



SUMÁRIO EXECUTIVO

INTRODUÇÃO

O plano de investimento de capital 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 2023-27, 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 guiada por uma diretoria de 22 membros com representantes de agências estatais, organizações regionais e municípios. Sua jurisdição se estende aproximadamente de Boston norte para Ipswich, sul para Marshfield e oeste a 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 2023-27

O programa TIP completo está disponível no Capítulo 3 deste documento e on-line em bostonmpo.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 2023-27, os programas de rodovias, pontes, bicicletas e pedestres representam mais de \$2,5 bilhões 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 2023-27 inclui quase \$4 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. Além disso, a partir do ano fiscal de 2025, a MPO alocará 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. A MPO já começou a financiar projetos discretos por meio deste programa antes do ano fiscal de 2025 com base em um excedente de financiamento disponível nos anos fiscais de 2023 e 2024, conforme detalhado abaixo.

DETALHES DO PROGRAMA DE METAS REGIONAIS

DDurante os anos fiscais de 2023-27, a MPO da Região de Boston planeja financiar 51 projetos com seu financiamento da Meta Regional. No total, 23 novos projetos foram adicionados ao programa Meta Regional da MPO durante este ciclo do TIP. Detalhes sobre esses projetos estão disponíveis na Tabela ES-1.

Tabela ES-1

Novos projetos-alvo regionais financiados no TIP dos anos fiscais 2023-27

Nome do projeto	Cidade (Proponente)	Programa de investimentos da MPO	Anos fiscais de financiamento	Orçamento-alvo regional programado nos anos fiscais de 2023-27
Melhorias na Lynn Station Fase II	Lynn (MBTA)	Modernização do trânsito	2023-24	\$48,100,000
Reabilitação da Washington Street	Brookline	Ruas completas	2027	\$30,030,812

(Table ES-1 continued, 2)

Nome do projeto	Cidade (Proponente)	Programa de investimentos da MPO	Anos fiscais de financiamento	Orçamento-alvo regional programado nos anos fiscais de 2023–27
Reabilitação da Ponte, Commonwealth Avenue (Rota 30) sobre o Charles River	Newton e Weston (MassDOT)	Ruas completas	2024	\$22,725,820
Caminho da Comunidade, Componente Belmont do MCRT (Fase 1)	Belmont	Bicicletas e pedestres	2026	\$21,034,382
Construção da McGrath Boulevard*	Somerville (MassDOT)	Infraestrutura principal	2027	\$20,000,000
Reconstrução da Rota 30	Weston	Ruas completas	2026	\$17,028,272
Reconstrução da Western Avenue*	Lynn	Ruas completas	2027	\$15,000,000
Melhorias na Boston Street	Salem	Ruas completas	2026	\$13,977,600
Reconstrução da Park and Pearl Street	Chelsea	Ruas completas	2027	\$12,123,769
Construção do trilho ferroviário	Swampscott	Bicicletas e pedestres	2027	\$8,932,000
Projeto de Melhoria da Forest Hills Station**	Boston (MBTA)	Modernização do trânsito	2024	\$6,400,000
Melhorias na interseção na Boston Post Road (Rota 20) na Wellesley Street	Weston	Melhorias de intersecções	2026	\$2,681,330
Serviço Montachusett RTA Microtransit	Bolton, Boxborough, Littleton, e Stow (MART)	Conexões comunitárias	2023–25	\$1,316,061
Expansão do serviço de transporte na Pleasant Street	Watertown	Conexões comunitárias	2023–25	\$1,002,198
Expansão do serviço NewMo Microtransit	Newton	Conexões comunitárias	2023–25	\$890,574

(Table ES-1 continued, 3)

Nome do projeto	Cidade (Proponente)	Programa de investimentos da MPO	Anos fiscais de financiamento	Orçamento-alvo regional programado nos anos fiscais de 2023–27
Expansão do serviço CATA On Demand Microtransit	Gloucester e Rockport (CATA)	Conexões comunitárias	2023–25	\$813,291
Serviço de transporte de Stoneham	Stoneham	Conexões comunitárias	2023–25	\$796,817
Expansão do serviço CatchConnect Microtransit	Hudson e Marlborough (MWRTA)	Conexões comunitárias	2023–25	\$450,163
Substituição da Bluebikes Station e expansão do sistema	Cambridge	Conexões comunitárias	2023	\$349,608
Expansão do sistema Bluebikes	Malden e Medford	Conexões comunitárias	2023	\$145,821
Expansão do sistema Bluebikes	Salem	Conexões comunitárias	2023	\$119,629
Estacionamento de bicicletas ao longo da Bruce Freeman Rail Trail	Acton	Conexões comunitárias	2023	\$8,017
Estacionamento de bicicletas na Chenery Middle School	Belmont	Conexões comunitárias	2023	\$4,376
Total	N/A	N/A	N/A	\$223,930,540

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

*O financiamento nesta tabela representa o primeiro ano de financiamento, com financiamento adicional previsto para ser alocado a esses projetos pela MPO da região de Boston nos próximos anos fiscais.

**Os recursos nesta tabela representam recursos parciais. Fontes de financiamento adicionais serão identificadas para o Projeto de Melhoria da Forest Hills Station nos próximos anos fiscais. O custo total do projeto é de \$68.000.000.

CATA = Autoridade de Transporte de Cape Ann. FFY = Ano fiscal federal. MART = Trânsito Regional da Área de Montachusett. MCRT = Ferrovia Mass Central. MWRTA = Autoridade de Trânsito Regional MetroWest. N/A = Não aplicável. RTA = Autoridade de Trânsito Regional.

Fonte: MPO da região de Boston.

O evento que impulsionou o desenvolvimento do TIP dos anos fiscais de 2023–27 foi a assinatura da Lei Bipartidária de Infraestrutura (BIL), em 15 de novembro de 2021. O BIL é a nova autorização de financiamento federal de cinco anos para projetos e programas de transporte, substituindo a Lei de Transporte de Superfície da Fixing America como a principal legislação que rege o processo TIP. O BIL aumentou a quantidade de financiamento da meta regional disponível para a MPO da região de Boston para o desenvolvimento do TIP dos anos fiscais de 2023–27 em aproximadamente 20% dos níveis de financiamento no TIP dos anos fiscais de 2022–26. Esses fundos adicionais permitiram que a MPO programasse um número significativamente maior de novos projetos neste ciclo do TIP (22) do que no TIP dos anos fiscais de 2022–26 (10) ou no ciclo do TIP dos anos fiscais de 2021–25 (8).

Como na maioria dos anos, a maior parte do financiamento disponível para alocação pela MPO durante o ciclo do TIP dos anos fiscais de 2023-27 foi no quinto e último ano do TIP, ano fiscal de 2027. Ao contrário da maioria dos anos, no entanto, a adição de aproximadamente \$20 milhões em novos financiamentos do BIL anualmente a partir do ano fiscal de 2023 criou novos superávits de financiamento nos primeiros anos fiscais federais do TIP (anos fiscais de 2023 e 2024). Esses excedentes foram agravados por atrasos na programação de dois projetos já financiados pela MPO (projeto n° 606453 – Melhorias na Boylston Street e projeto n° 606226 – Reconstrução da Rutherford Avenue, ambos em Boston). Juntas, essas dinâmicas levaram a um superávit de financiamento superior a \$90 milhões nos anos fiscais de 2023 e 2024.

A MPO não tinha nenhum projeto de Meta Regional atualmente financiado que pudesse ser acelerado para fazer uso desses fundos, então a MPO trabalhou com o MassDOT e o MBTA para identificar projetos que poderiam ser financiados nestes anos fiscais. Em conjunto, o MassDOT e o MBTA trouxeram mais de uma dúzia de projetos à MPO para consideração, dos quais a MPO selecionou três projetos para financiamento nos anos fiscais de 2023 e 2024:

- Melhorias da Lynn Station Fase II (Lynn)
- Reabilitação da Ponte, Commonwealth Avenue (Rota 30) sobre o Charles River (Newton e Weston)
- Projeto de melhoria da Forest Hills Station (Boston)

Esses projetos não foram avaliados formalmente usando os critérios de seleção de projetos da MPO antes de a MPO tomar decisões preliminares de financiamento, pois a equipe da MPO não teve tempo suficiente para pontuar os projetos antes do prazo para a tomada de decisões da MPO. Apesar de não serem pontuados, os projetos geralmente se alinham bem com muitos dos objetivos da MPO, incluindo melhorar a segurança e o acesso de ciclistas e pedestres e manter um bom estado de conservação do sistema de trânsito da região e estradas críticas. As informações de pontuação serão incluídas para esses projetos quando estiverem disponíveis.

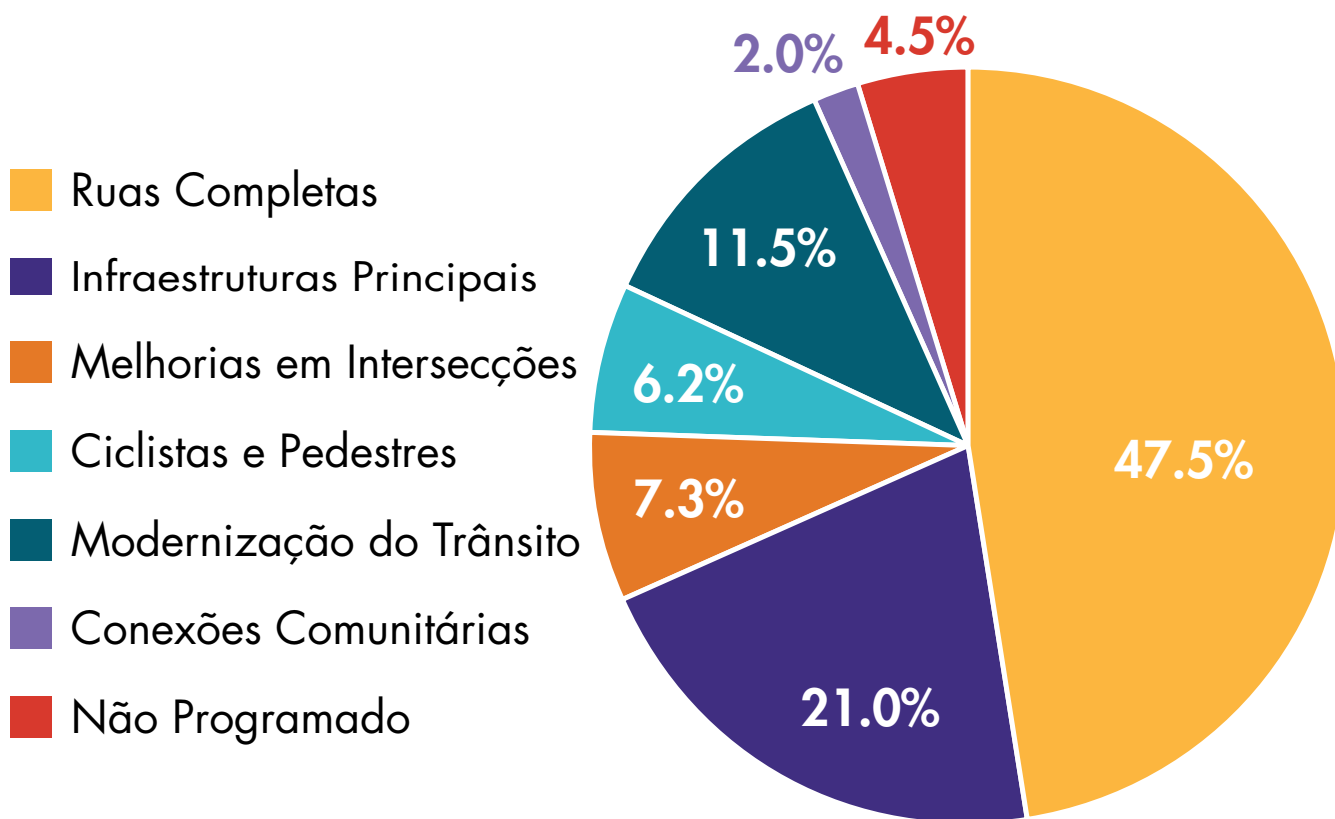
Várias outras decisões importantes foram tomadas pela MPO na elaboração do Programa de Metas Regionais do ano fiscal de 2023–27, incluindo o seguinte:

- O financiamento anual para o Programa de Conexões Comunitárias da MPO foi aumentado de \$2 milhões para \$2,5 milhões, aproximando o nível de financiamento deste programa da meta de dois por cento da MPO, após levar em consideração os novos financiamentos disponíveis através do BIL.

- O financiamento anual para o Programa de Modernização de Trânsito da MPO foi aumentado de \$5,5 milhões para \$6,5 milhões, aproximando o nível de financiamento deste programa da meta de cinco por cento da MPO, após levar em consideração os novos financiamentos disponíveis através do BIL.
- Aproximadamente \$29 milhões em financiamento da Meta Regional não foram alocados pela MPO, principalmente no ano fiscal de 2024. A MPO determinará usos específicos para esses fundos em um futuro ciclo do TIP.

A Figura ES-1 mostra como o financiamento da Meta Regional para os anos fiscais de 2023-27 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 infraestrutura de trânsito por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura e modernização de trânsito. A MPO também optou por deixar aproximadamente \$29,2 milhões sem programação, preferindo reter esses fundos para uso em ciclos futuros do TIP em apoio a um programa geral mais flexível nos próximos anos fiscais.

Figura ES-1
Financiamento da Meta Regional do TIP pelo programa de investimentos da MPO para os anos fiscais de 2023-27



FFY = Ano fiscal federal. MPO = Organização Metropolitana de Planejamento. TIP = Programa de Melhoria no Transporte.
 Fonte: MPO da região de Boston

.Além da distribuição de financiamento pelos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-2 detalha o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos anos fiscais de 2023-27. Como observado na Figura ES-1, a MPO programou mais de 95% de seu financiamento disponível ao longo de cinco anos. Mais detalhes sobre cada projeto financiado pelo programa Meta Regional da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

Tabela ES-2
Resumo do investimento em Metas Regionais da MPO da região de Boston para os anos fiscais de 2023-27

Programa de investimentos da MPO	Número de projetos	Dinheiro-alvo regional programado
Rede de ciclovias e conexões para pedestres:	4	\$40,222,704
Conexões comunitárias (alocadas para projetos)	13	\$6,374,274
Conexões comunitárias (ainda não alocadas para projetos)	N/A	\$6,716,799
Ruas completas*	22	\$306,251,630
Melhorias de intersecções	7	\$47,175,058
Infraestrutura principal—Rodovia	3	\$135,371,843
Modernização do trânsito (alocada para projetos)	2	\$54,500,000
Modernização do trânsito (ainda não alocada para projetos)	N/A	\$19,500,000
Não programado	N/A	\$29,243,530
Total	51	\$645,355,838

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

*Um projeto de Ruas Completas financiado pela MPO (608348—Bridge Street) é parcialmente financiado pelo Programa Discricionário Earmark do MassDOT.

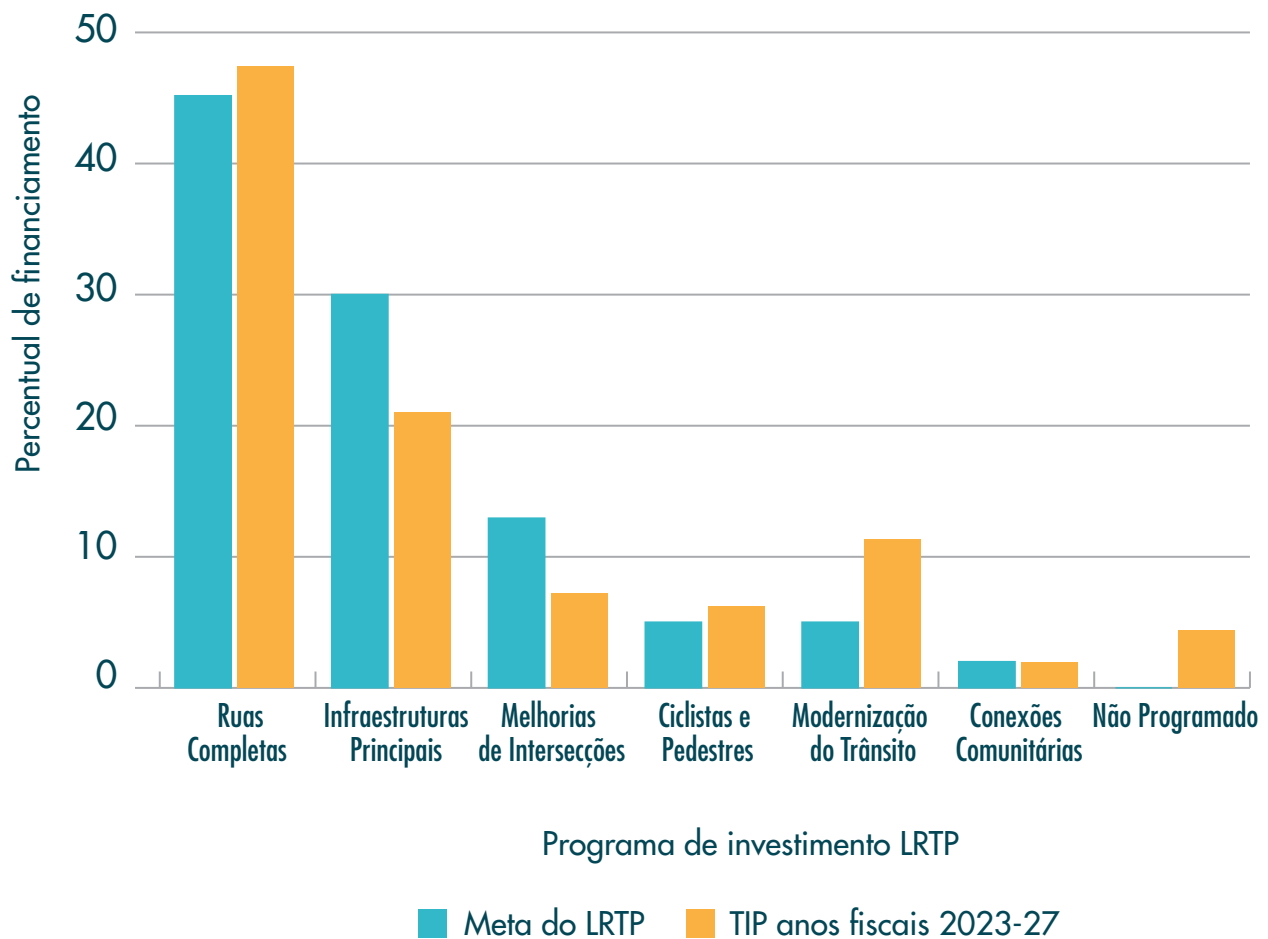
FFY = Ano fiscal federal. MPO = Organização Metropolitana de Planejamento. N/A = Não aplicável.

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 2023-27 é mostrada na Figura ES-2.

Figura ES-2
TIP dos anos fiscais 2023-27: Níveis regionais de financiamento-alvo relativo aos objetivos do programa de investimento LRTP



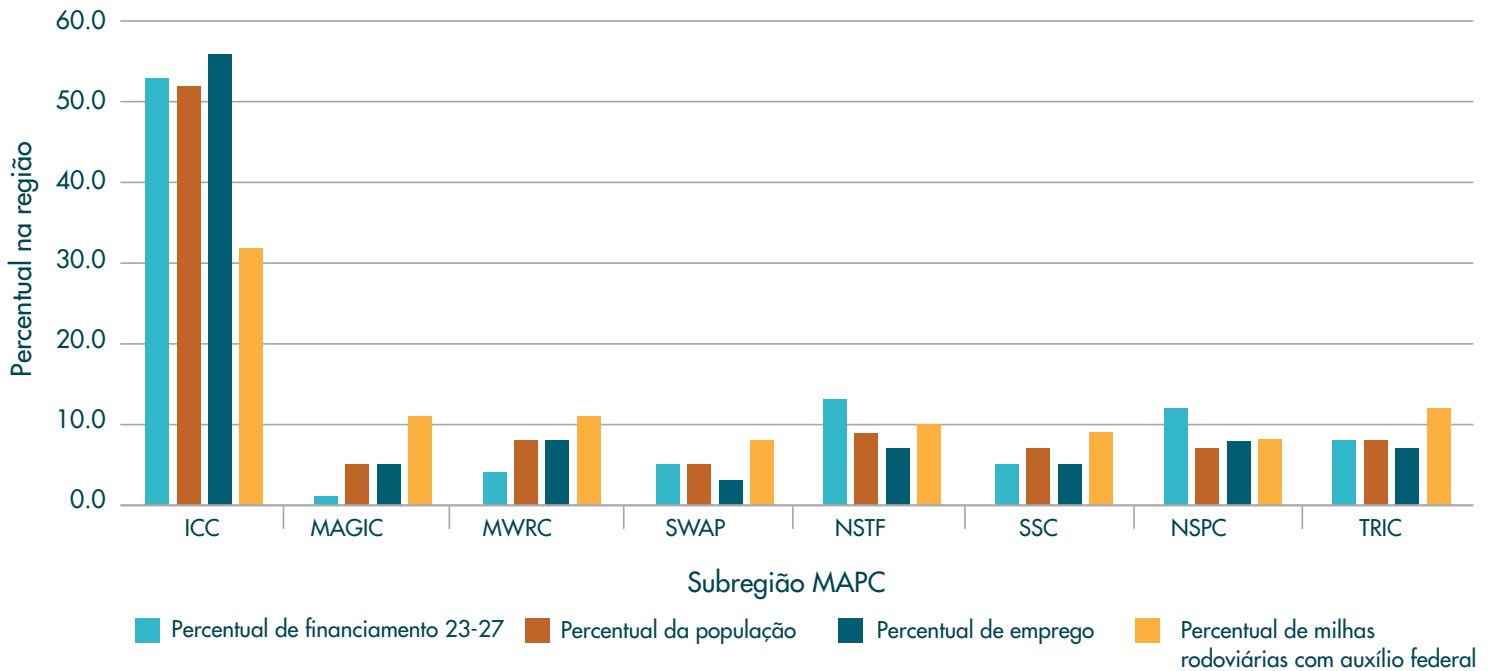
FFY = Ano fiscal federal. LRTP = Plano de Transporte de Longo Alcance. TIP = Programa de Melhoria no Transporte.

Fonte: MPO da região de Boston.

TOs investimentos feitos no TIP para os anos fiscais de 2023-27 serão implementados em 44 cidades da região de Boston, 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 2023-27: Níveis regionais de financiamento-alvo em relação aos principais indicadores



Nota: Fundos não programados e fundos mantidos para a modernização de trânsito da MPO e os programas de conexões comunitárias não estão incluídos nesta figura.

FFY = Ano fiscal federal. MAGIC = Grupo Consultivo da Reserva sobre Coordenação Interlocal. MAPC = Conselho de Planejamento da Área Metropolitana. MetroWest = Colaborativa Regional MetroWest. NSPC = Conselho de Planejamento Suburbano Norte. NSTF = Força-Tarefa da Costa Norte. SSC = Coalizão Costa Sul. SWAP = Comitê Consultivo do Sudoeste. TIP = Programa de Melhoria no Transporte. TRIC = Conselho Interlocal dos Três Rios.

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 por município, estão incluídas no Apêndice D.

FINANCIAMENTO PARA O TIP DOS ANOS FISCAIS 2023-27

Programa rodoviário

O Programa Rodoviário do TIP foi desenvolvido com a premissa de que o financiamento federal para o estado variaria entre \$789 milhões e \$850 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. Os níveis de financiamento para o Programa Rodoviário do TIP dos anos fiscais de 2023–27 representam um aumento de aproximadamente 18% em relação ao TIP dos anos fiscais de 2022–26. Isso é resultado direto do amplo aumento do financiamento da fórmula federal resultante da aprovação do BIL em novembro de 2021.

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 \$89 milhões e \$134 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). No TIP dos anos fiscais de 2023-27, \$870 milhões a \$895 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. Os custos para a concepção do projeto são suportados pelo proponente do projeto.

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 (ADA), o Programa de Melhoria de Cruzamentos, o Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) 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 (MARPA). Este TIP foi programado com a suposição de que a MPO da Região de Boston terá entre \$129 milhões e \$132 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 de trânsito e através dos seus Programas de Conexões Comunitárias 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 transporte e infraestrutura, recebe a preponderância dos fundos federais de trânsito da região.

Conforme a atual legislação federal de transporte, o BIL aloca recursos para projetos de trânsito por meio dos seguintes programas de fórmula:

- **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:

- Segurança
- Preservação e modernização do sistema
- Gerenciamento de capacidade e mobilidade
- Ar limpo/comunidades sustentáveis
- Equidade no 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 de intersecções
- Ruas completas
- Infraestrutura principal
- Rede de ciclovias 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. Mais informações sobre os programas de investimento da MPO estão disponíveis no Capítulo 2.

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. Mais informações sobre o PBPP estão disponíveis no Capítulo 4, bem como no Anexo A (Tabela A-2).

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 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. Projetos que buscam financiamento através do programa Conexões Comunitárias da MPO não estão incluídos no *Universe*, já que todos os projetos aplicáveis ao processo de aplicação deste programa são considerados para financiamento. Atualmente, a MPO não lista projetos de modernização de trânsito na *Universe*, pois o processo de admissão de projetos para este programa está sendo desenvolvido. O *Universe* inclui 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 coleta dados sobre cada projeto no *Universe* 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 de projetos 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.

Em resposta a aumentos de custos significativos nos ciclos do TIP recentes para projetos já programados para financiamento, o conselho da MPO criou um comitê após o ciclo do TIP dos anos fiscais de 2022–26 para explorar ainda mais as causas dos aumentos de custos do projeto e planejar mudanças na política da MPO para oferecer suporte a entregas de projetos mais confiáveis. O Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto TIP iniciou seu trabalho em junho de 2021 e apresentou um conjunto de recomendações de políticas ao conselho completo da MPO em setembro de 2021. Essas mudanças foram formalmente adotadas pela MPO em 4 de novembro de 2021 e entraram em vigor para o desenvolvimento do TIP dos anos fiscais de 2023–27.

Entre outras mudanças, a MPO optou por codificar sua política de exigir que os proponentes de projetos apresentem 25% de projetos e obtenham uma estimativa de custo atualizada para seus projetos antes de serem programados no TIP. Embora essa nova política estivesse formalmente em vigor para o ciclo do TIP nos anos fiscais de 2023–27, a MPO desejava manter esse limite flexível em seu primeiro ano de implementação, uma vez que a política não foi adotada até depois do início de desenvolvimento do TIP. Além disso, os projetos ainda podem ser pontuados antes de atingir o estágio de design de 25%, a fim de fornecer aos proponentes uma noção de até que ponto seus projetos se alinham com os objetivos e critérios de pontuação da MPO.

Os resultados da avaliação de todos os projetos são apresentados aos membros da diretoria da MPO para consideração na programação do TIP. As pontuações preliminares são compartilhadas diretamente com os proponentes do projeto, onde os proponentes são encorajados a revisar as pontuações e fornecer feedback para que a equipe da MPO possa fazer com que os ajustes garantidos cheguem a resultados finais precisos. Uma vez que os

proponentes revisem suas pontuações, os resultados finais de pontuação são publicados no site da MPO, onde os membros da MPO, funcionários municipais e membros do público podem revisá-los.

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. Estas mudanças de custo e cronograma devem ser levadas em conta, pois a equipe da MPO ajuda o conselho da MPO a considerar as atualizações para os anos já programados do TIP, bem como a adição de novos projetos nos anos finais do TIP.

Entre as outras novas políticas avançadas pelo Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto TIP, o conselho da MPO adotou uma política exigindo que os proponentes de projetos que tiveram um aumento de custo de 25% ou mais (para projetos com custo inferior a \$10 milhões) ou \$2,5 milhões ou mais (para projetos que custam mais de \$10 milhões) para apresentar ao conselho da MPO os motivos desses aumentos de custo. A MPO então compararia esses projetos – com os novos custos – com outros projetos com base em uma avaliação de custo-benefício antes de tomar uma decisão sobre financiar ou não os projetos com custos mais altos. Essas mudanças de custo são mais frequentemente reveladas por meio de conversas entre a equipe do MassDOT e a equipe da MPO durante o Dia de Preparação para o TIP, tornando esta nova política especialmente relevante nesta fase do desenvolvimento 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 \$645 milhões de financiamento das Metas Regionais disponíveis para a MPO da Região de Boston nos anos fiscais federais de 2023-27. Nesse ciclo do TIP, os membros da diretoria da MPO discutiu vários cenários para o Programa de Metas Regionais para projetos de rodovias e selecionou um programa preferido em março de 2022.

Além de priorizar o financiamento da Meta Regional, a diretoria da MPO também analisa e apoia o programa estadual de rodovias que o MassDOT recomenda para a programação. A diretoria 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 diretoria da MPO vota a liberação do TIP preliminar para um período de revisão pública de 21 dias. O período de comentários geralmente começa no final de abril ou começo de março, e 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 diretoria da MPO analisa todos os comentários municipais e públicos, e pode alterar elementos do documento ou de sua programação. A diretoria da MPO aprova então o TIP e o submete à Administração Rodoviária Federal (FHWA) e à Administração Federal de Trânsito (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 EUA revisam o STIP para certificação até 30 de setembro, que é o encerramento do ano fiscal federal.

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, 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

O engajamento público é um aspecto importante do processo de planejamento de transporte. Por favor, visite 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 bostonmpo.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 C/O CTPS Certification Atividades Group, 10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

Telefone: 857.702.3702 (voz)

Para pessoas com dificuldades de audição ou fala, conecte-se através do serviço Massrelay do Estado:

Conecte-se usando TTY ou Suporte Auditivo: 800.439.2370

Conexão usando suporte para voz: 866.887.6619

Conexão usando texto para fala: 866,645.9870

Fax: 617,570.9192

E-mail: publicinfo@ctps.org

O resumo executivo do TIPO de 2022-26 também está disponível como tradução:

- 執行總結 (PDF)
- 执行总结 (PDF)
- Rezime Egzekitif (PDF)
- Resumen Ejecutivo (PDF)
- Resumo Executivo (PDF)