



## INTRODUÇÃO

O plano de investimento de capital no transporte de cinco anos da Organização de Planejamento Metropolitano (MPO) da Região de Boston, denominado de Programa de Melhoria no Transporte (TIP) dos Anos Fiscais Federais de 2021-25, é o programa de investimento de curto prazo para o sistema de transporte da região. Guiado pela visão, metas e objetivos da MPO da Região de Boston, o TIP prioriza investimentos que preservam o atual sistema de transporte em bom estado, proporcionam transporte seguro em todos os modos, melhoram a habitabilidade, promovem a equidade e a sustentabilidade, e aprimoram a mobilidade em toda a região. Esses investimentos financiam grandes reconstruções de rodovias, melhorias nas vias arteriais e cruzamentos, manutenção e expansão do sistema de transporte público, construção de ciclovias e melhorias na infraestrutura dos pedestres.

A MPO da região de Boston é orientada por um conselho de 22 membros, incluindo representantes de agências estaduais, organizações regionais e municípios; sua jurisdição se estende aproximadamente do norte de Boston a Ipswich, ao sul de Marshfield e a oeste dos municípios ao longo da Interstate 495. A cada ano, a MPO conduz um processo para decidir como gastar os fundos federais de transporte para projetos de capital. A Equipe de Planejamento de Transporte Central (CTPS), que é a equipe da MPO, gerencia o processo de desenvolvimento do TIP.

A equipe da MPO coordena a avaliação das solicitações de financiamento do projeto, propõe a programação de projetos atuais e novos com base nos níveis previstos de financiamento, apoia o conselho da MPO no desenvolvimento de uma versão preliminar do documento TIP, e facilita uma revisão pública da versão preliminar antes que o conselho da MPO aprove o documento final.

## INVESTIMENTOS DO TIP PARA 2021–25

O programa TIP completo está disponível no Capítulo 3 deste documento e on-line em [www.ctps.org/tip](http://www.ctps.org/tip). As tabelas do TIP fornecem detalhes de como o financiamento é alocado para cada projeto e investimento de capital programados. Essas tabelas são organizadas por ano fiscal federal e agrupadas por programas rodoviários e de trânsito.

### PROGRAMA RODOVIÁRIO

O Programa Rodoviário do TIP financia os projetos de transporte prioritários avançados do Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) e das cidades e municípios da região de Boston. O programa é dedicado principalmente à preservação e modernização da rede rodoviária existente, reconstruindo estradas arteriais, ressurgindo estradas e substituindo pontes.

Em Massachusetts, o financiamento do Programa de Assistência Federal para Rodovias é distribuído pelo MassDOT, que aloca fundos para pagamentos de Notas de Antecipação de Concessões (GANs), vários programas estaduais e Metas Regionais para as MPOs do estado. Em 2021-25, os programas de rodovias, pontes, bicicletas e pedestres representam mais de US\$ 1,3 bilhão em financiamento para a região de Boston. O financiamento das Metas Regionais fornecido às MPOs pode ser programado para os projetos a critério de cada MPO, enquanto o MassDOT tem o poder de propor projetos para programas estaduais, como os relacionados a reparos de pontes e manutenção de rodovias interestaduais.

### PROGRAMA DE TRÂNSITO

O Programa de Trânsito do TIP fornece financiamento para projetos e programas que abordam as necessidades de capital priorizadas pelas três autoridades de trânsito da região: a Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts (MBTA), a Autoridade de Transporte de Cape Ann (CATA) e a Autoridade de Trânsito Regional de MetroWest (MWRTA). O Programa de Trânsito é predominantemente dedicado a alcançar e manter um bom estado de reparo para todos os ativos em todo o sistema de trânsito. O TIP de 2021-25 inclui US\$ 3,1 bilhões em investimentos de trânsito pelas autoridades de trânsito, que apoiarão o bom estado de conservação, modernizarão os sistemas de trânsito e aumentarão o acesso ao trânsito. O projeto de Extensão da Linha Verde é um grande projeto programado neste TIP que expandirá o serviço de trânsito. Além disso, a partir do ano fiscal de 2025, a MPO está alocando cinco por cento de seus fundos anuais da Meta Regional para seu novo programa de investimentos em Modernização de Trânsito. Este programa visa aproveitar os investimentos feitos através do Programa de Trânsito, usando uma parte do financiamento do Programa Rodoviário para atender às necessidades não atendidas do projeto de trânsito na região.

### DETALHES DO PROGRAMA DE METAS REGIONAIS

Durante os anos fiscais de 2021-25, a MPO da Região de Boston planeja financiar 47 projetos com seu financiamento da Meta Regional. No total, oito novos projetos foram adicionados ao programa Meta Regional da MPO durante este ciclo do TIP. Esses projetos incluem:

- **Ruas completas:**
  - Woburn: Melhorias na rodovia e no cruzamento em Woburn Common, Route 38 (Main Street), Winn Street, Pleasant Street e Montvale Avenue
- **Melhorias na interseção:**
  - Woburn e Burlington: Reconstrução da interseção na Route 3 (Cambridge Road) e Bedford Road e South Bedford Street
- **Rede de ciclovias e conexões para pedestres:**
  - Peabody: Construção de calçadas multiuso da Independence Greenway na I-95 e na Route 1
- **Conexões comunitárias:**
  - Newton: Serviço de microtrânsito em Newton
  - Cambridge: Prioridade para sinalização da Concord Avenue
  - Somerville: Melhorias na sinalização da Davis Square
  - Concord: Abrigos de bicicleta na Bruce Freeman Rail Trail
  - Sharon: Programa de marketing para motoristas de aplicativos

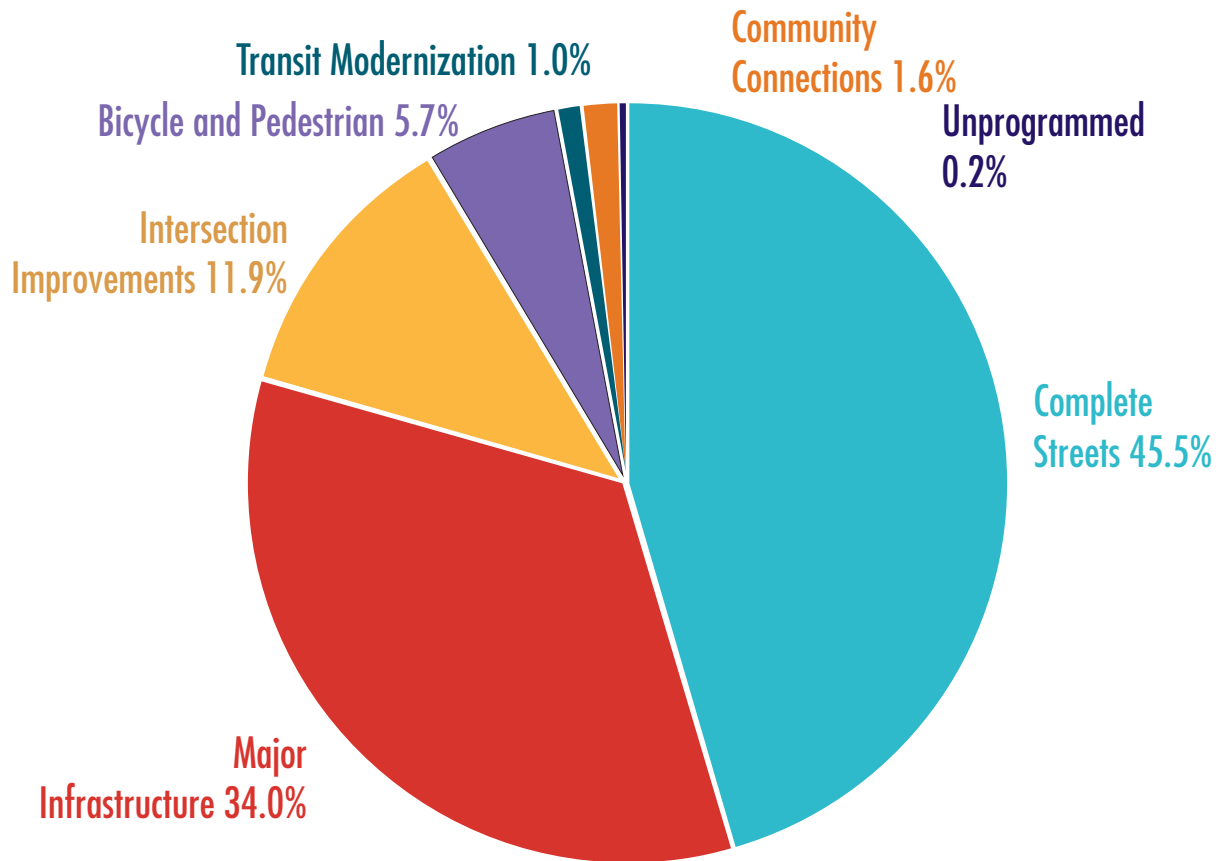
Outras decisões de investimento tomadas neste ano incluem a alocação de novos e significativos fundos no ano fiscal de 2025 para a reconstrução da Rutherford Avenue, em Boston. O ano fiscal de 2025 é o quarto ano de um compromisso de financiamento de cinco anos assumido pela MPO para este projeto, que deverá ser concluído no ano fiscal de 2026. A MPO também reservou fundos contínuos para seu Programa de Conexões Comunitárias (nos anos fiscais de 2022 a 25) e começou a alocar fundos ao seu Programa de Modernização de Trânsito (no ano fiscal de 2025) pela primeira vez durante este ciclo do TIP. O financiamento reservado por esses dois programas será alocado a projetos específicos durante os futuros ciclos de programação do TIP.

Durante o desenvolvimento do TIP para o ano fiscal de 2021 a 25, a MPO ficou muito limitada em sua capacidade financeira para financiar novos projetos. Além da natureza inerentemente restrita do financiamento de infraestrutura de transporte, cuja necessidade excede em muito os recursos disponíveis em um determinado ano, aumentos de custos significativos para muitos projetos já programados nos anos fiscais de 2020–24 consumiram financiamento para novos projetos em potencial no ano fiscal de 2025. Embora esse desafio inevitavelmente ocorra durante todos os ciclos do TIP, este ano houve um nível especialmente alto de aumento de custos, com dinheiro adicional necessário para projetos já programados, compreendendo 14% da capacidade de financiamento de cinco anos da MPO da região de Boston. Essa dinâmica impulsionou a tomada de decisões durante este ano fiscal e levou a um número relativamente baixo de novos projetos sendo selecionados para programação no ano fiscal de 2025.

A Figura ES-1 mostra como o financiamento da Meta Regional para os anos fiscais de 2021–25 é distribuído pelos programas de investimento da MPO. Como o gráfico mostra, o Programa de Metas Regionais da MPO da Região de Boston é dedicado principalmente a melhorar a mobilidade e a segurança de todos os modos de deslocamento por meio de investimentos significativos em projetos de Ruas Completas. Uma grande parte do financiamento da MPO também apoia a modernização das

principais estradas regionais e a expansão da infraestrutura de trânsito por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura.

**Figura ES-1**  
**Financiamento da Meta Regional do TIP pelo programa de investimentos da MPO para os anos fiscais de 2021-25**



Fonte: MPO da região de Boston.

Além da distribuição de financiamento pelos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-1 detalha o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos anos fiscais de 2021–25. Conforme observado na tabela, a MPO reservou mais de 99,7% de seu financiamento disponível em cinco anos, deixando apenas US\$ 1.257.656 para serem programados em futuros ciclos do TIP. Mais detalhes sobre cada projeto financiado pelo programa Meta Regional da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

## Tabela ES-1

### Resumo do investimento em Metas Regionais da MPO da região de Boston para os anos fiscais de 2021–25

Programa de investimentos da MPO	Número de projetos	Dinheiro-alvo regional programado
Rede de bicicletas e conexões para pedestres	4.	\$30,905,263
Conexões comunitárias (alocadas para projetos)	5.	\$822,000
Conexões comunitárias (ainda não alocadas para projetos)	N/A	\$8,000,000
Ruas completasa	23.	\$244,774,339
Melhorias na interseção	11.	\$64,157,136
Infraestrutura principal - Flexibilidade para o trânsito <sup>b</sup>	1.	\$27,096,238
Infraestrutura principal—Rodovia <sup>c</sup>	3.	\$156,036,944
Modernização do trânsito (ainda não alocada para projetos)	N/A	\$5,500,000
Não programado	N/A	\$1,257,656
<b>Total</b>	<b>47.</b>	<b>\$538,549,576</b>

Nota: Os valores de financiamento nesta tabela incluem fundos federais e não federais, incluindo fundos correspondentes.

a O projeto 606501, Reconstrução da Union Street (Route 139) em Holbrook, também é apoiado por US\$ 1.527.250 em fundos reservados, que não são mostrados nesta tabela.

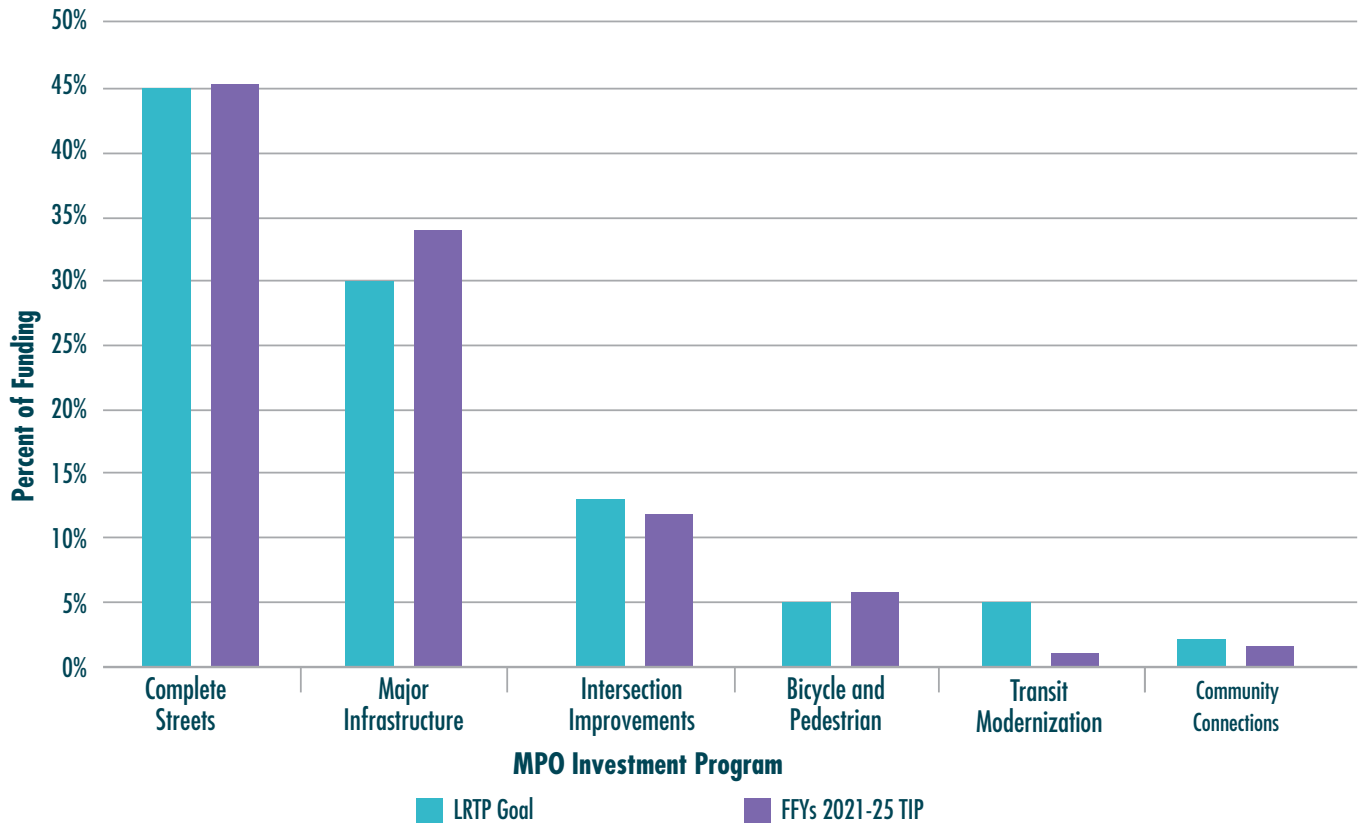
b A MPO flexibilizará os fundos federais para melhoria das rodovias para apoiar a Extensão da Linha Verde.

c Nos anos fiscais de 2021 e 2022, a MPO contribuirá com US\$ 22.115.687 para o Projeto 606476 - Melhorias de Túnel no Verão, com outros fundos contribuídos pelo MassDOT. Este projeto está incluído no número total de projetos nesta categoria.

Fonte: MPO da região de Boston.

Ao tomar decisões sobre quais projetos financiar, a MPO considera não apenas a distribuição relativa de fundos entre projetos e programas de investimento, mas também como a alocação de fundos para cada programa de investimento se compara às metas de financiamento descritas no Plano de Transporte de Longo Alcance (LRTP) da MPO, o Destination 2040. Os tamanhos dos programas de investimento estabelecidos no LRTP refletem os tipos de projetos que a MPO procura financiar para atingir suas metas e objetivos para a região, desde o aprimoramento da segurança de todos os usuários até a promoção da mobilidade e acessibilidade em toda a região. Mais informações sobre as metas e objetivos da MPO estão disponíveis no Capítulo 1, e uma comparação entre os tamanhos dos programas de investimento do LRTP e os níveis de financiamento do programa nos TIP dos anos fiscais de 2021–25 é mostrada na Figura ES-2 abaixo.

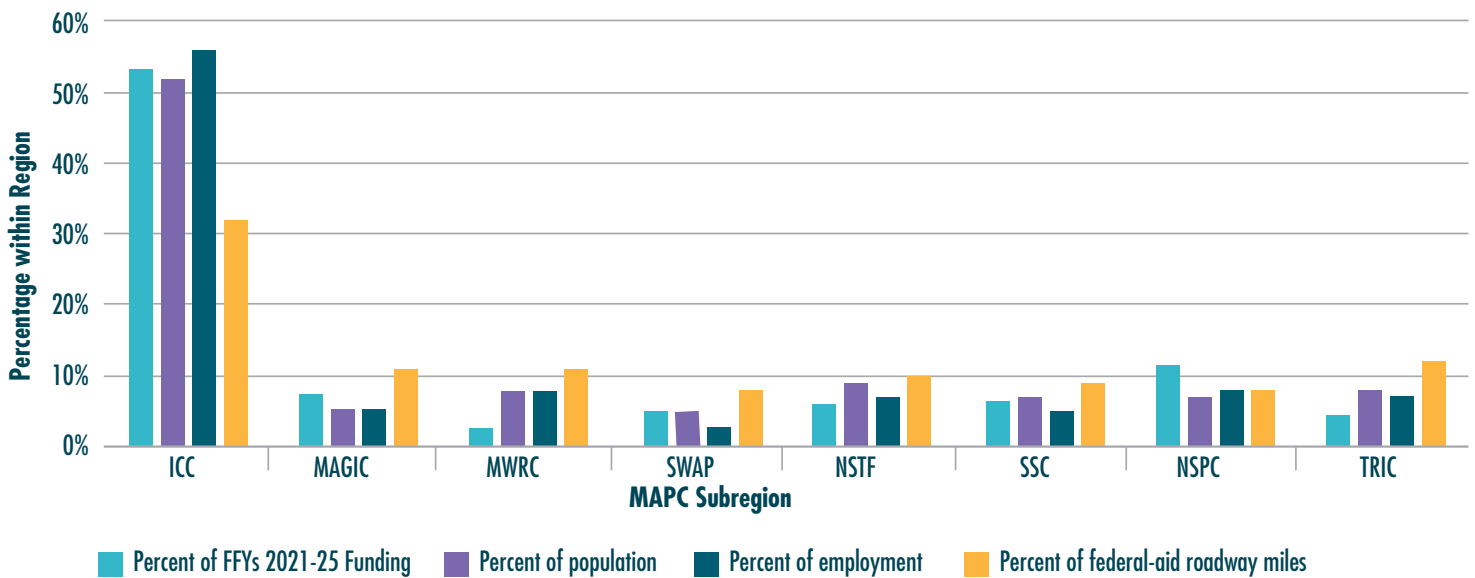
**Figura ES-2**  
**TIP dos anos fiscais 2021–25: Níveis regionais de financiamento-alvo em relação aos principais indicadores por subregião MAPC**



Fonte: MPO da região de Boston.

Os investimentos feitos no TIP para os anos fiscais de 2021–25 serão implementados em 38 cidades da região da MPO, variando de densas comunidades centrais até o desenvolvimento de subúrbios mais distantes do centro urbano. A Figura ES-3 ilustra a distribuição do financiamento da Meta Regional entre as oito subregiões dentro da jurisdição da MPO da Região de Boston, conforme definido pelo Conselho de Planejamento da Área Metropolitana (MAPC). Esse número também inclui informações sobre como a distribuição de fundos se compara às principais medidas para medir a necessidade de financiamento por subregião, incluindo a porcentagem de população regional, emprego e milhas rodoviárias da Federal-Aid em cada subregião.

**Figura ES-3**  
**TIP dos anos fiscais 2021–25: Níveis regionais de financiamento-alvo em relação aos principais indicadores por subregião MAPC**



Fonte: MPO da região de Boston.

Informações adicionais sobre a distribuição geográfica do financiamento de Metas Regionais em toda a região, incluindo uma repartição do financiamento histórico por município, estão incluídas no Apêndice D.

## FINANCIAMENTO PARA O TIP DE 2021-25

### PROGRAMA RODOVIÁRIO

O Programa Rodoviário do TIP foi desenvolvido com a premissa de que o financiamento federal para o estado variaria entre US\$ 671 milhões e US\$ 725 milhões anualmente nos próximos cinco anos. Esses valores incluem os fundos que seriam inicialmente reservados pelo MassDOT como pagamentos para o Programa de Ponte Acelerada, e excluem os fundos correspondentes necessários.

O processo de decidir como usar esse financiamento federal na região de Boston segue várias etapas. Primeiro, o MassDOT reserva o financiamento dos pagamentos do serviço de dívida das GANs para o Programa Acelerado de Pontes; os pagamentos anuais de GANs variam entre US\$ 82 milhões e US\$ 122 milhões anuais nos cinco anos deste TIP.

Os fundos restantes do Programa Federal-Aid Highway são orçados para apoiar as prioridades estaduais e regionais (ou seja, a MPO). Nesse ciclo de planejamento, US\$ 728 milhões a US\$ 763 milhões anuais estavam disponíveis para programação em todo o estado, incluindo o fundo federal e a correspondência municipal. O MassDOT geralmente fornece a correspondência municipal (que também pode ser fornecida por outras entidades); assim, os projetos são tipicamente financiados com 80% de fundos federais e 20% de fundos estaduais, dependendo do programa de financiamento.



Em seguida, o MassDOT aloca financiamento nas seguintes categorias:

- **Programas de confiabilidade:** Esses programas incluem o Programa de Pontes - compreendendo inspeções, manutenção sistemática e melhorias no Sistema Nacional de Rodovias (NHS) e não NHS - o Programa de Pavimentação, o Programa de Melhorias Rodoviárias e o Programa de Melhorias de Segurança.
- **Programas de modernização:** Esses programas incluem o Programa de Modernização da Lei de Pessoas com Deficiência, o Programa de Melhoria de Cruzamentos, o Programa de Sistemas de Transporte Inteligente e o Programa de Reconstrução de Rodovias.
- **Programas de expansão:** Esses programas incluem o Programa de Pedestres e Ciclistas e o Programa de Capacidade.

Finalmente, uma vez satisfeitas essas necessidades, o MassDOT aloca o financiamento restante entre as 13 MPOs do estado para programação. Este financiamento discricionário para MPOs é subalocado por fórmula para determinar os valores de Metas Regionais. A MPO da região de Boston recebe a maior parte do financiamento para MPOs no estado, com aproximadamente 43% dos fundos da Meta Regional de Massachusetts alocados para a região. O MassDOT desenvolve essas metas em consulta com a Associação de Agências de Planejamento Regional de Massachusetts (ou MARPA). Este TIP foi programado com a suposição de que a MPO da Região de Boston terá entre US\$ 105 milhões e US\$ 110 milhões por ano para as Metas Regionais, que consistem em financiamento federal e financiamento estatal para o montante correspondente municipal.

Cada MPO pode decidir como priorizar o seu financiamento de Metas Regionais. Dado que o financiamento das Metas Regionais é um subconjunto do Programa Rodoviário, a MPO normalmente programa a maioria do financiamento para projetos rodoviários; no entanto, a MPO flexionou parte de seu financiamento rodoviário para o Programa de Trânsito para projetos de expansão e modernização de trânsito. O Programa Rodoviário do TIP detalha os projetos que receberão financiamento das Metas Regionais da MPO da Região de Boston e projetos estaduais de infraestrutura dentro da região de Boston. Detalhes sobre esses investimentos estão descritos no Capítulo 3.

## PROGRAMA DE TRÂNSITO

A Administração Federal de Trânsito (FTA) aloca os fundos programados no Programa de Trânsito do TIP de acordo com a fórmula. As três autoridades de trânsito regionais na área da MPO da Região de Boston que são destinatárias desses fundos são a MBTA, a CATA e a MWRTA. A MBTA, com seu extenso programa de trânsito e infraestrutura, recebe a maioria dos fundos federais de trânsito na região.

De acordo com a legislação federal de transporte, a Lei de Transporte de Superfície da Fixing America (ou FAST), o financiamento é alocado pelas seguintes categorias:

- **Seção 5307 (subsídios de fórmula para áreas urbanizadas):** Fornece subsídios a áreas urbanas para apoiar o transporte público com base nos níveis de serviço de transporte público, população e outros fatores
- **Seção 5337 (linha fixa/ônibus):** Procura manter os sistemas de transporte público em bom estado de conservação através de projetos de capital de substituição e reabilitação



- **Seção 5309 (subsídios para investimentos de capital em linhas fixas):** Fornece subsídios para sistemas novos e expandidos de transporte ferroviário, trânsito rápido de ônibus e balsas que reflitam as prioridades locais para melhorar as opções de transporte nos principais corredores
- **Seção 5339 (ônibus e instalações para ônibus):** Fornece financiamento para substituir, reabilitar e comprar ônibus e equipamentos relacionados, bem como para construir instalações relacionadas a ônibus
- **Seção 5310 (mobilidade aprimorada de idosos e indivíduos com deficiências):** Fornece financiamento para apoiar o transporte para atender às necessidades especiais de idosos e pessoas com deficiência

## PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO TIP

### VISÃO GERAL

Ao determinar quais projetos financiar através do processo de financiamento das Metas Regionais, os membros da MPO colaboram com os municípios, órgãos estaduais, membros do público, grupos de defesa e outras partes interessadas. O conselho da MPO usa critérios de avaliação em seu processo de seleção de projetos para ajudar a identificar e priorizar projetos que avançam o progresso nas áreas das seis metas da MPO, que são:

- Segurança
- Preservação e modernização do sistema
- Gerenciamento de capacidade e mobilidade
- Ar limpo/comunidades sustentáveis
- Patrimônio de transporte
- Vitalidade econômica

Além disso, a MPO estabeleceu programas de investimento, que são projetados para direcionar o financiamento das Metas Regionais para áreas prioritárias da MPO nos próximos 20 anos, para ajudar a atingir essas metas. Os programas de investimento são os seguintes:

- Melhorias na interseção
- Ruas completas
- Infraestrutura principal
- Rede de bicicletas e conexões para pedestres
- Conexões comunitárias
- Modernização do trânsito

Os projetos que a MPO escolhe para receber o financiamento das Metas Regionais através do processo de desenvolvimento do TIP estão incluídos em um dos seis programas de investimento listados acima.

Nos últimos anos, a MPO vem incorporando práticas de planejamento e programação baseadas no desempenho (PBPP) no desenvolvimento do TIP e outros processos. Essas práticas são projetadas para ajudar a direcionar fundos da MPO para alcançar resultados específicos para o sistema de transporte. Os objetivos e programas de investimentos da MPO são componentes-chave de sua estrutura de PBPP. No ano de 2018, a MPO começou a estabelecer metas para medidas específicas de desempenho. Ao longo do tempo, a MPO vinculará mais estreitamente suas metas de desempenho, decisões de investimento e atividades de monitoramento e avaliação.

## ALCANCE E COLETA DE DADOS

O processo de alcance começa no início do ano fiscal federal, quando as cidades e os municípios designam contatos do TIP e começam a desenvolver uma lista de projetos prioritários a serem considerados para financiamento federal, e a equipe da MPO pede às equipes das cidades e municípios da região que identifiquem projetos prioritários. A equipe da MPO compila as solicitações de financiamento do projeto em um *Universe of Unprogrammed Projects*, uma lista de todos os projetos de Conexões para Pedestres e Redes de Ciclovias, Ruas Completas, Melhorias de Interseções e Infraestrutura Principal identificados como possíveis candidatos a receber financiamento por meio do TIP. Este ano, um segundo *Universe* foi compilado contendo todos os projetos em consideração para financiamento através da rodada piloto do Programa de Conexões Comunitárias da MPO. Essas listas incluem projetos em diferentes níveis de prontidão, desde aqueles com trabalhos significativos de engenharia e design concluídos até aqueles ainda no início do estágio conceitual ou de planejamento. A equipe da MPO também coleta dados de cada projeto nos dois *Universes* para que os projetos possam ser avaliados.

## AValiação DO PROJETO

A equipe da MPO avalia os projetos com base em quão bem eles atendem às metas da MPO. Para que a equipe da MPO realize uma avaliação completa do projeto, os projetos Conexões para Pedestres e Rede de Ciclovias, Ruas Completas, Melhorias de Interseção e Infraestrutura Principal devem ter um relatório de design funcional, ou seus planos devem incluir o nível de detalhe definido em um relatório de design funcional, um limite normalmente atingido quando um projeto se aproxima do estágio de design de 25%. Para concluir uma avaliação dos projetos considerados pelo Programa de Conexões Comunitárias da MPO, os proponentes do projeto devem enviar uma inscrição completa à equipe da MPO. Os resultados da avaliação de todos os projetos são apresentados à diretoria da MPO para consideração na programação do TIP. Essas pontuações também são publicadas no site da MPO, onde os proponentes do projeto, funcionários municipais e membros do público podem analisá-los e fornecer feedback.

## DIA DA PREPARAÇÃO DO TIP

Um passo importante para a programação do TIP ocorre no meio do ciclo de desenvolvimento do TIP em uma reunião - conhecida como Dia da Preparação do TIP - com a participação da equipe do MassDOT e da MPO. Nesta reunião, os gerentes de projeto do MassDOT fornecem atualizações sobre mudanças nos custos e cronograma dos projetos atualmente programados. Como a equipe da MPO ajuda o conselho da MPO a considerar atualizações para os anos já programados do TIP, essas mudanças de custo e cronograma devem ser levadas em consideração, além da adição de novos projetos no ano mais externo do TIP.

## RECOMENDAÇÃO DA EQUIPE E TIP PRELIMINAR

Usando os resultados da avaliação e informações sobre a prontidão do projeto (isto é, até que ponto um projeto está totalmente projetado e pronto para construção), a equipe da MPO prepara uma recomendação ou uma série de cenários de programação para programar o financiamento da Meta Regional no TIP. Outras considerações, como se um projeto foi incluído no LRTP, se o projeto atende a uma necessidade identificada de transporte ou promove a distribuição de investimentos em transporte na região, também são incorporadas a esses cenários de programação. A recomendação do pessoal é sempre limitada financeiramente - ou seja, sujeita a financiamentos disponíveis. Havia cerca de US\$ 538 milhões de financiamento das Metas Regionais disponíveis para a MPO da Região de Boston nos anos fiscais federais de 2021-25. Nesse ciclo do TIP, a MPO discutiu vários cenários para o Programa de Metas Regionais para projetos de rodovias e selecionou um programa preferido em março de 2020.

Além de priorizar o financiamento da Meta Regional, a MPO também analisa e apoia o programa estadual de rodovias que o MassDOT recomenda para a programação. A MPO também analisa e aprova a programação de fundos para os programas de capital de trânsito da MBTA, da CATA e da MWRTA.

## APROVAÇÃO DO TIP

Após selecionar um cenário de programação preferido, geralmente no final de março, a MPO vota a liberação do TIP preliminar para um período de revisão pública de 21 dias. O período para comentários geralmente começa no final de abril ou no início de maio. Durante esse período, a MPO convida membros do público, autoridades municipais e outras partes interessadas na região de Boston a revisar o programa proposto e enviar feedback. Durante o período de revisão pública, a equipe da MPO realiza reuniões públicas para discutir a versão preliminar do documento TIP e obter comentários adicionais.

Após o término do período de revisão pública, a MPO analisa todos os comentários municipais e públicos, e pode alterar elementos do documento ou de sua programação. A MPO aprova então o TIP e o submete à Administração Rodoviária Federal (FHWA) e à FTA para aprovação. O MassDOT

incorpora o TIP aprovado pela MPO ao Programa de Melhoria de Transporte do Estado (STIP). A FHWA, a FTA e a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA) revisam o STIP para certificação até 30 de setembro, o encerramento do ano fiscal.

## ATUALIZAÇÕES AO TIP

Mesmo depois de o TIP ter sido finalizado, modificações administrativas, emendas e ajustes frequentemente devem ser introduzidos devido a mudanças na programação do projeto, fontes de financiamento ou receita disponível. Isso pode exigir a reprogramação de um projeto em um ano de financiamento diferente ou a programação de fundos adicionais para um projeto.

Avisos de modificações e emendas administrativas são postados no site da MPO. Se uma alteração for necessária, a MPO notificará os municípios afetados, outras partes interessadas e membros do público por e-mail. A MPO normalmente realiza um período de avaliação pública de 21 dias antes de tomar uma ação final sobre uma emenda. Em circunstâncias extraordinárias, a MPO pode votar para encurtar o período de comentários públicos para um mínimo de 15 dias. As modificações e ajustes administrativos são pequenos e normalmente não resultam em um período de avaliação pública.

## ENVOLVIMENTO DO PÚBLICO COM O TIP

A contribuição pública é um aspecto importante do processo de planejamento de transporte. Por favor, visite [www.bostonmpo.org](http://www.bostonmpo.org) para obter mais informações sobre a MPO, bem como para visualizar todo o TIP e enviar seus comentários. Você também pode se inscrever para receber atualizações e avisos por e-mail visitando [www.ctps.org/subscribe](http://www.ctps.org/subscribe) e enviando suas informações de contato. Para solicitar uma cópia do TIP em formatos acessíveis, entre em contato com a equipe da MPO por qualquer um dos seguintes meios:

Correio: MPO da região de Boston com o grupo de atividades de certificação CTPS  
10 Park Plaza, Suite 2150 Boston, MA 02116-3968

Telefone: 857.702.3700

TTY: 617.973.7089

Fax: 617.570.9192

E-mail: [publicinfo@ctps.org](mailto:publicinfo@ctps.org)