



Resumen Ejecutivo

INTRODUCCIÓN

El plan de inversión de capital de cinco años de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la región de Boston, el Programa de mejoramiento de transporte (TIP, por sus siglas en inglés) de los años fiscales federales (FFY, por sus siglas en inglés) 2022-26, es el programa de inversión a corto plazo para el sistema de transporte de la región. Guiado por la visión, metas y objetivos del MPO de la región de Boston, el TIP da prioridad a las inversiones que preservan el actual sistema de transporte en estado de conservación, proporcionen transporte seguro para todos los modos, mejoren la habitabilidad, promuevan la equidad y sustentabilidad, y mejoren la movilidad en toda la región. Estas inversiones financian el mejoramiento de las carreteras arteriales y de las intersecciones, el mantenimiento y la ampliación del sistema de transporte público, la construcción de carriles para bicicletas, la mejora de las infraestructuras para peatones y la reconstrucción de grandes autopistas.

La MPO de la región de Boston es liderada por una junta de 22 miembros con representantes de las agencias estatales, de las organizaciones regionales y de las municipalidades. Su jurisdicción se extiende aproximadamente desde Boston hacia el norte hasta Ipswich, hacia el sur hasta Marshfield, y hacia el oeste hasta las municipalidades dispuestas a lo largo de la Interestatal 495. Cada año, la MPO lleva a cabo un proceso para decidir cómo gastar los fondos federales de transporte en proyectos de capital. El Personal de Planificación del Transporte Central (CTPS, por sus siglas en inglés) que es el personal de la MPO, gestiona el proceso de desarrollo del TIP.

El personal de la MPO coordina la evaluación de las solicitudes de financiamiento de proyectos, propone la programación de los proyectos actuales y de nuevos proyectos en base a los niveles de financiamiento previstos, apoya a la junta de la MPO para desarrollar un borrador del documento del TIP, y facilita la revisión pública del borrador antes de que la junta de la MPO apruebe el documento final.

INVERSIONES DEL TIP DE LOS FFY 2022-26

El programa TIP completo está disponible en el Capítulo 3 del presente documento y en línea en bostonmop.org/tip. Las tablas del TIP proporcionan detalles de cómo se asigna el financiamiento a cada proyecto programado y a cada programa de inversión de capital. Estas tablas están organizadas por año fiscal federal y están agrupadas por programas de autopistas y tránsito.

Programa de autopistas

El Programa de autopistas del TIP financia los proyectos prioritarios de transporte propuestos por el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT, por sus siglas en inglés) y las ciudades y pueblos de la región de Boston. El programa se dedica principalmente a preservar y modernizar la red de carreteras existentes mediante la reconstrucción de las carreteras arteriales, la repavimentación de autopistas y el reemplazo de puentes.

En Massachusetts, el financiamiento del Programa federal de autopistas es repartido por el MassDOT, que asigna los fondos a los pagos de las Notas de anticipación de subvenciones (GAN, por sus siglas en inglés), a varios programas a nivel estatal y a los Objetivos Regionales para las MPO del estado. En el TIP de los FFY 2022-26, los programas de carreteras, de puentes, de bicicletas y de peatones dan cuenta de más de 1.2 mil millones de dólares de financiamiento de la región de Boston. El financiamiento del Objetivo Regional proporcionado por las MPO puede programarse para proyectos a discreción de la MPO, mientras que el MassDOT tiene discreción para proponer sus proyectos recomendados para programas a nivel estatal, tales como los relativos a las reparaciones de puentes y mantenimiento de autopistas interestatales.

Programa de tránsito

El Programa de tránsito del TIP proporciona financiamiento a proyectos y programas que atienden las principales necesidades priorizadas por las tres autoridades de tránsito de la región: La Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA, por sus siglas en inglés), la Autoridad de Transporte de Cape Ann (CATA, por sus siglas en inglés), y la Autoridad de Tránsito Regional MetroWest (MWRTA, por sus siglas en inglés). El Programa de tránsito está dedicado predominantemente a lograr y mantener un estado de conservación de todo el patrimonio del sistema de tránsito.

El TIP de los FFY 2022-26 incluye casi 3.6 mil millones de dólares en inversión de tránsito por parte de las autoridades de tránsito que apoyarán el estado de conservación, modernizarán el sistema de tránsito y aumentarán el acceso al tránsito. El proyecto de Ampliación de la línea verde es un gran proyecto programado en este TIP que ampliará el servicio de tránsito. Además, a partir del FFY 2025, la MPO asignará el cinco por ciento de sus fondos anuales del Objetivo Regional a su nuevo programa de inversión de Modernización de tránsito. Este programa pretende aumentar las inversiones realizadas a través del Programa de tránsito mediante el uso de una parte del financiamiento del Programa de autopistas para satisfacer las necesidades insatisfechas de proyectos de tránsito de la región.

DETALLES DEL PROGRAMA DE OBJETIVO REGIONAL

Durante los FFY 2022-26, la MPO de la región de Boston planea financiar 45 proyectos con su financiamiento del Objetivo Regional. En total, durante este ciclo del TIP se agregaron nuevos proyectos al programa de Objetivo Regional de la MPO, todos los cuales fueron financiados a través del programa de Conexiones de las comunidades, de la MPO. También se agregaron dos años fiscales adicionales de financiamiento para un proyecto ya programado por la MPO, el proyecto de Servicio de microtránsito de Newton. Los detalles de estos proyectos están disponibles en la tabla ES-1.

Tabla ES-1: Nuevos proyectos del Objetivo Regional financiados en el TIP de los FFY 2022-26

Nombre del proyecto	Municipalidad (proponente)	FFY de financiamiento	Dinero del Objetivo Regional programado
Trasbordo en la calle Royall	Canton	2022-24	\$534,820
Servicio de microtránsito de Newton	Newton	2023-24*	\$427,000
Ampliación de BlueBikes	Arlington, Newton, y Watertown	2022	\$340,000
Mejoras en la señalización de Alewife	Cambridge (128 Business Council)	2022	\$292,280
Carriles de bicicletas en todo el sistema	MBTA	2022	\$275,740
Ampliación de BlueBikes	Malden y Medford	2022	\$236,830
Prioridad de señalización de tránsito de la calle Main	Everett y Malden (MBTA)	2022	\$225,000
Infraestructura para bicicletas	Wellesley	2022	\$85,054
Programa educativo de aplicación de tránsito	Brookline	2022	\$43,620
Sistema de gestión de estacionamientos de Acton	Acton	2022	\$20,000
Total	N/C	N/C	\$2,480,344

Nota: Todos los proyectos de esta tabla son financiados a través del programa de Conexiones de las comunidades, de la MPO.

*El primer FFY de financiamiento para el proyecto de Servicio de microtránsito de Newton es el FFY 2021, en el cual se asignaron \$300,000 al proyecto.

Fuente: MPO de la región de Boston

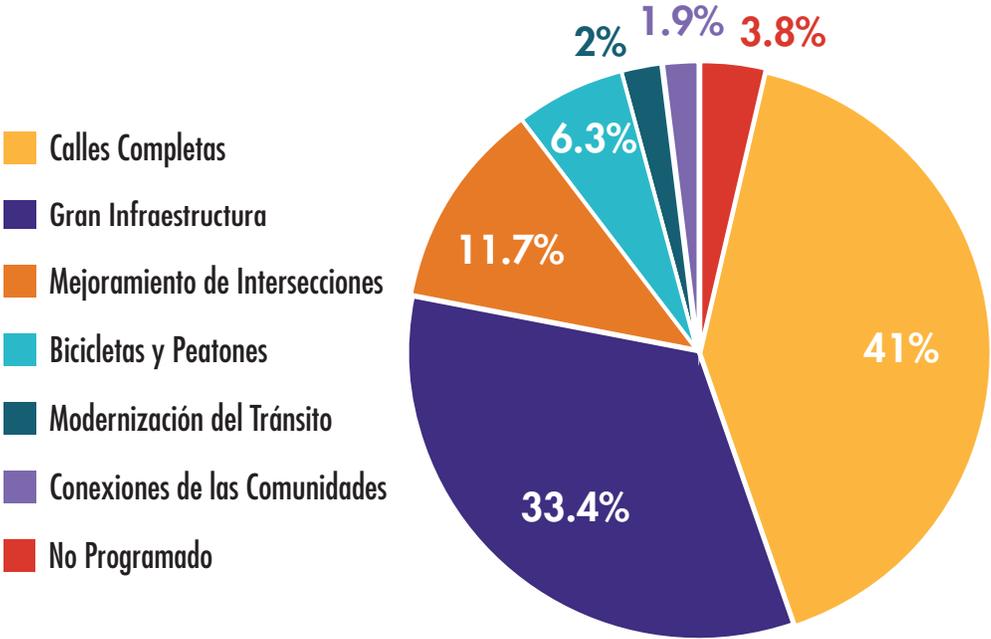
Otras decisiones de financiamiento de este año incluyen la asignación de más de 10 millones de dólares de nuevo financiamiento en el FFY 2026 para la Reconstrucción de la avenida Rutherford de Boston. El FFY 2026 es el cuarto año de un compromiso de financiamiento de cinco años asumido por la MPO para este proyecto, que se espera se complete en el FFY 2027. La MPO también apartó financiamiento continuo para su programa de Conexiones de las comunidades (en FFY 2023-27) y asignó un segundo año de financiamiento a su programa de Modernización de tránsito en el FFY 2026 (adicionalmente a los fondos ya reservado en el FFY 2025). El financiamiento apartado a través de estos dos programas se asignará a los proyectos específicos durante los futuros ciclos de programación del TIP.

Durante el desarrollo del TIP de los FFY 2022-26, la MPO estuvo muy limitada en su capacidad financiera para financiar proyectos nuevos. Además de la naturaleza inherentemente limitada del financiamiento para infraestructura de transporte, en el que la necesidad supera grandemente los recursos disponibles de cualquier año, el significativo aumento de los costos para muchos proyectos ya programados en los FFY 2021-25 consumió el financiamiento para posibles nuevos proyectos en el FFY 2026. Aun cuando este desafío surge inevitablemente en cierta medida durante cada ciclo del TIP, el ciclo del TIP del FFY 2121-25, tanto de este año como el año pasado, vieron niveles especialmente severos de incremento de los costos. Esta dinámica guió la toma de decisiones durante este año fiscal y llevó a que se seleccionaran nuevos proyectos para programar en el TIP del FFY 2022-26, excepto los 2.5 millones de dólares de los proyectos de Conexiones de las comunidades enumerados anteriormente en la Tabla ES-1.

La práctica de la MPO, de larga data, ha sido financiar completamente los incrementos de costos de proyectos ya programados en el TIP. Esta práctica ofrece a los proponentes de proyectos la seguridad de que las inversiones que realizan en el diseño del proyecto y la obtención de permisos se traducirán en un financiamiento de capital para apoyar la completación de su proyecto. Sin embargo, dada la severidad de los incrementos de los costos de proyectos en los ciclos TIP secuenciales, la MPO ha formado un subcomité de miembros de la junta para examinar el asunto a mayor profundidad y evaluar si se justifican los cambios a esta política, o a cualquiera de las demás políticas de programación de la MPO descritas en este TIP. Este subcomité pretende realizar este trabajo durante el verano de 2021, con la intención de proporcionar las recomendaciones de cambio a la política a la junta de la MPO para que sean adoptadas, antes del inicio del ciclo del TIP del FFY 2023-27, en otoño de 2021.

La Figura ES-1 muestra cómo se distribuye el financiamiento del Objetivo Regional para el FFY 2022-26 en todos los programas de inversión de la MPO. Como muestra la tabla, el Programa del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston se dedica principalmente a promover la movilidad y la seguridad para todos los modos de transporte a través de inversiones significativas en los proyectos de Calles completas. Una gran parte de los fondos de la MPO también apoya la modernización de las carreteras regionales claves y la expansión de la infraestructura de tránsito a través de inversiones en proyectos de Grandes infraestructuras. La MPO también optó por dejar aproximadamente 20.5 millones de dólares sin programar, prefiriendo que el uso de estos fondos se determine después de que concluya el diálogo sobre la política comentado anteriormente.

Figura ES-1: Financiamiento del Objetivo Regional del TIP del FFY 2022–26 mediante el programa de inversión de la MPO



Fuente: MPO de la región de Boston .

Además de la distribución de financiamiento en todos los programas de inversión de la MPO antes enumerados, la Tabla ES-2 detalla la cantidad de proyectos y la asignación de fondos en cada programa TIP de los FFY 2022-26. Como se indicó en la Figura ES-1, la MPO ha programado más del 96 por ciento de su financiamiento disponible para cinco años. En el Capítulo 3 hay más detalles de cada proyecto financiado a través del programa de Objetivo Regional de la MPO.

Tabla ES-2: Resumen de la inversión del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston de los FFY 2022–26

Programa de inversión de la MPO	Cantidad de proyectos	Dinero del Objetivo Regional programado
Red de bicicletas y conexiones peatonales	4	\$33,704,014
Conexiones de las comunidades (asignado a los proyectos)	10	\$2,480,344
Conexiones de las comunidades (aún no asignado a los proyectos)	N/C	\$7,522,281
Calles completas	19	\$220,955,609
Mejoramiento de intersecciones	8	\$62,805,302
Gran Infraestructura—Tránsito flexible ¹	1	\$27,116,883
Gran Infraestructura—Carretera ²	3	\$152,977,631
Modernización del tránsito (aún no asignado a los proyectos)	N/C	\$11,000,000
No programado	N/C	\$20,496,035
Total	45	\$539,058,099

Nota: Los montos de financiamiento en esta tabla incluyen tanto los fondos federales como los no federales, incluso los fondos de contrapartida.

¹ La MPO orientará el dinero federal para mejoramiento de autopistas para apoyar la Ampliación de la línea verde.

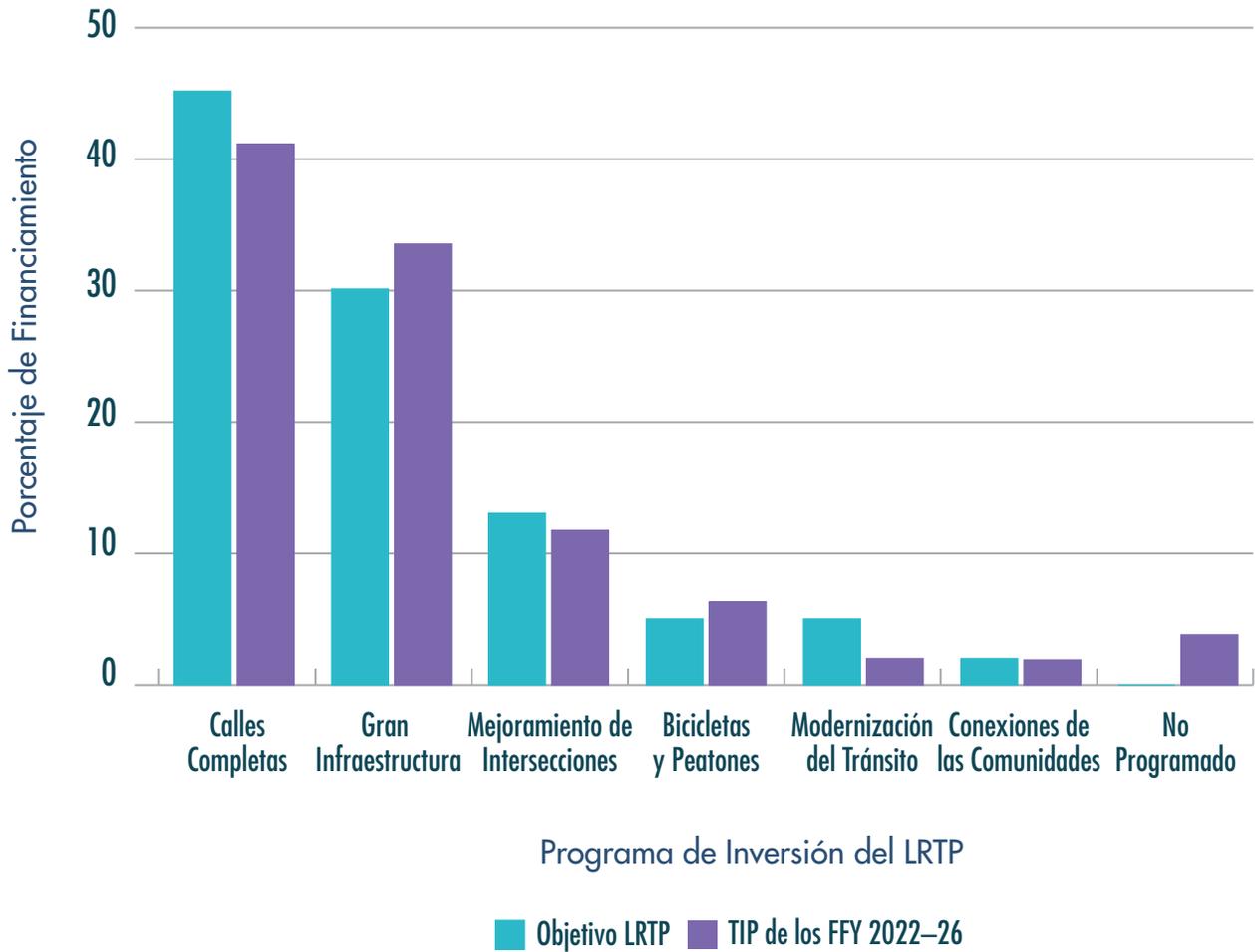
² En el FFY 2022, la MPO contribuirá con \$11,046,213 para el proyecto 606476—Mejoramiento del túnel de verano—y MassDOT contribuirá con otros fondos.

Este proyecto está incluido en la cantidad total de proyectos de esta categoría.

Fuente: MPO de la región de Boston.

Cuando toma decisiones respecto a cuáles proyectos financiar, la MPO considera no solo la distribución relativa de los fondos en todos los proyectos y programas de inversión, sino también cómo se compara la asignación de fondos a cada programa de inversión con los objetivos de financiamiento descritos en el Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, por sus siglas en inglés) de la MPO, Destination 2040. El tamaño de los programas de inversión establecidos en el LRTP refleja los tipos de proyectos que la MPO busca financiar para lograr sus metas y objetivos para la región, desde el mejoramiento de la seguridad para todos los usuarios hasta la promoción de la movilidad y accesibilidad en toda la región. En el Capítulo 1 hay más información sobre las metas y objetivos de la MPO, y en la Figura ES-2 se muestra una comparación entre el tamaño de los programas de inversión del LRTP y los niveles de financiamiento del programa TIP de los FFY 2022-26.

Figura ES-2: TIP de los FFY 2022–26: Niveles de financiamiento del Objetivo Regional en relación a las metas de los programas de financiamiento del L RTP

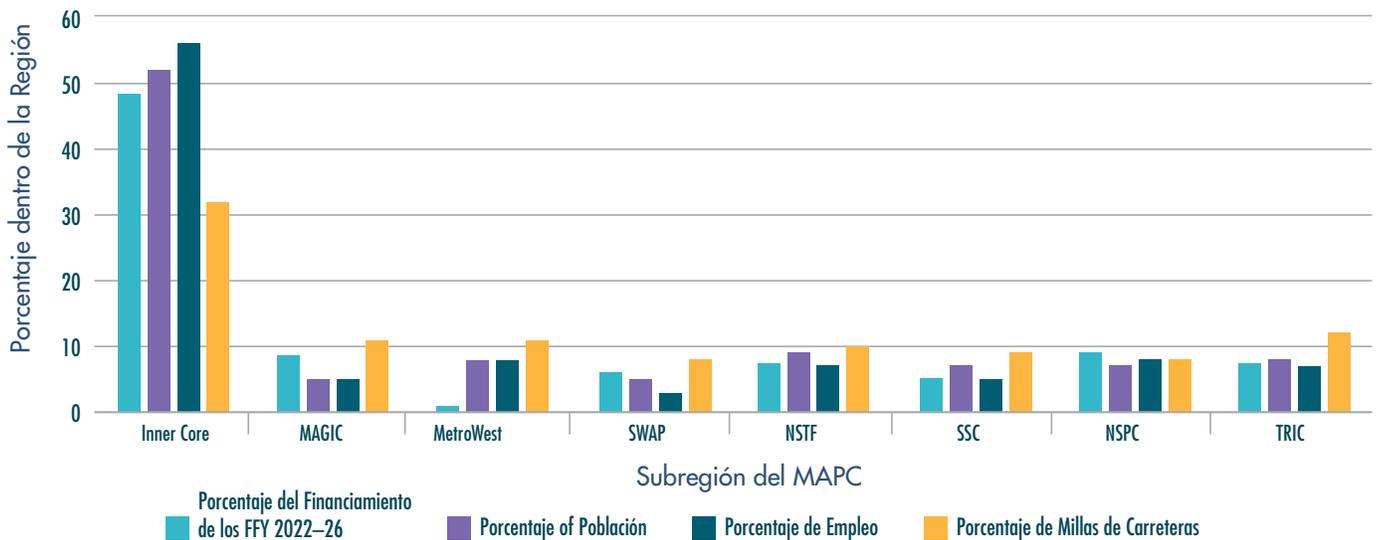


L RTP = Plan de Transporte a Largo Plazo. TIP = Programa de Mejoramiento de Transporte.

Fuente: MPO de la región de Bosto.

Las inversiones realizadas en el TIP de los FFY 2022-26 se implementarán en 37 ciudades y pueblos de toda la región de Boston, que van desde densas comunidades del centro hasta suburbios en desarrollo más alejados del centro urbano. La Figura ES-3 ilustra la distribución del financiamiento del Objetivo Regional entre las ocho subregiones dentro de la jurisdicción de la MPO de la región de Boston, según las define el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC, por sus siglas en inglés). Esta figura también incluye información respecto a cómo se compara la distribución de los fondos con la métrica clave para la cuantificación de la necesidad de financiamiento por subregión, incluyendo el porcentaje de población regional, el empleo y las millas de carreteras federales dentro de cada subregión.

Figura ES-3: TIP de los FFY 2022-26: Niveles de financiamiento del Objetivo Regional en relación a los indicadores claves



Nota: Los fondos no programados y conservados para los programas de Modernización del tránsito y Conexiones de las comunidades no se incluyen en esta figura. Tampoco se incluyen los fondos asignados al proyecto de Carriles para bicicletas en todo el sistema, de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA, por sus siglas en inglés) (\$275,740 in FFY 2022), pues estos fondos se distribuirán a nivel regional.

Fuente: MPO de la región de Boston.

En el Apéndice D se incluye información adicional sobre la distribución geográfica del financiamiento del Objetivo Regional en toda la región, incluso un desglose del historial de financiamiento por municipalidad.

FINANCIAMIENTO DEL TIP DE LOS FFY 2022-26

Programa de autopistas

El Programa de autopistas del TIP se desarrolló bajo la suposición de que el financiamiento federal para el estado oscilaría entre 668 millones de dólares y 721 millones de dólares anuales en los próximos cinco años. Estos montos incluyen los fondos que serían apartados inicialmente por el MassDOT como pagos para el Programa acelerado de puentes y excluyen los fondos de contrapartida requeridos.

El proceso de decisión sobre el uso de este financiamiento federal en la región de Boston sigue varios pasos. En primer lugar, el MassDOT reserva financiamiento para los pagos de servicio de deuda de las GAN para el Programa acelerado de puentes; los pagos anuales de las GAN oscilan entre 86 y 134 millones de dólares anuales durante los cinco años de este TIP.

Los fondos restantes del Programa de autopistas federales son presupuestados para apoyar las prioridades estatales y regionales (es decir, la MPO).

En este ciclo de planificación, había de 726 a 750 millones de dólares anuales para la programación a nivel estatal, incluyendo tanto el dinero federal como la contrapartida local. Habitualmente el MassDOT proporciona la contrapartida local (que también puede ser proporcionada por otras entidades); por tanto, los proyectos son habitualmente financiados con un 80 por ciento de dinero federal y 20 de dinero estatal, dependiendo del programa de financiamiento.

Luego, el MassDOT asigna el financiamiento en las siguientes categorías de financiamiento:

Programas de confiabilidad: Estos programas incluyen el Programa de puentes - que comprende inspecciones, mantenimiento sistemático, y mejoramiento del Sistema Nacional de Autopistas (NHS, por sus siglas en inglés) y no del NHS- el Programa de pavimentación, el Programa de mejoramiento de carreteras y el Programa de mejoramiento de la seguridad.

- Programas de modernización: Estos programas incluyen el Programa de modernización de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), el Programa de mejoramiento de intersecciones, el Programa de transporte inteligente (ITS, por sus siglas en inglés), y el Programa de reconstrucción de carreteras.
- Programas de ampliación: Estos programas incluyen el Programa de bicicletas y peatones y el Programa de capacidad.

Por último, una vez satisfechas estas necesidades, MassDOT asigna el financiamiento restante entre las 13 MPO del estado para su programación.

Este financiamiento discrecional para las MPO se subasigna mediante una fórmula para determinar los montos del Objetivo Regional. La MPO de la región de Boston recibe la mayor parte del financiamiento de las MPO en el estado; aproximadamente el 43 por ciento de los fondos del Objetivo Regional de Massachusetts se asignan a esta región. El MassDOT desarrolla estos objetivos en consulta con la Asociación de Agencias de Planificación Regional de Massachusetts (MARPA, por sus siglas en inglés). Este TIP fue programado asumiendo que la MPO de la región de Boston tendrá entre 105 y 110 millones de dólares anuales para los montos del Objetivo Regional, que consiste en financiamiento federal y financiamiento estatal para la contrapartida local.

Cada MPO puede decidir como priorizar su Objetivo Regional. Como el financiamiento del Objetivo Regional es parte del Programa de autopistas, habitualmente la MPO programa la mayor parte del financiamiento para proyectos de carreteras; sin embargo, la MPO ha destinado porciones de su financiamiento de autopistas al Programa de tránsito para proyectos de expansión vial y a través de sus programas de Modernización del tránsito y Conexiones de las comunidades. El Programa de autopistas del TIP detalla los proyectos que recibirán el financiamiento del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston y los

proyectos de infraestructura a nivel estatal dentro de la región de Boston. En el Capítulo 3 se describen los detalles de estas inversiones.

Programa de tránsito

La Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) asigna los fondos programados en el Programa de tránsito del TIP de acuerdo con la fórmula. Las tres autoridades regionales de tránsito del área de la MPO de la región de Boston que reciben estos fondos son la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA, por sus siglas en inglés), la CATA, y la MWRTA. La MBTA, con su extenso programa e infraestructura de tránsito, es la destinataria de la mayor parte de los fondos federales de tránsito de la región.

En virtud de la legislación federal de transporte, la Ley para el Mejoramiento del Transporte de Superficie de los Estados Unidos (FAST, por sus siglas en inglés), el financiamiento se asigna en las siguientes categorías:

- Sección 5307 (Subsidios según la Fórmula para Áreas Urbanizadas): Proporciona subsidios a las áreas urbanizadas para apoyar al transporte público en base a los niveles del servicio de tránsito, la población y otros factores.
- Sección 5337 (Carriles Guía Fijos/Autobuses): Busca mantener los sistemas de transporte público en un estado de conservación mediante proyectos de capital de reemplazo y rehabilitación.
- Sección 5309 (Subsidios para Inversión de Capital en Carriles Guía Fijos): Proporciona subsidios para sistemas nuevos y ampliados de ferrocarril, tránsito rápido de autobuses y transbordadores, que reflejan las prioridades locales, para mejorar las opciones de transporte en corredores clave.
- Sección 5339 (Autobuses e Instalaciones para Autobuses): Proporciona financiamiento para reemplazar, rehabilitar y comprar autobuses y equipos relacionados, y para construir instalaciones relacionadas con los autobuses.
- Sección 5310 (Movilidad Mejorada para Adultos Mayores e Individuos con Discapacidades): Proporciona financiamiento para apoyar el transporte para satisfacer las necesidades especiales de los adultos mayores y personas con discapacidades.

EL PROCESO DE DESARROLLO DEL TIP

Resumen

Al momento de determinar los proyectos a través del proceso de financiamiento del Objetivo Regional, los miembros de la MPO colaboran con las municipalidades, las agencias

estatales, los miembros del público, los grupos de defensa y otras partes interesadas. La junta de la MPO usa criterios de evaluación en su proceso de selección de proyectos para ayudar a identificar y priorizar los proyectos que promueven el avance en las seis áreas objetivo de la MPO:

- Seguridad
- Preservación y modernización del sistema
- Gestión de capacidad y movilidad
- Aire limpio/Comunidades sustentables
- Equidad en el transporte
- Vitalidad económica

Adicionalmente, la MPO ha establecido programas de inversión, que están diseñados para orientar el financiamiento del Objetivo Regional hacia las áreas de prioridad de la MPO durante los próximos 20 años, para ayudar a alcanzar estos objetivos. Los programas de inversión son los siguientes:

- Mejoramiento de intersecciones
- Calles completas
- Infraestructura principal
- Red de bicicletas y conexiones peatonales
- Conexiones de las comunidades
- Modernización del tránsito

Los proyectos que la MPO selecciona para recibir el financiamiento del Objetivo Regional a través del proceso de desarrollo del TIP están incluidos en los seis programas de inversión enumerados anteriormente. En el Capítulo 2 hay más información sobre los programas de inversión de la MPO.

En años recientes, la MPO ha estado incorporando Prácticas de planificación y programación basadas en el rendimiento (PBPP, por sus siglas en inglés) en el desarrollo de su TIP y en otros procesos. Estas prácticas están diseñadas para ayudar a orientar los fondos de la MPO hacia el logro de resultados específicos en el sistema de transporte. Los objetivos y programas de inversión de la MPO son componentes claves del marco de sus PBPP. En el FFY 2018, la MPO comenzó a establecer objetivos para medidas específicas de rendimiento. Con el tiempo, la MPO vinculará más estrechamente sus objetivos de rendimiento, decisiones de inversión y actividades de monitorización y evaluación. En el Capítulo 4, y también en el Apéndice A (Tabla A-2), hay información adicional sobre las PBPP.

Divulgación y recolección de datos

El proceso de divulgación comienza pronto en el año fiscal federal, cuando las ciudades y pueblos designan contactos para el TIP y comienzan a desarrollar una lista de los proyectos prioritarios a ser considerados para el financiamiento federal, y el personal de la MPO le pide al personal de las ciudades y pueblos de la región que identifique sus proyectos prioritarios. El personal de la MPO recopila las solicitudes de financiamiento de proyectos en un Universo de proyectos, una lista de todos proyectos de Red de bicicletas y conexiones peatonales, Calles completas, Mejoramiento de intersecciones, e Infraestructura principal identificados como candidatos potenciales a recibir financiamiento a través del TIP. Los proyectos que buscan financiamiento a través del programa de Conexiones de las comunidades de la MPO no se incluye en el Universo, pues todos los proyectos que se presentan al proceso de solicitud discreto de este programa son considerados para su financiamiento. El Universo incluye proyectos en diversos niveles de preparación, desde aquellos que han completado un importante trabajo de ingeniería y diseño hasta los que aún están en la fase conceptual o de planificación. El personal recolecta datos de cada proyecto del Universo de manera que los proyectos puedan ser evaluado.

Evaluación de proyectos

El personal de la MPO evalúa los proyectos en base a su adecuación a los objetivos de la MPO. Para que el personal de la MPO pueda llevar adelante la evaluación de proyectos, los proyectos de Red de bicicletas y conexiones peatonales, Calles completas, Mejoramiento de intersecciones, e Infraestructura principal deben tener un informe de diseño funcional o los planes del proyecto deben incluir el nivel de detalle definido en un informe de diseño funcional; este umbral se alcanza habitualmente cuando un proyecto se acerca al 25 por ciento de la etapa de diseño. Para completar la evaluación de los proyectos en consideración a través del programa de Conexiones de las comunidades, los proponentes del proyecto deben presentar una solicitud completa al personal de la MPO.

Los resultados de la evaluación de todos los proyectos se presentan a los miembros de la junta de la MPO para que los consideren para su programación en el TIP. Las calificaciones preliminares se comparten directamente con los proponentes del proyecto, en cuyo momento se anima a los proponentes a revisar su calificación y proporcionar sus comentarios para que el personal de la MPO pueda realizar los ajustes necesarios para llegar a resultados finales precisos. Una vez que los proponentes han revisado sus calificaciones, los resultados de la calificación final son publicados en el sitio web de la MPO donde los miembros de la MPO, los funcionarios municipales y los miembros del público pueden revisarlos.

Día de preparación del TIP

A mitad del ciclo de desarrollo del TIP ocurre un paso importante de la programación del TIP en una reunión, llamada Día de preparación del TIP, a la que asisten tanto el personal del MassDOT como de la MPO. En esta reunión, los gerentes de proyectos del MassDOT proporcionan actualizaciones sobre los cambios de costos y cronograma relativos a los

proyectos programados actualmente. Estos cambios de costos y cronograma deben ser tomados en cuenta pues el personal de la MPO ayuda a la junta de la MPO a considerar las actualizaciones de los años ya programados del TIP, así como también la incorporación de nuevos proyectos en el último año del TIP.

Recomendaciones del personal y borrador del TIP

Usando los resultados de la evaluación e información sobre la preparación del proyecto (es decir, el grado en que un proyecto está completamente diseñado y listo para su construcción), el personal de la MPO prepara una recomendación o una serie de escenarios de programación sobre cómo programar el financiamiento del Objetivo Regional en el TIP. En estos escenarios de programación también se incorporan otras consideraciones, tales como si un proyecto fue incluido en el LRTP, si atiende una necesidad de transporte identificada, o si promueve la distribución de las inversiones de transporte en toda la región. La recomendación del personal siempre tiene una limitación económica, esto significa que está sujeta al financiamiento disponible. Hubo aproximadamente 539 millones de dólares de financiamiento del Objetivo Regional disponible para la MPO de la región de Boston para los FFY 2022-26. En este ciclo del TIP, los miembros de la junta de la MPO discutieron varios escenarios para el Programa de Objetivo Regional para los proyectos de autopistas y seleccionaron el programa preferido en abril de 2021.

Además de priorizar el financiamiento del Objetivo Regional, la junta de la MPO revisa y aprueba el programa de autopistas a nivel estatal que el MassDOT recomienda para su programación. La junta también revisa y aprueba la programación de fondos para los programas de capital de tránsito de la MBTA, CATA y MWRTA.

APROBACIÓN DEL TIP

Después de seleccionar el escenario de programación preferido, habitualmente a finales de marzo, la junta de la MPO vota para divulgar el borrador del TIP para un período de revisión pública de 21 días. El período de comentarios inicia habitualmente a finales de abril o principios de mayo, y durante este tiempo la MPO invita a los miembros del público, los funcionarios municipales y otras partes interesadas de la región de Boston a revisar el programa propuesto y presentar sus comentarios. Durante el período de revisión pública, el personal de la MPO celebra reuniones públicas para discutir el borrador del documento del TIP y recabar los comentarios adicionales.

Luego de que termina el período de revisión pública, la junta de la MPO revisa todos los comentarios municipales y del público, y puede cambiar elementos del documento o su programación. Después la junta de la MPO aprueba el TIP y lo envía a la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) y a la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) para su aprobación. El MassDOT incorpora el TIP aprobado por la MPO al Programa de mejoramiento del transporte estatal (STIP, por sus siglas en inglés). La FHWA, FTA, y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados

Unidos revisa el STIP para su certificación antes del 30 de septiembre, fecha de cierre del año fiscal federal.

ACTUALIZACIONES DEL TIP

Incluso después de la finalización del TIP, con frecuencia deben introducirse modificaciones administrativas, enmiendas y ajustes debido a cambios en el cronograma del proyecto, los costos del proyecto, las fuentes de financiamiento o las recaudaciones disponibles. Esto puede requerir la reprogramación de un proyecto en un año de financiamiento diferente o programar fondos adicionales para un proyecto.

Las notificaciones de modificaciones administrativas y enmiendas se publican en el sitio web de la MPO. Si es necesaria una enmienda, la MPO notifica por correo electrónico a las municipalidades, partes interesadas, y miembros del público afectados. Habitualmente, la MPO lleva a cabo un período de revisión pública de 21 días antes de tomar una decisión final sobre una enmienda. En circunstancias extraordinarias, la MPO puede votar para acortar el período de comentarios públicos a un mínimo de 15 días. Las modificaciones y los ajustes administrativos son menores y, habitualmente, no justifican un período de revisión pública.

SEGUIR INVOLUCRADO CON EL TIP

El aporte del público es un aspecto importante del proceso de planificación de transporte. Para mayor información sobre la MPO, para ver el TIP completo y para enviar sus comentarios, visite bostonmpo.org. También puede suscribirse para recibir noticias de actualización y notificaciones por correo electrónico, visitando bostonmpo.org/subscribe y enviando su información de contacto.

Para solicitar una copia del TIP en formatos accesibles, comuníquese con el personal de la MPO a través de cualquiera de los siguientes medios:

Correo: Boston Region MPO c/o CTPS Certification Activities Group
10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

Teléfono: 857.702.3702 (de voz)

Las personas con dificultades auditivas o del habla, pueden conectarse a través del servicio estatal de MassRelay:

Relay usando teléfono de teletexto (TTY, por sus siglas en inglés) o de escucha y respuesta por teclado: 800.439.2370

Relay usando voz y visualización: 866.887.6619

Relay usando texto a voz: 866.645.9870

Correo electrónico: publicinfo@ctps.org

El Resumen ejecutivo del TIP de los FFY 2022-26 también está disponible como traducción:

執行總結 (PDF)

执行总结 (PDF)

Rezime Egzekitif (PDF)

Resumen Ejecutivo (PDF)

Resumo Ejecutivo (PDF)