyectos de eTOD como oportunidades para probar y poner a prueba nuevas prácticas de participación.
	Desarrollar herramientas de mensajería y educación pública para comunicar la visión y el caso de eTOD.

⁴ Ver ejemplo de Minneapolis: <http://thealliancetc.org/our-work/equitable-development-scorecard/>

2. Haga que eTOD sea obligatorio, más fácil y más equitativo

Antes del esfuerzo de planificación de varios años en toda la ciudad, la Ciudad y sus socios pueden tomar muchas medidas para garantizar que se requiera eTOD en los barrios objetivo, que sea más fácil de lograr y más equitativo en su ejecución. Todas las estrategias se adaptarán al contexto del mercado local en alineación con los objetivos de la Ciudad de facilitar el desarrollo en barrios en donde históricamente hubo desinversión, mientras se evita el desplazamiento en barrios que ya experimentan una inversión acelerada. Esto incluye crear y preservar viviendas asequibles cerca del tránsito, promover el uso del transporte multimodal y comprometerse a incorporar criterios de salud y equidad en el desarrollo de políticas y proyectos.

Política	Aplicar evaluaciones de impacto en salud y equidad al desarrollo de políticas relacionadas con eTOD.
Zonificación y uso del terreno	Crear una zona de superposición de eTOD flexible para fortalecer los requisitos de densidad, estacionamiento y otro desarrollo equitativo y resistente al clima cerca del tránsito, adaptado al contexto del barrio (como la fortaleza del mercado).
	Permitir más flexibilidad en los usos permitidos de los edificios , como permitir viviendas en la planta baja en más distritos comerciales y de negocios y el tamaño adecuado del estacionamiento para reflejar estos usos adicionales.
	Permitir viviendas multifamiliares a pequeña escala en todas las zonas TOD.
Zonificación relacionada con el estacionamiento	Fortalecer los requisitos de estacionamiento de bicicletas para proyectos TOD.
	Establecer el estacionamiento máximo permitido para nuevos desarrollos en todas las zonas TOD identificando disposiciones, si es necesario, para minimizar la carga para los conductores de bajos ingresos.
	Exigir que el estacionamiento se pague o alquile por separado de la vivienda en los proyectos TOD (es decir, desglosar los costos de estacionamiento y vivienda).
	Incluir opciones e incentivos de transporte sostenible en el código de zonificación , es decir, exigir a los desarrolladores que implementen una cierta cantidad de opciones e incentivos, como pases de tránsito, para gestionar la demanda del tráfico
	Permitir que los arreglos de estacionamiento compartido cumplan los requisitos de estacionamiento en las áreas TOD.
Empleos y fuerza laboral	Fortalecer la equidad en las políticas de contratación y diversidad de proveedores para garantizar que las empresas pequeñas y de propiedad de minorías y las personas de raza negra, marrón, indígenas y otras personas de color se beneficien del nuevo desarrollo.
	Crear empleos de calidad a través de proyectos eTOD con un canal para residentes y empresas.
Diseño/revisión de arquitectura	Exigir consideraciones de salud, arte y cultura y equidad en el diseño de nivel de proyecto TOD.
	Desarrollar plantillas de diseño arquitectónico que puedan agilizar y simplificar las aprobaciones de la ciudad para proyectos eTOD.

Septiembre de 2020 - Plan de políticas eTOD de Chicago
PARA COMENTARIOS PÚBLICOS

Transporte	Mejorar la infraestructura peatonal en las zonas TOD al priorizar y enfocar los recursos según la necesidad, comenzando con un inventario de la infraestructura actual de las aceras.
	Mejorar la visibilidad y la accesibilidad de la señalización y la señalización de tránsito , especialmente para personas con discapacidades o para quienes el inglés no es su primer idioma.
	Aumentar el acceso a las opciones de micromovilidad compartidas , incluyendo las bicicletas compartidas, las bicicletas eléctricas y los scooters eléctricos.
	Priorizar los fondos para hacer que las estaciones de tren de CTA y Metra sean completamente accesibles para las personas con discapacidades y para dar suficiente capacidad de tren para los nuevos pasajeros.
	Garantizar un servicio de autobús de alto rendimiento , especialmente a lo largo de los corredores de autobuses TOD. Priorizar la infraestructura de alta calidad para bicicletas hacia, desde y dentro de las áreas eTOD . Explorar opciones para la aplicación equitativa del bloqueo de carriles para bicicletas y autobuses que no perjudique demasiado a los residentes de bajos ingresos.
Vivienda	Preservar viviendas asequibles no subsidiadas dentro de las zonas TOD, especialmente edificios de viviendas de 2 a 4 pisos.
	Fortalecer los requisitos de asequibilidad y accesibilidad para el desarrollo de viviendas respaldado por la ciudad en las zonas TOD, incluso mediante actualizaciones de la Ordenanza de requisitos asequibles.
	Modificar el Plan de asignación calificado (Qualified Allocation Plan, QAP) de la Ciudad para incluir la preferencia por la construcción de viviendas asequibles en las zonas TOD , especialmente para los residentes de muy bajos ingresos.
Incentivos al desarrollo	Desarrollar incentivos y políticas para preservar y retener organizaciones comunitarias, pequeñas empresas y otros activos del barrio en las Zonas TOD.
	Dar prioridad a eTOD en las solicitudes de fondos de la ciudad que apoyan la vivienda y el desarrollo económico, incluyendo, entre otros, el Fondo de oportunidades para barrios.
	Desarrollar incentivos para el espacio público en proyectos eTOD.

3. Integrar eTOD en el plan de la ciudad de Chicago

Chicago está en las etapas iniciales de su primer plan para toda la ciudad en décadas. Las recomendaciones para avanzar en eTOD pueden y deben incorporarse temprano en el proceso de planificación de la ciudad, desde la incorporación de evaluaciones de salud y equidad hasta la priorización de la inversión en transporte y el reconocimiento de oportunidades específicas cerca de los centros de transporte.

Septiembre de 2020 - Plan de políticas eTOD de Chicago
PARA COMENTARIOS PÚBLICOS

Uso del terreno y zonificación	Desarrollar un proceso para que la Ciudad y sus socios hagan evaluaciones de equidad racial y de salud en los planes de uso del terreno y decisiones de zonificación.
	Establecer un marco para los planes de uso de la tierra del barrio que se adhiera a las metas de equidad, resiliencia y diversidad y reconozca las oportunidades específicas dentro de las geografías TOD .
Transporte	Priorizar las inversiones en tránsito, ciclismo y caminata en el Plan de la Ciudad.
Salud y seguridad	Incorporar la salud y la seguridad en el Plan de la Ciudad.

Un momento para una acción audaz sobre la equidad. Han sucedido muchas cosas en los últimos dieciocho meses desde que se reunió por primera vez el grupo de trabajo eTOD que ha influido en el desarrollo de este Plan de políticas. Entre los eventos más importantes están la elección e inauguración de la alcaldesa Lori E. Lightfoot y las transiciones de liderazgo departamental. La Ciudad también ha sentido los efectos devastadores de una pandemia que influye profundamente en la salud y la seguridad económica de miles de habitantes de Chicago, particularmente las personas de color. Los residentes de toda la Ciudad están apoyando protestas de justicia racial que exigen reformas en la policía y en una variedad de programas gubernamentales donde el legado continuo de racismo sistémico crea profundas disparidades socioeconómicas para las comunidades negras y marrones.

Ahora es el momento de pensar y actuar con audacia. Quizás nunca antes la Ciudad ha estado mejor preparada para comprometerse con un nuevo rumbo que se basa en el poder de la comunidad, que se compromete a eliminar la segregación de nuestra ciudad, que da vías de construcción de riqueza comunitaria para todos, independientemente del color o su línea de transporte, y que promueve comunidades saludables para cerrar la brecha racial en la esperanza de vida. A través de decisiones políticas meditadas, inversiones y asignación en programas que incorporan estos valores, el desarrollo que ocurre en lugares con servicios de transporte puede y debe beneficiar de manera más eficaz a todos los habitantes de Chicago, independientemente de si residen cerca del transporte.