



INTRODUCCIÓN

El plan quinquenal de inversión de capital de transporte de la Organización de Planificación Metropolitana de la Región de Boston (MPO por sus siglas en inglés), el Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP por sus siglas en inglés) de los años fiscales federales 2021-25 (FFYs por sus siglas en inglés), es el programa de inversión a corto plazo para el sistema de transporte de la región. Conforme a la visión de metas y objetivos de la MPO de la Región de Boston, el TIP prioriza las inversiones que preserven el sistema de transporte actual en buenas condiciones, que brinden un transporte seguro en todas sus modalidades, mejoren la durabilidad y la movilidad en toda la región. Estas inversiones financian la reconstrucción de carreteras principales, las mejoras viales y de intersecciones, el mantenimiento y ampliación del sistema de transporte público, la construcción de carriles para bicicletas y las mejoras de infraestructura de las sendas peatonales.

La MPO de la Región de Boston es dirigida por una junta de 22 miembros con representantes de agencias estatales, organizaciones regionales y municipios; su jurisdicción se extiende aproximadamente desde el norte de Boston a Ipswich, al sur a Marshfield y al oeste a los municipios que se encuentran a lo largo de la Interestatal 495. Cada año, la MPO lleva a cabo un proceso para decidir cómo invertir los fondos federales de transporte en los proyectos importantes. El Personal de planificación del transporte central (Central Transportation Planning Staff (CTPS, por sus siglas en inglés), que pertenece al personal de la MPO, administra 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 proyectos actuales y nuevos según los niveles de financiamiento previstos, apoya a la MPO en el desarrollo de un anteproyecto del documento del TIP y hace posible una revisión pública del anteproyecto antes de que la MPO apruebe el documento final.

INVERSIONES DEL TIP PARA LOS AÑOS FISCALES FEDERALES 2021-2025 (FFYS 2021–25)

El programa TIP completo se encuentra a disposición en el Capítulo 3 de este documento y en línea en www.ctps.org/tip. Las tablas del TIP brindan los detalles sobre cómo se asignan los fondos para cada proyecto programado y el programa de inversión de capital. Estas tablas están organizadas por año fiscal federal y están agrupadas por programas de tránsito y carreteras.

PROGRAMA DE CARRETERAS

El Programa de Carreteras del TIP financia los proyectos de transporte prioritarios promovidos por el Departamento de Transporte de Massachusetts (Massachusetts Department of Transportation (MassDOT, por sus siglas en inglés) y las ciudades y pueblos dentro de la región de la MPO. El programa se dedica principalmente a la manutención y modernización de la red existente de carreteras por medio de la repavimentación de carreteras, reemplazo de puentes y reconstrucción de vías arteriales.

En Massachusetts, el financiamiento del Programa de Ayuda Federal para Carreteras (Federal-Aid Highway Program) es asignado por el MassDOT, que asigna fondos a los pagos de los Pagarés de Anticipo de Subvenciones (GAN, por sus siglas en inglés), de varios programas estatales y de Metas Regionales de las MPO estatales. En el TIP para los FFYs 2021-25, los programas de carreteras, de puentes, de carriles para bicicletas y sendas peatonales cuentan con más de \$1.3 mil millones en fondos para la región de Boston. El financiamiento de las Metas Regionales provisto a las MPO puede ser programado para los proyectos a criterio de cada MPO, mientras que el MassDOT tiene la facultad de proponer los proyectos recomendados para los programas estatales, tales como los relacionados con las reparaciones de puentes y el mantenimiento de carreteras interestatales.

PROGRAMA DE TRÁNSITO

El Programa de Tránsito del TIP otorga financiamiento para los proyectos y los programas que abordan las principales necesidades consideradas como prioritarios por las tres autoridades de tránsito de la región: la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA)), la Autoridad de Transporte de Cape Ann (Cape Ann Transportation Authority (CATA)) y la Autoridad de Tránsito Regional Metropolitana del Oeste (MetroWest Regional Transit Authority (MWRTA)). Programa de Tránsito está dedicado principalmente a lograr y mantener en buen estado los activos de todo el sistema de tránsito. El TIP de los FFYs 2021-2025 incluye \$3.1 mil millones en inversiones destinadas al sistema de tránsito por parte de las autoridades de tránsito para financiar el buen estado de conservación, modernizar los sistemas de tránsito y aumentar el acceso al tránsito. El proyecto de Ampliación de la Línea Verde (Green Line Extension) es el proyecto principal programado de este TIP que ampliará el servicio de tránsito. Además, a partir del FFY 2025, la MPO asignará el cinco por ciento de los fondos anuales de la Meta Regional a su nuevo programa de inversión para la Modernización del sistema de tránsito. Este programa tiene como objetivo aprovechar las inversiones realizadas a través del Programa de Tránsito mediante el uso de una parte de los fondos del Programa de Carreteras para satisfacer las necesidades no cubiertas del proyecto de tránsito en la región.

DETALLES DEL PROGRAMA DE META REGIONAL

Durante los FFYs 2021-25, la MPO de la Región de Boston planifica financiar 47 proyectos con el financiamiento de la Meta Regional. En total, se agregaron ocho proyectos nuevos al programa de la Meta Regional de la MPO durante este ciclo del TIP. Estos proyectos incluyen:

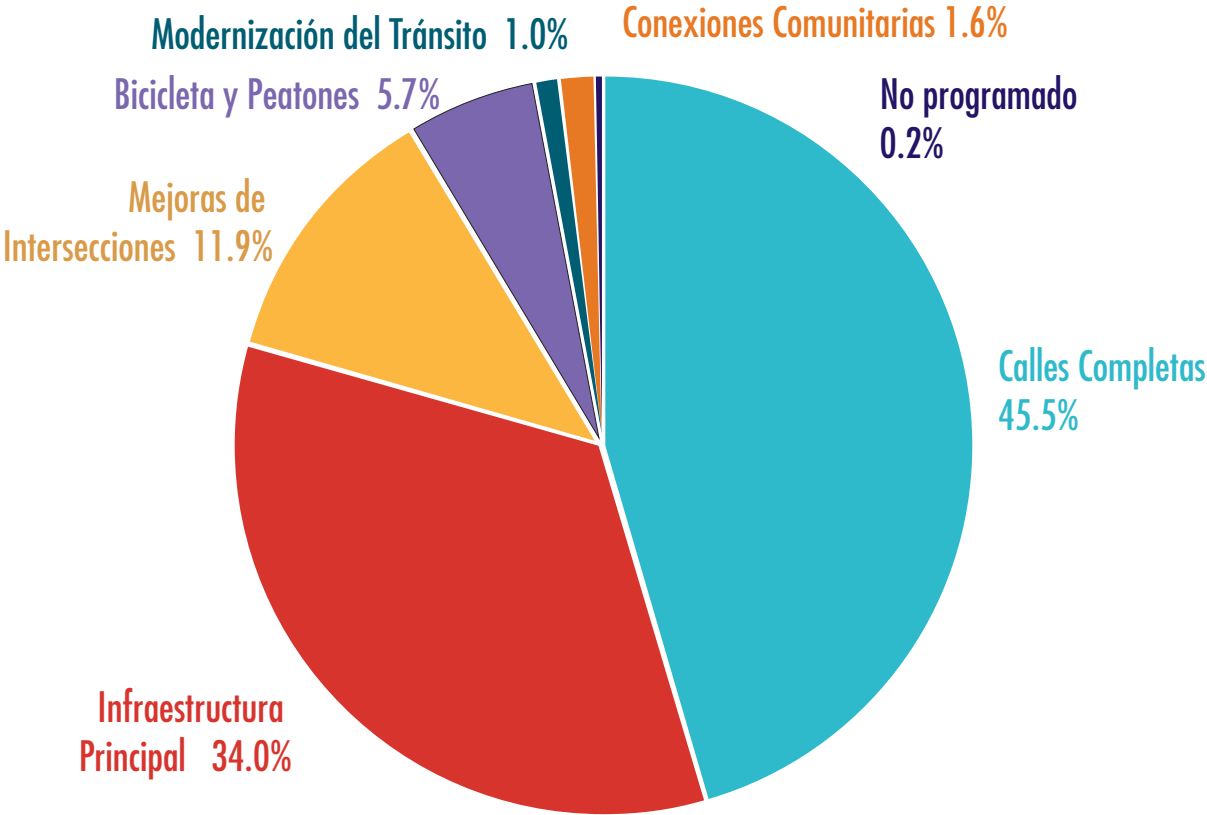
- **Calles Completas:**
 - Woburn: Mejoras de carreteras e intersecciones en Woburn Common, Route 38 (Main Street), Winn Street, Pleasant Street y Montvale Avenue
- **Mejoras de intersecciones:**
 - Woburn y Burlington: Reconstrucción de intersección en la Route 3 (Cambridge Road) y Bedford Road y South Bedford Street
- **Red de carriles para bicicletas y conexiones peatonales:**
 - Peabody: Construcción de carril multiuso de la vía verde de la Independence Greenway en I-95 y Route 1
- **Conexiones comunitarias:**
 - Newton: Servicio de microtránsito de Newton
 - Cambridge: Prioridad de señales de tránsito en Concord Avenue
 - Somerville: Mejoras de las señales de Davis Square
 - Concord: Refugios para bicicletas en Bruce Freeman Rail Trail
 - Sharon: Programa Carpool Marketing

Otras decisiones de inversión tomadas este año incluyen la asignación de nuevos fondos de montos significativos en FFY 2025 para la Reconstrucción de Rutherford Avenue en Boston. El FFY 2025 es el cuarto año de un compromiso de financiación de cinco años realizado por la MPO para este proyecto, que se espera finalizar en el FFY 2026. La MPO también reservó fondos continuos para su Programa de Conexiones Comunitarias (Community Connections Program) (en FFYs 2022–25) y comenzó a asignar fondos a su Programa de Modernización de Tránsito (en FFY 2025) por primera vez durante este ciclo del TIP. La financiación reservada a través de estos dos programas será asignada a los proyectos específicos en los futuros ciclos de programación del TIP.

Durante el desarrollo del TIP FFYs 2021–25, la MPO tenía una capacidad financiera muy limitada para la financiación de nuevos proyectos. Además del carácter intrínsecamente limitado de la financiación de la infraestructura de transporte, cuya necesidad excede en gran medida los recursos disponibles en un año determinado, los importantes aumentos de los costos de muchos proyectos ya programados en los ejercicios económicos de 2020 a 24 años afectaron y consumieron la financiación de posibles nuevos proyectos en el ejercicio económico de 2025.. Aunque este problema surge inevitablemente durante cada ciclo del TIP, este año se produjo un nivel especialmente grave de aumento de costos, y se necesitó más dinero para los proyectos ya programados que representan el 14% de la capacidad de financiación quinquenal del MPO de la región de Boston. Esta dinámica impulsó la adopción de decisiones durante este año fiscal y dio lugar a que se seleccionara un número relativamente bajo para nuevos proyectos para su programación en FFY 2025.

La Figura RE-1 muestra cómo se distribuye el financiamiento de la Meta Regional para los FFYs 2021–25 entre los programas de inversión de la MPO. Como se muestra en la gráfica, el Programa de Meta Regional de la MPO de la Región de Boston aborda principalmente la mejorar la movilidad y la seguridad para todos los modos de tráfico 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 carreteras regionales esenciales y la expansión de la infraestructura de tránsito a través de inversiones en proyectos de infraestructura principal.

Figura RE-1
Financiación de la Meta Regional para los FFYS2021-25 del TIP por el Programa de Inversiones de la MPO



Fuente: MPO de la Región de Boston.

Además de la distribución de fondos entre los programas de inversión de la MPO mencionados anteriormente, la Tabla RE-1 detalla el número de proyectos y la asignación de fondos en cada programa en el TIP del FFYs 2021–25. Como se señala en la tabla, la MPO ha programado más del 99.7 por ciento de su financiamiento disponible durante cinco años, dejando solo \$ 1,257,656 para ser programados en ciclos futuros del TIP. Se brinda más información detallada en el Capítulo 3 sobre cada proyecto financiado a través del programa de Metas Regionales de la MPO.

Tabla RE-1
Resumen de inversiones para la Meta Regional de la MMPO de la Región de Boston, FFYs 2021-25

Programa de inversiones de la MPO	Número de proyectos	Dólares de las Metas regionales programadas
Red de carriles para bicicletas y conexiones peatonales	4.	\$30,905,263
Conexiones comunitarias (Asignadas a proyectos)	5.	\$822,000
Conexiones comunitarias (No asignadas a proyectos)	N/A	\$8,000,000
Calles completas ^a	23.	\$244,774,339
Mejoras de intersecciones	11.	\$64,157,136
Infraestructura principal—Flexibilidad en el tránsito ^b	1.	\$27,096,238
Infraestructura principal—Carretera ^c	3.	\$156,036,944
Modernización de tránsito (No asignadas aún, a proyectos)	N/A	\$5,500,000
Sin programar	N/A	\$1,257,656
Total	47.	\$538,549,576

Nota: Los montos de los fondos de esta tabla son fondos federales y no federales, incluidos los fondos de contrapartida.

a El proyecto 606501, de Reconstrucción de Union Street (Route 139) en Holbrook, también tiene el apoyo de \$1,527,250 en fondos reservados, que no se muestran en esta tabla.

b El MPO flexibilizará el monto federales destinado a la mejora de carreteras para financiar la Extensión de la Línea Verde.

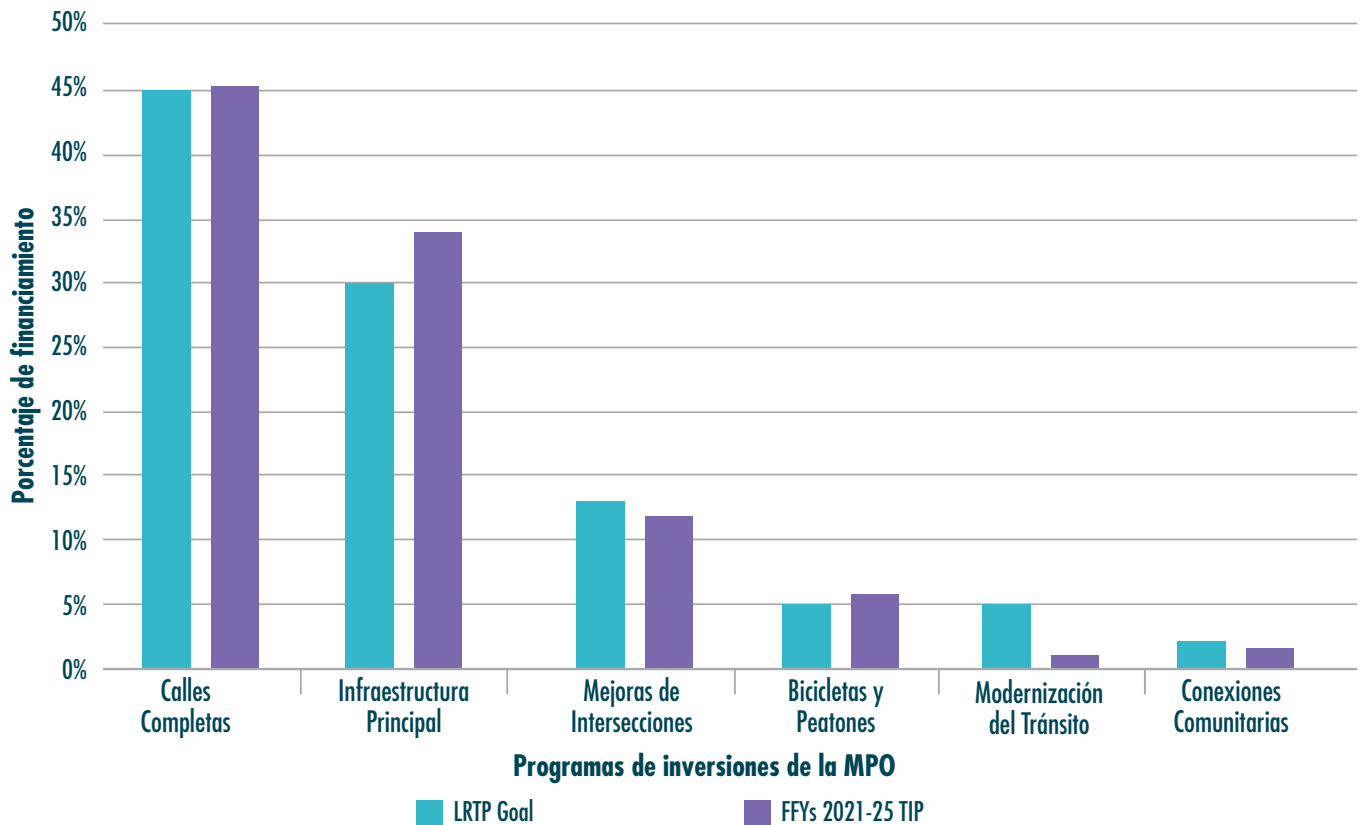
c En los FFYs 2021 y 2022, la MPO contribuirá con \$ 22,115,687 al Proyecto 606476 — Mejoras del Summer Tunnel, con otros fondos aportados por el MassDOT. Este proyecto está incluido en la cantidad total de proyectos en esta categoría.

Fuente: MPO de la Región de Boston.

Cuando la MPO decide qué proyecto financiar, considera no solo la distribución relativa de fondos entre proyectos y programas de inversión, sino también cómo la asignación de fondos a cada programa de inversión se relaciona a los objetivos de financiación descritos en el Plan de Transporte de Larga Distancia (LRTP, por sus siglas en inglés) de la MPO, Destino 2040. Los tamaños de los

programas de inversión establecidos en el LRTP reflejan los tipos de proyectos que la MPO busca financiar para lograr sus metas y objetivos para la región, desde mejorar la seguridad para todos los usuarios hasta promover la movilidad y accesibilidad en toda la región. En el Capítulo 1 se encuentra a disposición más información sobre las metas y objetivos de la MPO y una comparación entre los tamaños de los programas de inversión del LRTP. Los niveles de financiamiento del programa en el TIP FFYs 2021–25 se muestra en la Figura RE.-2 a continuación.

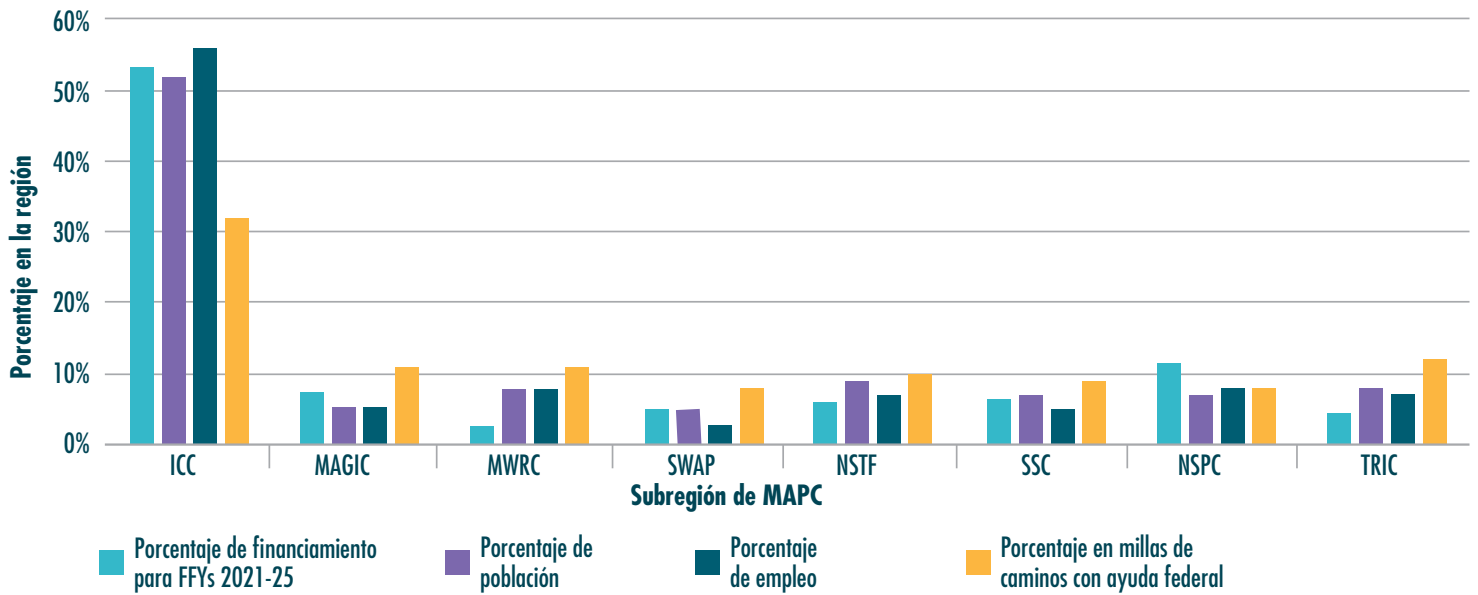
Figura RE-2
TIP para los años fiscales federales 2021-2025: Niveles de financiamiento de la Meta Regional relativos a indicadores claves, por Subregión MAPC



Fuente: MPO de la Región de Boston.

Estas inversiones serán implementadas en el FFYs 2021-25 en 38 ciudades y sectores de la región de la MPO, desde comunidades de alta densidad, de núcleo interno de gran densidad hasta zonas residenciales en desarrollo apartadas de centros urbanos. La Figura RE-3 muestra la distribución del financiamiento de la Meta Regional en las ocho subregiones dentro de la jurisdicción de la MPO de la Región de Boston, según lo define el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC). Esta cifra también incluye información sobre la forma en que la distribución de los fondos se compara con los parámetros claves para medir la necesidad de financiación por subregión, incluido el porcentaje de la población regional, el empleo y las millas de carretera de Federal-Aid dentro de cada subregión.

Figura RE-3
TIP para FFYs 2021-2025: Niveles de financiamiento de la Meta Regional relativos a indicadores claves, por Subregión MAPC



Fuente: MPO de la Región de Boston.

En el apéndice D se incluye información adicional sobre la distribución geográfica de la financiación de la Meta Regional en toda la región, incluido un desglose de la financiación histórica por municipios.

INVERSIONES DEL TIP PARA LOS AÑOS FISCALES FEDERALES 2021-2025

PROGRAMA DE CARRETERAS

El Programa de Carreteras (Highway Program) del TIP se elaboró bajo el supuesto de que los fondos federales para el estado oscilarían entre \$ 671 millones y \$ 725 millones anuales durante los próximos cinco años. Estos montos incluyen los fondos que reservará el MassDOT para pagos del Programa de Puente Acelerado (Accelerated Bridge Program), y excluirán los fondos de contrapartida requeridos.

El proceso de decidir cómo usar esta financiación federal en la región de Boston sigue varios pasos. Primero, el MassDOT reserva fondos para los pagos del servicio de la deuda de los GAN para el Programa Accelerated Bridge; los pagos anuales de los GAN varían entre \$ 82 millones y \$ 122 millones anuales durante los cinco años de este TIP.

Los fondos restantes del Programa de Ayuda Federal para Carreteras (Federal-Aid Highway Program) se asignan para apoyar las prioridades estatales y las prioridades regionales (es decir, la MPO). En este ciclo de planificación, se encontraban disponibles de \$ 728 millones a \$ 763 millones al año para la programación en todo el estado, (estos montos incluyen tanto el dinero federal como el aporte local). El MassDOT habitualmente realiza una contribución contrapartida a nivel local (que también puede ser

proporcionada por otras entidades); por lo tanto, los proyectos generalmente se financian con 80 por ciento de dólares federales y 20 por ciento de dólares estatales, dependiendo del programa de financiamiento.

El MassDOT asigna fondos a través de las siguientes categorías de financiamiento:

- **Programas de Confiabilidad:** Mejoras de Seguridad. Estos programas incluyen el Programa Puente(Bridge Program)— que comprende las inspecciones, mantenimiento sistemático, y el Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System (NHS, por sus siglas en inglés) y mejoras no relacionadas con el NHS, el Programa de Pavimentación, el Programa de Mejoras Viales y el Programa de Mejoras de Seguridad.
- **Programas de modernización:** Estos programas incluyen el Programa de Renovación de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act (ADA, por sus siglas en inglés) Retrofit Program), el Programa de Mejoramiento de Intersecciones, el Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (Intelligent Transportation Systems (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 que se han satisfecho estas necesidades, el MassDOT asigna los fondos restantes entre las 13 MPOs del estado para la programación. Esta financiación discrecional para las MPOs se subasigna mediante una fórmula para determinar los montos de las Metas Regionales. La MPO de la Región de Boston recibe la cantidad mayor del financiamiento de la MPO en el estado, con aproximadamente el 43 por ciento de los fondos de las Metas Regionales de Massachusetts. El MassDOT elabora estas metas con el asesoramiento de la Asociación de Agencias Regionales de Planificación de Massachusetts (Massachusetts Association of Regional Planning Agencies(MARPA, por sus siglas en inglés). Este TIP se programó con el supuesto de que la MPO de la Región de Boston tendrá entre \$ 105 millones y \$ 110 millones anuales para asignar las sumas de las Metas Regionales (que consisten en fondos federales y fondos estatales de contrapartida local).

Cada MPO puede decidir cómo priorizar la financiación de su Meta Regional. Dado que el financiamiento de la Meta Regional es un subconjunto del Programa de Carreteras, la MPO generalmente programa la mayoría de los fondos para proyectos de carreteras; sin embargo, la MPO ha transferido partes de su financiamiento vial al Programa de Tránsito para los proyectos de expansión y modernización del tránsito. El Programa de Carreteras del TIP describe los proyectos que recibirán financiamiento de la Meta Regional de los fondos la MPO de la Región de Boston y los proyectos de infraestructura a nivel estatal dentro de la región de Boston. Se describe más información sobre estas inversiones en el Capítulo 3.

PROGRAMA DE TRÁNSITO

La Administración Federal de Tránsito (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 en el área de la MPO de la Región de Boston que son receptores de estos fondos son la MBTA,

la CATA y la MWRTA. La MBTA, con su extenso programa e infraestructura de tránsito, es el mayor receptor de los fondos federales de tránsito de la región.

Conforme a las disposiciones de la ley federal de transporte, Ley de Reparación del Transporte Terrestre Estadounidense (FAST por sus siglas en inglés), los fondos se asignan según las siguientes categorías:

- **Artículo 5307 (Fórmula de la subvención para áreas urbanizadas):** Brinda subvenciones para áreas urbanizadas para apoyar el transporte público en base a niveles del servicio de tránsito, población y a otros factores.
- **Artículo 5337 (Sendero/Autobús reparado):** Busca mantener el sistema de transporte público en buenas condiciones de reparación mediante proyectos de capital de reemplazo y rehabilitación.
- **Artículo 5309 (Subvenciones de Inversiones de Capital para Senderos Reparados):** Otorga subvenciones para desarrollar sistemas nuevos o expandir sistemas existentes de ferrocarriles, autobuses, tránsito rápido y transbordadores conforme a las prioridades locales para mejorar las opciones de transporte en los corredores importantes.
- **Artículo 5339 (Autobuses e Instalaciones para Autobuses):** Brinda fondos para reemplazar, rehabilitar y comprar autobuses y equipamiento pertinente, y para la construcción de instalaciones para dichos autobuses.
- **Artículo 5310 (Movilidad mejorada para Adultos Mayores y Personas con Discapacidades):** Proporciona fondos para brindar apoyo en el transporte para satisfacer las necesidades especiales de los adultos mayores y personas con discapacidades

EL PROCESO DE DESARROLLO DEL TIP

RESUMEN

Los miembros de la MPO colaboran con los municipios, agencias estatales, miembros de la comunidad, grupos de interés, y otras partes interesadas, para determinar conjuntamente qué proyectos se financian a través del proceso de financiación de la Meta Regional. La MPO aplica los criterios de evaluación en su proceso de selección de proyectos para ayudar a identificar y priorizar los proyectos que promueven los objetivos de la MPO, clasificados de la siguiente forma:

- Seguridad
- Modernización y preservación del sistema
- Gestión y Movilidad de la capacidad
- Aire limpio/ Comunidades sostenibles
- Equidad en el transporte
- Vitalidad económica

Además, la MPO ha establecido programas de inversión que están diseñados para direccionar la financiación de la Meta Regional hacia las áreas prioritarias de la MPO en los próximos 20 años, con el propósito de cumplir esos objetivos. Los programas de inversión son los siguientes:

- Mejoras de intersecciones
- Calles completas
- Infraestructura principal
- Red de carriles para bicicletas y conexiones peatonales
- Conexiones comunitarias
- Modernización del tránsito

Los proyectos que la MPO selecciona para que se les asigne el financiamiento de la Meta Regional a través del proceso de desarrollo del TIP están incluidos en uno de los seis programas mencionados anteriormente.

En los últimos años, la MPO ha estado incorporando prácticas de planificación y programación basada en la ejecución (PBPP, por sus siglas en inglés) en el desarrollo del TIP y de otros procesos. Estas prácticas están diseñadas para ayudar a administrar los fondos de la MPO hacia el logro de resultados específicos para el sistema de transporte. Los objetivos de la MPO y los programas de inversión son componentes esenciales en el marco de las PBPP. En el FFY 2018 la MPO comenzó a establecer metas para mediciones específicas de desempeño. Con el paso del tiempo, la MPO conectará más estrechamente las metas de desempeño, las decisiones de inversión, y las actividades de monitoreo y evaluación.

PARTICIPACIÓN Y RECOLECCIÓN DE DATOS

El proceso de participación comienza a principios del año fiscal federal, cuando las ciudades y los poblados designan los contactos del TIP y comienzan a elaborar la lista de proyectos prioritarios a ser considerados para financiamiento federal. El personal de la MPO solicita al personal de las ciudades y poblados en la región la identificación de sus proyectos prioritarios. El personal de la MPO compila las solicitudes de financiamiento para proyectos dentro de un Universo de Proyectos No Programados (Universe of Unprogrammed Projects) y los proyecto de Red de carriles para bicicletas y conexiones peatonales, Calles completas, Mejoras de intersecciones, e Infraestructura principal que están identificados como candidatos potenciales para recibir el financiamiento a través del TIP. Este año, se compiló un segundo Universo que contiene todos los proyectos bajo consideración para el financiamiento a través de la fase piloto del Programa de Conexiones Comunitarias de la MPO. Estas listas incluyen proyectos en diferentes niveles de preparación, desde aquellos con un importante trabajo de ingeniería y diseño completo hasta aquellos que aún están en la etapa conceptual o de planificación. El personal de MPO también recopila datos sobre cada proyecto del Universo para que los proyectos puedan ser evaluados.

EVALUACIÓN DEL PROYECTO

El personal de la MPO evalúa los proyectos según qué tan bien abordan los objetivos de la MPO. Para que el personal de MPO realice la evaluación completa del proyecto, los proyectos de Red de carriles para bicicletas y conexiones peatonales, Calles completas, y de Infraestructura principal deben incluir un informe del diseño funcional; o sus planes deben incluir el nivel de detalle definido en un informe de diseño funcional - un umbral que normalmente se alcanza cuando un proyecto se acerca al 25 por ciento de la etapa de diseño. Para completar una evaluación de los proyectos en consideración a través del Programa de Conexiones Comunitarias de la MPO, los proponentes de los proyectos deben presentar una solicitud completa al personal de la MPO. Los resultados de la evaluación de todos los proyectos se presentan a la junta del MPO para su consideración para su programación en el TIP. Estos resultados también se publican en el sitio web de la MPO, donde los proponentes de los proyectos, los funcionarios municipales y los miembros del público pueden revisarlos y hacer comentarios.

DÍA DE PREPARACIÓN DEL TIP

Un paso importante en la elaboración del programa del TIP se realiza a mitad del ciclo de desarrollo del TIP en una reunión conocida como Día de Preparación del TIP (TIP Readiness Day), a la que asisten el personal del MassDOT y de la MPO. En esta reunión, los directores del proyecto del MassDOT proporcionan datos sobre actualizaciones de los costos y cambios de cronograma relacionados con los proyectos actualmente programados. Estos costos y cambios en el cronograma deben tenerse en cuenta ya que el personal de la MPO ayuda al directorio de la MPO a considerar las actualizaciones de los años ya programados del TIP, así como la incorporación de nuevos proyectos en el último año del TIP.

RECOMENDACIONES DEL PERSONAL Y ANTEPROYECTO DEL TIP

Considerando los resultados de la evaluación y la información sobre la preparación del proyecto (es decir, cuando un proyecto probablemente se encuentre totalmente diseñado y listo para su ejecución), el personal de la MPO prepara la recomendación o una serie de escenarios posibles de programación sobre cómo programar el financiamiento de la Meta Regional en el TIP. También se incorporan a estos escenarios de programación otras consideraciones, como por ejemplo si un proyecto se incluyó en el LRTP, si aborda una necesidad de transporte identificada o promueve la distribución de las inversiones en transporte en toda la región. La recomendación del personal siempre tiene limitaciones financieras, es decir, está sujeta a los fondos disponibles. Había aproximadamente \$ 538 millones de fondos para el financiamiento de la Meta Regional disponibles para la MPO de la Región de Boston para los FFYs 2021–25. En este ciclo de TIP, la MPO discutió varios escenarios para el Programa Meta Regional para proyectos de carreteras y seleccionó un programa preferido en marzo de 2020.

Además de priorizar el financiamiento de la Meta Regional, la MPO también revisa y avala los programas para carreteras a nivel estatal que la MassDOT recomienda para su programación. La MPO también revisa y respalda la programación del financiamiento para los programas de capital de la MBTA, la CATA y la MWRTA.

APROBACIÓN DEL TIP

Después de la selección de un escenario de programación preferido, generalmente a finales de marzo, la MPO aprueba publicar el anteproyecto del TIP para su período de revisión pública de 21 días. El período de comentarios generalmente comienza a finales de abril y principio de mayo. Durante este período, durante el cual, la MPO invita a miembros de la comunidad, funcionarios municipales y otras partes interesadas en 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 de estilo abierto para discutir el anteproyecto del documento TIP y suscitar comentarios adicionales.

Una vez finalizado el período de revisión pública, la MPO revisa todos los comentarios de las municipalidades y del público, y puede cambiar elementos del documento o su programación. La MPO luego da su aval al TIP y lo envía a la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y a la Administración Federal de Tránsito (FTA) para su aprobación. El MassDOT incorpora el TIP respaldado por la MPO en el Programa de Mejora del Transporte del Estado (STIP por sus siglas en inglés). La FHWA, la FTA y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) revisan el STIP para su certificación antes del 30 de septiembre, al cierre del año fiscal federal.

ACTUALIZACIONES DEL TIP

Aún después de que se haya finalizado el TIP, a menudo se deben realizar modificaciones administrativas, enmiendas y ajustes, debido a los cambios en las condiciones del proyecto, el coste del proyecto, o los recursos disponibles. Esto podría requerir de la reprogramación de un proyecto en un año de financiación distinto, o de la reprogramación de 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 a los municipios afectados y a otras partes interesadas por correo electrónico. La MPO generalmente tiene 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 ajustes administrativos generalmente tienen períodos menores y, por lo general, no garantizan un período de revisión pública.

PARTICIPE JUNTO AL TIP

Los comentarios del público son un aspecto importante en el proceso de planificación del transporte. Por favor, visite www.bostonmpo.org para mayor información sobre la MPO, para conocer el TIP completo o para enviar sus comentarios. Si lo desea, también puede recibir información actualizada por correo, contactándose www.ctps.org/subscribe y enviar su información de contacto. Para solicitar una copia del TIP en formatos accesibles, contáctese con el personal de la MPO por 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: 857.702.3700

Teléfono de Texto: 617.973.7089

Fax: 617.570.9192

Correo electrónico: publicinfo@ctps.org