



RESUMEN EJECUTIVO

INTRODUCCIÓN

El plan de inversión de capital de cinco años de las Organizaciones de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organizations, MPOs), el Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program, TIP) para los años fiscales federales (FFY, por sus siglas en inglés) 2023-2027, es el programa de inversión a corto plazo destinado al sistema de transporte de la región. Dirigido por la visión, metas y objetivos de la MPO de la Región de Boston, el TIP prioriza las inversiones que buscan preservar el sistema de transporte actual en un buen estado de reparación, proporcionan transporte seguro para todos los modos de transporte, mejoran las condiciones para que sean los más acogedores, promueven la equidad y la sostenibilidad, y mejoran la movilidad en toda la región. Estas inversiones financian mejoras para las carreteras arteriales e intersecciones, el mantenimiento y la expansión del sistema de transporte público, la construcción de carriles para bicicletas, de infraestructura para peatones y la reconstrucción de las carreteras principales.

La MPO de la Región de Boston está dirigida por un directorio compuesto por 22 miembros con representantes de agencias estatales, organizaciones regionales y municipios. Su jurisdicción se extiende aproximadamente desde Boston al norte hasta Ipswich, al sur hasta Marshfield y al oeste hasta los municipios que se encuentran a lo largo de la Interestatal 495. Cada año, la MPO lleva a cabo un proceso para decidir cómo asignar los fondos federales de transporte a proyectos de capital. El Personal de la oficina Central de Planificación de Transporte (Central Transportation Planning Staff, CTPS), que es el personal de la MPO, administra el proceso de desarrollo del TIP.

El personal de la MPO está encargado de coordinar la evaluación de las solicitudes de financiamiento del proyecto, proponer la programación de proyectos actuales y nuevos en función de los niveles de financiamiento anticipados, apoyar al directorio de MPO en el desarrollo de un borrador de documento TIP y facilita una revisión pública del borrador antes de que el directorio de la MPO otorgue su respaldo al documento final.

INVERSIONES DEL TIP PARA FFYS 2023–2027

El programa TIP (Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program) completo está disponible en el Capítulo 3 de este documento y en línea en bostonmpo.org/tip. Las tablas del TIP proporcionan detalles sobre la asignación de los fondos a cada proyecto programado y sobre el programa de inversión de capital. Estas tablas están organizadas por año fiscal federal (FFY) y están agrupadas por programas de carreteras y de transporte público.

Programa de Carreteras

El Programa de Carreteras (Highway Program) del TIP financia los proyectos de transporte prioritarios promovidos por el Departamento de Transporte de Massachusetts (Massachusetts Department of Transportation, MassDOT) y las ciudades y centros urbanos de la región de Boston. Principalmente, el programa está dirigido a preservar y modernizar la red de carreteras

existente mediante la reconstrucción de carreteras arteriales, la repavimentación de carreteras y el reemplazo de puentes.

En Massachusetts, los fondos del Programa de Carreteras de Ayuda Federal (Federal-Aid Highway Program) son distribuidos por el MassDOT, que asigna fondos a los pagos de Notas de Anticipación de Subvenciones (Grant Anticipation Notes, GAN), a varios programas estatales y a las Metas Regionales (Regional Targets) para las MPOs del estado. En el TIP del período 2023-27 de los FFY, los programas de carreteras, puentes, y bicicletas y peatones representan más de \$2.5 mil millones en fondos para la región de Boston. El financiamiento de la Meta Regional proporcionado a las MPOs puede programarse para proyectos según el criterio de cada MPO, mientras que el MassDOT tiene facultades para proponer sus proyectos recomendados para programas estatales, como, por ejemplo, los relacionados con reparaciones de puentes y mantenimiento de carreteras interestatales.

Programa de Transporte Público

El Programa de Transporte (Transit Program) del TIP proporciona fondos para proyectos y programas que abordan las necesidades de capital priorizadas por las tres autoridades de tránsito en 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 Transporte Público Regional de MetroWest (MetroWest Regional Transit Authority, MWRTA). El Programa de Transporte está dirigido principalmente a lograr y mantener un buen estado de reparación de todos los activos en todo el sistema de transporte público.

El TIP del periodo 2023–27 (FFY) incluye casi \$4 mil millones de inversiones en el transporte público por parte de las autoridades de tránsito para apoyar el buen estado de reparación, modernizar los sistemas de transporte público y mejorar el acceso al transporte. Además, a partir del año fiscal federal 2025, la MPO asignará el cinco por ciento de sus fondos anuales de la Meta Regional a su nuevo programa de inversión de Modernización del Transporte Público (Transit Modernization). Este programa tiene como objetivo aprovechar las inversiones realizadas a través del Programa de Transporte Público mediante el uso de una parte de los fondos del Programa de Carreteras para satisfacer las necesidades insatisfechas de proyectos de transporte en la región. La MPO ya ha comenzado a financiar proyectos específicos a través de este programa antes del año fiscal federal 2025 conforme a un excedente de fondos disponibles en los años federales fiscales 2023 y 2024, como se detalla a continuación.

DATOS DEL PROGRAMA DE METAS REGIONALES

Durante el período 2023-27, la MPO de la Región de Boston planea asignar fondos a 51 proyectos con su financiamiento de la Meta Regional. En total, se sumaron otros 23 nuevos proyectos al programa de Meta Target de la MPO para este ciclo del TIP. Los datos sobre estos proyectos están disponibles en la tabla RE-1.

Tabla RE-1
TIP de los años fiscales (FFYs) 2023–2027:
Nuevos Proyectos de Metas Regionales Financiados

Nombre del Proyecto	Municipalidad (Proponente)	Programa de Inversión MPO	Año Fiscal (FFY) de Financiación	Dólares Programados de la Meta Regional para los años fiscales (FFY) 2023–2027
Fase II de Mejoras de la Estación Lynn	Lynn (MBTA)	Modernización de Transporte Público	2023–24	\$48,100,000
Restauración de Washington Street	Brookline	Calles completas	2027	\$30,030,812
Restauración de puente Commonwealth Avenue (Ruta 30) sobre el río Charles r	Newton y Weston (MassDOT)	Calles completas	2024	\$22,725,820
Senderos/Carriles comunitarios, Componentes del MCRT de Belmont (Fase 1)	Belmont	Para bicicletas y peatones	2026	\$21,034,382
Construcción de McGrath Boulevard*	Somerville (MassDOT)	Infraestructuras principales	2027	\$20,000,000
Reconstrucción de Ruta 30	Weston	Calles completas	2026	\$17,028,272
Reconstrucción de Western Avenue*	Lynn	Calles completas	2027	\$15,000,000
Mejoras de Boston Street	Salem	Calles completas	2026	\$13,977,600
Reconstrucción de Park y Pearl Street	Chelsea	Calles completas	2027	\$12,123,769
Construcción de la vía férrea	Swampscott	Para bicicletas y peatones	2027	\$8,932,000

(Table ES-1 continued, 2)

Nombre del Proyecto	Municipalidad (Proponente)	Programa de Inversión MPO	Año Fiscal (FFY) de Financiación	Dólares Programados de la Meta Regional para los años fiscales (FFY) 2023–2027
Proyecto de mejoras de la Estación Forest Hills**	Boston (MBTA)	Modernización del transporte público	2024	\$6,400,000
Mejoras en las intersecciones de Boston Post Road (Ruta 20) en Wellesley Street	Weston	Mejoras en intersecciones	2026	\$2,681,330
Servicio de microtransporte de la RTA de Montachusett	Bolton, Boxborough, Littleton, y Stow (MART)	Conexiones comunitarias	2023–25	\$1,316,061
Ampliación del servicio de transporte de Pleasant Street	Watertown	Conexiones comunitarias	2023–25	\$1,002,198
Expansión del servicio microtransporte de NewMo	Newton	Conexiones comunitarias	2023–25	\$890,574
Ampliación del servicio de demanda de microtransporte CATA	Gloucester y Rockport (CATA)	Conexiones comunitarias	2023–25	\$813,291
Servicio de transporte Stoneham	Stoneham	Conexiones comunitarias	2023–25	\$796,817
Ampliación del servicio de microtransporte CatchConnect	Hudson y Marlborough (MWRTA)	Conexiones comunitarias	2023–25	\$450,163
Ampliación del sistema y reemplazos de la estación de Bluebikes	Cambridge	Conexiones comunitarias	2023	\$349,608
Ampliación del sistema Bluebikes	Malden y Medford	Conexiones comunitarias	2023	\$145,821

(Table ES-1 continued, 3)

Nombre del Proyecto	Municipalidad (Proponente)	Programa de Inversión MPO	Año Fiscal (FFY) de Financiación	Dólares Programados de la Meta Regional para los años fiscales (FFY) 2023–2027
Ampliación del sistema Bluebikes	Salem	Conexiones comunitarias	2023	\$119,629
Estacionamiento para bicicletas en Bruce Freeman Rail Trail	Acton	Conexiones comunitarias	2023	\$8,017
Estacionamiento para bicicletas en la escuela Chenery Middle School	Belmont	Conexiones comunitarias	2023	\$4,376
Total	N/A	N/A	N/A	\$223,930,540

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

*El financiamiento en esta tabla representa el primer año de financiamiento, y se prevé que la MPO de la región de Boston asigne fondos adicionales a estos proyectos en futuros ejercicios fiscales.

**La financiación en esta tabla representa la financiación parcial. Se identificarán otras fuentes de financiación para el proyecto de mejora de la estación de Forest Hills en futuros ejercicios fiscales. El costo total del proyecto es de \$68.000.000.

CATA = Autoridad de Transporte de Cape Ann (Cape Ann Transportation Authority). FFY = año fiscal federal. MART = Transporte Público Regional del Área de Montachusett (Montachusett Area Regional Transit.). MCRT = Vía Férrea Central de Massachusetts (Mass Central Rail Trail). MWRTA = Autoridad de Transporte Público Regional de MetroWest (MetroWest Regional Transit Authority). N/A = no aplicable. ACR = autoridad regional de tránsito.

Fuente: MPO de la Región de Boston.

El evento que impulsó el desarrollo del TIP de los años fiscales (FFYs) 2023-27 fue la aprobación de la Ley de Infraestructura Bipartita (Bipartisan Infrastructure Law, BIL), el 15 de noviembre de 2021. El BIL es la nueva autorización de fondos federales de cinco años para proyectos y programas de transporte, que reemplaza la Ley de Arreglo del Transporte Terrestre de EE.UU. (Fixing America's Surface Transportation Act, FAST) como la principal legislación que rige el proceso del TIP. El BIL incrementó la cantidad de fondos de la Meta Regional disponibles de la MPO de la Región de Boston para el desarrollo del TIP en el período de los años fiscales (FFYs) 2023-27 en aproximadamente un 20 por ciento en comparación con los niveles de financiamiento del TIP en los años fiscales (FFYs) 2022-2026. Estos fondos adicionales permitieron a la MPO programar una cantidad significativamente mayor de proyectos nuevos para este ciclo del TIP (2022) en comparación con el ciclo (10) del TIP de los años fiscales (FFY) 2022-2026 o el ciclo (8) del TIP del período (FFY) 2021-2025.

Como en la mayoría de los años, la mayoría de los fondos disponibles para la asignación por parte de la MPO durante el ciclo de TIP de los años fiscales (FFY) 2023-2027 se encontraba

en el quinto y último año del TIP, año fiscal federal 2027. Sin embargo, a diferencia de la mayoría de los años, la incorporación de aproximadamente \$ 20 millones en nuevos fondos de la BIL anuales a partir de año fiscal (FFY) 2023 creó nuevos excedentes de financiamiento en los primeros años fiscales federales del TIP (FFY 2023 y 2024). Estos excedentes estuvieron compuestos por los retrasos en la programación de dos proyectos ya financiados por la MPO (el proyecto # 606453-Mejoras en Boylston Street (Improvements on Boylston Street) y el proyecto # 606226-Reconstrucción de Rutherford Avenue (Reconstruction of Rutherford Avenue), ambos en Boston). La combinación de estas dinámicas condujo a un superávit de financiamiento superior a los \$90 millones en los años fiscales (FFY) 2023 y 2024.

La MPO no tenía ningún proyecto de Meta Regional actualmente financiado que pudiera acelerarse para hacer uso de estos fondos, por lo que la MPO trabajó junto con el MassDOT y la MBTA (la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (Massachusetts Bay Transportation Authority) para identificar aquellos proyectos que podrían financiarse en estos años fiscales. Conjuntamente, el MassDOT y la MBTA presentaron más de una docena de proyectos a la MPO para su consideración, de los cuales la MPO seleccionó tres proyectos para su financiación en los años fiscales (FFY) 2023 y 2024:

- Fase II de Mejoras de la Estación Lynn Fase II
- Restauración del puente, Commonwealth Avenue (Ruta 30) sobre el río Charles (Newton y Weston)
- Proyecto de Mejora de la Estación Forest Hills (Boston)

Estos proyectos no se evaluaron formalmente utilizando los criterios de selección de proyectos de la MPO antes de que la MPO tomara las decisiones preliminares de financiamiento, ya que el personal de la MPO no tuvo tiempo suficiente para calificar los proyectos antes de la fecha límite para la toma de decisiones de la MPO. A pesar de no haber sido calificados, los proyectos generalmente responden bien a muchas de las metas de la MPO, incluyendo la mejora de la seguridad y el acceso de los ciclistas y peatones, y el mantenimiento del estado de conservación del sistema de transporte de la región y de las carreteras más importantes. La información de la calificación se incluirá a estos proyectos cuando esté disponible.

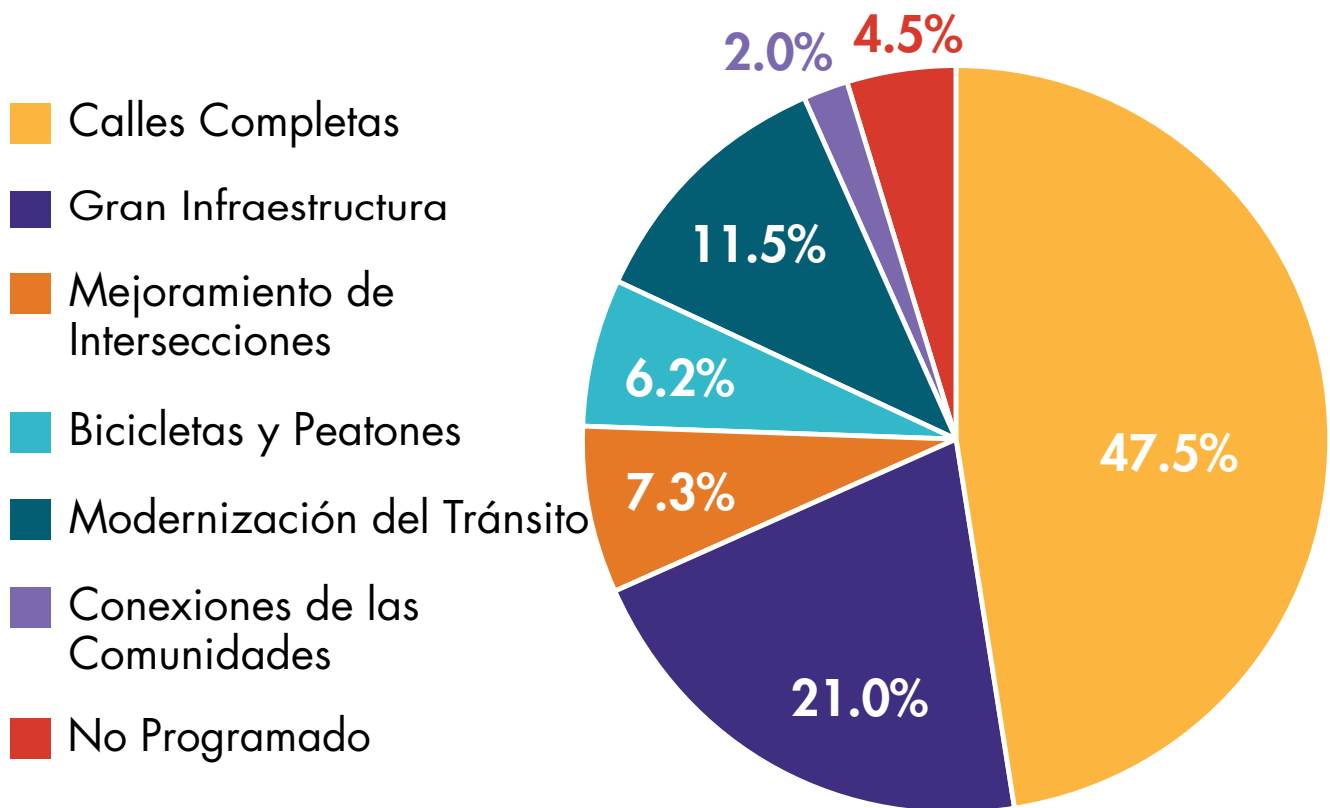
La MPO tomó otras varias decisiones importantes en la confección del Programa Regional de Metas (Regional Target Program) de los años fiscales (FFY) 2023-2027, que incluyen las siguientes:

- El financiamiento anual para el Programa de Conexiones Comunitarias de la MPO se incrementó de \$ 2 millones a \$ 2.5 millones, acercando el nivel de financiamiento de este programa a la meta del dos por ciento de la MPO, después de tener en cuenta los nuevos fondos disponibles a través de la Ley de Infraestructura Bipartita (Bipartisan Infrastructure Law, BIL).
- El financiamiento anual para el Programa de Modernización del Tránsito de la MPO se incrementó de \$ 5.5 millones a \$ 6.5 millones, acercando el nivel de financiamiento de este programa a la meta del cinco por ciento de la MPO, después de tener en cuenta los nuevos fondos disponibles a través del BIL.

- Aproximadamente \$ 29 millones en fondos de la Meta Regional no fueron asignados por la MPO, principalmente para el año fiscal (FFY) 2024. La MPO determinará los usos específicos de estos fondos en un futuro ciclo del TIP.

La Figura RE-1 muestra cómo se distribuye el financiamiento de la Meta Regional para los años fiscales (FFYs) 2023–2027 a través de los programas de inversión de la MPO. Como muestra el gráfico, el Programa de Objetivos Regionales de la MPO de la Región de Boston se dedica principalmente a mejorar la movilidad y la seguridad de todos los modos de transporte a través de inversiones significativas en los proyectos de Calles Completas (Complete Streets). Una gran parte de los fondos de la MPO también apoya la modernización de carreteras regionales importantes y la infraestructura del transporte público a través de inversiones en proyectos de infraestructura principal y modernización del transporte público. La MPO también escogió dejar aproximadamente \$ 29.2 millones sin asignarlos a algún programa, prefiriendo retener estos fondos para utilizarlos en futuros ciclos del TIP en apoyo de un programa general más flexible en los próximos años fiscales..

Figura RE-1
TIP de los años fiscales (FFYs) 2023–2027:
Financiamiento de la Meta Regional por parte del Programa de Inversión de la MPO



FFY = Año fiscal federal. MPO = Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization). TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program).

Fuente: MPO de la Región de Boston

Además de la asignación de fondos a través de los programas de inversión de la MPO enumerados anteriormente, la Tabla RE-2 brinda más información sobre la cantidad de proyectos y la asignación de fondos a través de cada programa del TIP de los años fiscales (FFYs) 2023–2027. Como se indica en la Figura RE-1, la MPO ha programado más del 95 por ciento de su financiación disponible durante cinco años. En el Capítulo 3, se brinda más información sobre cada proyecto financiado a través del Programa de Meta Regional de la MPO.

Tabla RE-2
Resumen de inversión de la Meta Regional de la MPO de la Región de Boston para los años fiscales 2023–27

Programa de Inversión de la MPO	Cantidad de Proyectos	Dólares de las Metas Regionales Programadas
Red de bicicletas y conexiones peatonales	4	\$40,222,704
Conexiones comunitarias (asignadas a proyectos)	13	\$6,374,274
Conexiones comunitarias (aún no asignadas a proyectos)	N/A	\$6,716,799
Calles completas*	22	\$306,251,630
Mejoras de intersecciones	7	\$47,175,058
Infraestructura principal: carretera	3	\$135,371,843
Modernización del transporte público (asignada a proyectos)	2	\$54,500,000
Modernización del transporte público (aún no asignada a proyectos)	N/A	\$19,500,000
No programado	N/A	\$29,243,530
Total	51	\$645,355,838

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

*Un proyecto de Calles Completas financiado por la MPO (608348-Bridge Street) está parcialmente financiado a través del Programa Discrecional de Asignaciones Específicas (Earmark Discretionary Program) del MassDOT.

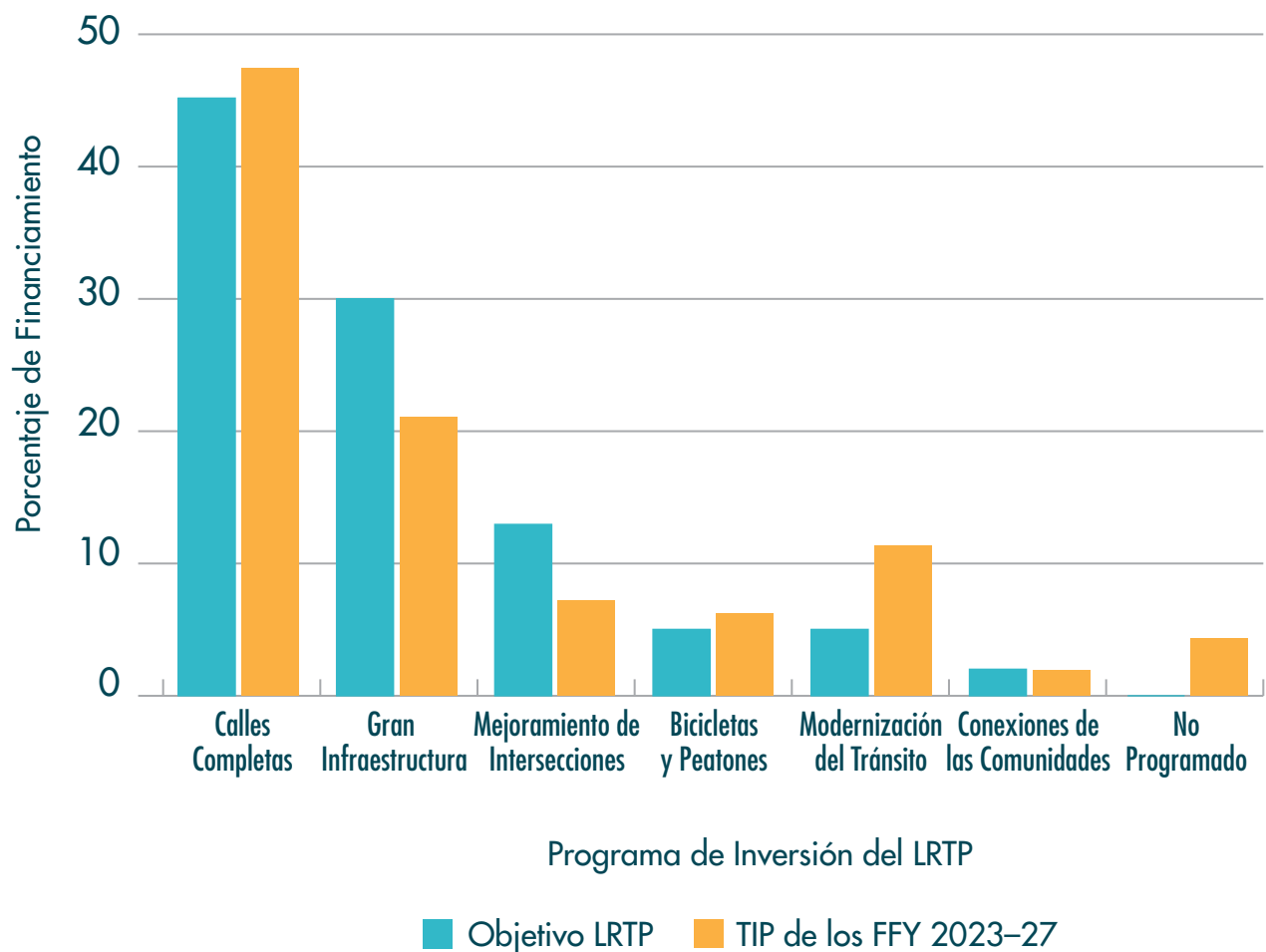
FFY = año fiscal federal. MPO = Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization). N/A = no aplicable.

Fuente: MPO de la Región de Boston.

Cuando toma las decisiones respecto a cuáles proyectos financiar, la MPO considera no sólo la distribución relativa de los fondos entre proyectos y programas de inversión, sino también cómo la asignación de fondos a cada programa de inversión se corresponde con los objetivos de financiamiento descritos en el Plan de Transporte de Larga Distancia (Long-Range Transportation Plan, LRTP) de la MPO, de *Destino 2040 (Destination 2040)*. Las dimensiones de los programas de inversión establecidos en el LRTP reflejan los tipos de proyectos que la MPO busca financiar para ayudarlo a alcanzar sus metas y objetivos de la región, desde mejorar la seguridad para todos los usuarios hasta promover la movilidad y la accesibilidad en toda la región. En el Capítulo 1 se encuentra disponible más información sobre las metas y objetivos de la MPO, y una comparación entre las dimensiones de los programas de inversión del LRTP y los niveles de financiamiento del programa del TIP para el período de los años fiscales (FFY) 2023-2027 se muestran en la Figura RE-2.

Figura RE-2

TIP de los años fiscales (FFYs) 2023–2027: Niveles de Financiación de las Metas Regionales en relación con las Metas del Programa de Inversión LRTP

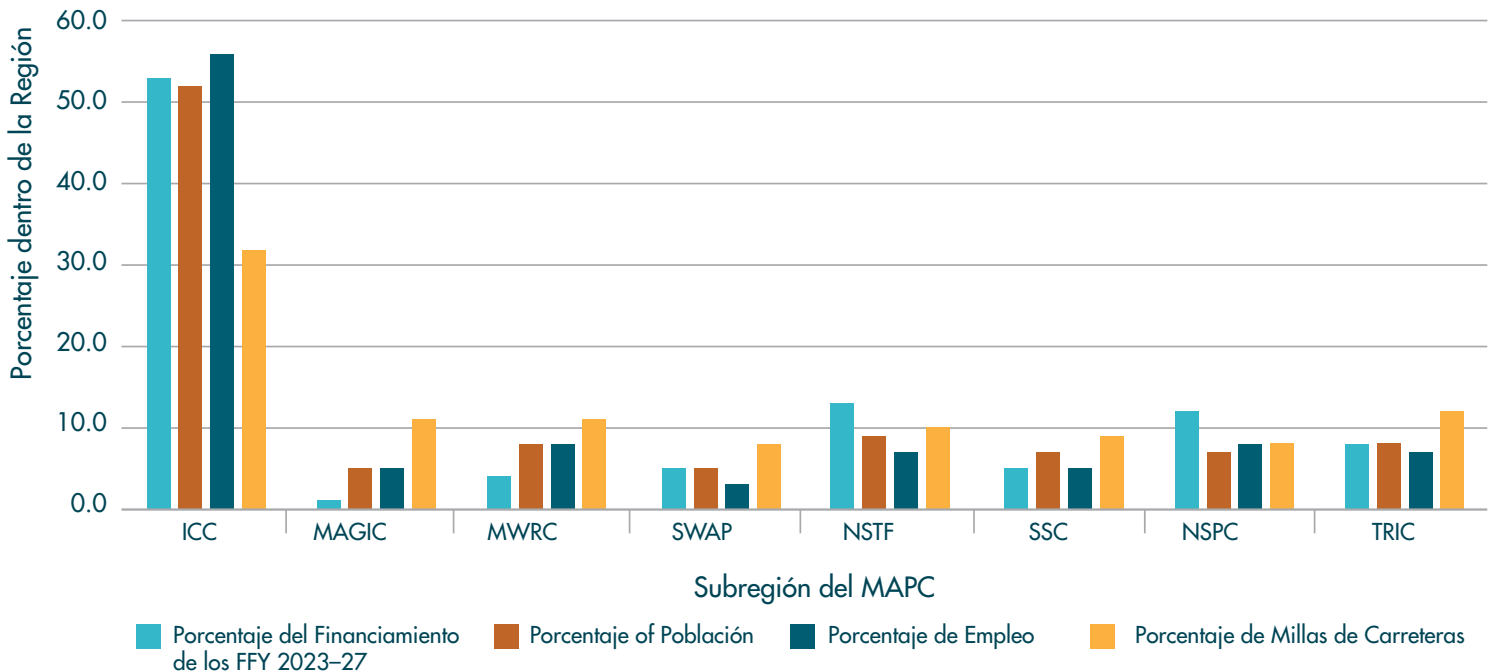


FFY = Año fiscal federal. LRTP = Plan de Transporte de Larga Distancia (Long-Range Transportation Plan). TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program).

Fuente: MPO de la Región de Boston.

Las inversiones realizadas en el TIP en los años fiscales federales (FFYs) 2023-2027 se implementarán en 44 ciudades y centros urbanos de toda la región de Boston, desde densas comunidades completamente desarrolladas de las áreas céntricas (Inner core) hasta suburbios en desarrollo más alejados del centro urbano. La Figura RE-3 ilustra la distribución de los fondos de la Meta Regional entre las ocho subregiones dentro de la jurisdicción de la MPO de la Región de Boston, según lo definido por el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (Metropolitan Area Planning Council, MAPC). Esta Figura también incluye información sobre cómo la distribución de los fondos se corresponde con las métricas claves que miden la necesidad de financiamiento por subregión, incluido el porcentaje de población regional, empleo y millas de carreteras de ayuda federal dentro de cada subregión.

Figura RE-3
TIP de los años fiscales (FFYs) 2023–2027: Niveles de Financiamiento de las Metas Regionales en relación con los Indicadores Claves



Note: Unprogrammed funds and funds held for the MPO’s Transit Modernization and Community Connections Programs are not included in this figure.

FFY = federal fiscal year. MAGIC = Grupo Asesor Minuteman de Coordinación Interlocal (Minuteman Advisory Group on Interlocal Coordination). MAPC = Consejo de Planificación del Área Metropolitana (Metropolitan Area Planning Council. MetroWest = Grupo de Colaboración Regional MetroWest (MetroWest Regional Collaborative). NSPC = Consejo de Planificación Suburbana Norte (North Suburban Planning Council). NSTF = Equipo de Trabajo de la Costa Norte (North Shore Task Force). SSC = Coalición de la Costa Sur (South Shore Coalition). SWAP = Comité Asesor del Suroeste (South West Advisory Committee). TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte (Transportation Improvement Program). TRIC = Consejo Interlocal de Three Rivers (Three Rivers Interlocal Council).

Fuente: MPO de la Región de Boston

En el Apéndice D se incluye información adicional sobre la distribución geográfica de la financiación de las Metas Regionales en toda la región, incluido un desglose de la financiación por municipio.

FINANCIAMIENTO DEL TIP EN LOS AÑOS FISCALES FEDERALES 2023–2027

Programa de Carreteras

El Programa de Carreteras TIP se elaboró con el supuesto de que los fondos federales para el estado oscilarían entre \$ 789 millones y \$ 850 millones anuales durante los próximos cinco años. Estos montos incluyen los fondos que serían reservados inicialmente por el MassDOT como pagos para el Programa de construcción de Puente Acelerado (Accelerated Bridge Program) y excluyen los fondos de contrapartida requeridos. Los niveles de financiamiento para el Programa de Carreteras del TIP para el período de los años fiscales (FFYs) 2023-2027 representan un aumento de aproximadamente el 18 por ciento con respecto a los niveles del TIP para el período de los años fiscales (FFYs) 2022-2026. Este es un resultado directo del amplio aumento en el financiamiento de la fórmula federal resultante tras la aprobación de la BIL en noviembre de 2021.

El proceso de decidir sobre cómo usar estos fondos federales en la región de Boston sigue varios pasos. Primero, el MassDOT reserva fondos para los pagos del servicio de la deuda de las Notas de anticipación de subvenciones (Grant Anticipation Notes, GANs) para el Programa Puente Acelerado (Accelerated Bridge Program); los pagos anuales de las GANs oscilan entre \$ 89 millones y \$ 134 millones anuales durante los cinco años de este TIP.

Los fondos restantes del Programa de Carreteras de Ayuda Federal (Federal-Aid Highway Program) se presupuestan para apoyar las prioridades estatales y regionales (es decir, MPO). En el TIP del período de los años fiscales (FFY) 2023-2027, se dispuso de entre \$870 millones y \$895 millones anuales para la programación en todo el estado, incluidos los montos federales y la contrapartida local. El MassDOT habitualmente proporciona la contrapartida (que también puede ser dada por otras entidades); de este modo, los proyectos generalmente se financian con un 80 por ciento del dinero federal y un 20 por ciento de los dólares estatales, dependiendo del programa de financiamiento. Los costos del diseño del proyecto están a cargo del proponente del proyecto.

Luego, el MassDOT asigna fondos a través de las siguientes categorías de financiamiento:

- **Programas de restauración:** Estos programas incluyen el Programa de Puentes, que comprende inspecciones, mantenimiento sistemático y mejoras del Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System, NHS) y no pertenecientes al NHS, el Programa de Pavimentación (Pavement Program), el Programa de Mejoras de Carreteras (Roadway Improvements Program) y el Programa de Mejoras de Seguridad (Safety Improvements Program).
- **Programas de modernización:** Estos programas incluyen el Programa de Actualización (Retrofit Program) de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA), el Programa de Mejora de Intersecciones (Intersection Improvement Program), el Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (Intelligent Transportation System, ITS) y el Programa de Reconstrucción de Carreteras (Roadway Reconstruction Program).
- **Programas de Expansión:** Estos programas incluyen el Programa de Bicicletas y Peatones y el Programa de Capacidad.

Finalmente, una vez que se han satisfecho estas necesidades, el MassDOT asigna los fondos restantes entre las 13 MPOs del estado para la programación. Este financiamiento discrecional para las OPM se subasigna por fórmula para determinar los montos de la Meta Regional. La MPO de la Región de Boston recibe la mayor parte de los fondos de la MPO en el estado, que representa aproximadamente el 43 por ciento de los fondos de la Meta Regional de Massachusetts asignados a la región. El MassDOT desarrolla estas metas en consulta con la Asociación de Agencias de Planificación Regional de Massachusetts (Massachusetts Association of Regional Planning Agencies, MARPA). Este TIP se programó con el supuesto de que la MPO de la Región de Boston tendrá entre \$ 129 millones y \$ 132 millones anuales para los montos de la Meta Regional, que consisten en fondos federales y fondos estatales de contrapartida

Cada MPO puede decidir cómo priorizar su financiamiento de la 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 flexibilizado partes de sus fondos de carreteras al Programa de Transporte Público para proyectos de expansión y a través de sus Programas de Modernización del Transporte Público (Transit Modernization) y Conexiones Comunitarias (Community Connections). El Programa de Carreteras del TIP detalla los proyectos que recibirán fondos de la Meta Regional (Regional Target) de la MPO de la Región de Boston y proyectos de infraestructura en todo el estado dentro de la región de Boston. La información sobre estas inversiones se describe en el Capítulo 3.

Programa de Transporte

La Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA) 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 MPO de la región de Boston que reciben estos fondos son 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 Transporte Público Regional de MetroWest (MetroWest Regional Transit Authority, MWRTA). La MBTA, con su extenso programa de tránsito e infraestructura, es el receptor de la mayoría de los fondos federales del transporte público de la región.

Como legislación federal de transporte actual, el BIL asigna fondos a proyectos de tránsito a través de los siguientes programas de fórmula:

- **Artículo 5307 (Subvenciones de fórmula de área urbanizada):** Proporciona subvenciones a áreas urbanizadas para apoyar el transporte público en función de los niveles de servicio de transporte, la población y otros factores.
- **Artículo 5337 (Guías Fijas / Autobús):** Busca mantener los sistemas de transporte público en buen estado de buena reparación a través de proyectos de capital de reemplazo y reconstrucción
- **Artículo 5309 (Subvenciones de inversión de capital de vías fijas):** Proporciona subvenciones para sistemas nuevos y ampliaciones de ferrocarriles, autobuses de transporte rápido y transbordadores que reflejan las prioridades locales para mejorar las opciones de transporte en los corredores importantes.

- **Artículo 5339 (Autobuses e Instalaciones para autobuses):** Proporciona fondos para reemplazar, reconstruir y comprar autobuses y equipo relacionado, y para construir instalaciones relacionadas con autobuses.
- **Artículo 5310 (Movilidad mejorada de personas mayores e individuos con discapacidades):** Proporciona fondos para apoyar el transporte para satisfacer las necesidades especiales de los adultos mayores y las personas con discapacidades

PROCESO DE DESARROLLO DEL TIP

Información General

A la hora de determinar los proyectos que se financian a través del proceso de financiación de la Meta Regional, los miembros de la MPO colaboran con los municipios, las agencias estatales, los miembros del público, los grupos de defensa y otras partes interesadas. El directorio de la MPO utiliza criterios de evaluación en su proceso de selección de proyectos para ayudar a identificar y priorizar los proyectos que avanzan en el progreso en las seis áreas de las metas de la MPO:

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

Además, la MPO ha establecido programas de inversión, los cuales están diseñados para dirigir el financiamiento de la Meta Regional hacia las áreas prioritarias de la MPO en los próximos 20 años, para ayudar a cumplir estas metas. Los programas de inversión son los siguientes:

- Mejoras en las intersecciones
- Calles completas
- Infraestructuras principales
- Red de bicicletas y conexiones peatonales
- Conexiones comunitaria
- Modernización del transporte

Los proyectos que la MPO selecciona para la recepción del financiamiento de la Meta Regional a través del proceso de desarrollo del TIP se encuentran incluidos en uno de los seis programas de inversión enumerados anteriormente. En el Capítulo 2, se presenta más información sobre los programas de inversión de la MPO.

En los últimos años, la MPO ha estado incorporando las prácticas de planificación y programación basadas en el rendimiento (PBPP, por sus siglas en inglés) en la elaboración del TIP y de otros procesos. Estas prácticas están diseñadas para ayudar a dirigir los fondos de MPO hacia el logro de resultados específicos para el sistema de transporte. Las metas y los programas de inversión de la MPO son componentes importantes en el marco del PBPP. En el año fiscal federal (FFY) 2018, la MPO comenzó a establecer metas para las mediciones específicas de desempeño. Con el paso del tiempo, la MPO podrá vincular más estrechamente sus metas de rendimiento, las decisiones de inversión y las actividades de seguimiento y evaluación. En el Capítulo 4 y en el Apéndice A (Tabla A-2) figura más información sobre el PBPP.

Alcance comunitario y Recopilación de datos

El proceso de alcance comunitario comienza a principios del año fiscal federal, cuando las ciudades y pueblos designan los contactos para el TIP y comienzan a elaborar una lista de proyectos prioritarios que serán considerados para el financiamiento federal, y el personal de MPO pide al personal de las ciudades y centros urbanos de la región que identifique sus proyectos prioritarios. El personal de la MPO compila las solicitudes de financiamiento del proyecto en un *Universo de Proyectos (Universe of Projects)*, una lista de los proyectos identificados como candidatos potenciales para recibir fondos a través del TIP, de todas las Redes de Redes de Bicicletas y Peatones, Calles Completas, Mejoras de Intersecciones y Proyectos de Infraestructura Principal. Los proyectos que buscan financiamiento a través del Programa de Conexiones Comunitarias de la MPO no están incluidos en el *Universo*, ya que todos los proyectos que solicitan el proceso de solicitud discreto de este programa se consideran para su financiamiento. La MPO no tiene actualmente una lista de proyectos de Modernización del transporte en el *Universo*, ya que el proceso de admisión de proyectos para este programa se está elaborando actualmente. El *Universo* incluye proyectos en diferentes niveles de preparación, desde aquellos con un trabajo significativo de ingeniería y de diseño completo hasta aquellos que aún se encuentran al principio de la etapa conceptual o de planificación. El personal de MPO recopila datos sobre cada proyecto en el *Universo* para que los proyectos puedan ser evaluados.

Evaluación del proyecto

El personal de la MPO evalúa los proyectos en función su adecuación a las metas de la MPO. Para que el personal de MPO realice una evaluación completa del proyecto, los proyectos de la Red de Bicicletas y Peatones, Calles Completas, Mejoras de Intersecciones e Infraestructura Principal deben contar con un informe de proyecto funcional o los planes del proyecto deben incluir el nivel de detalle definido en un informe de proyecto funcional, un umbral que suele alcanzarse cuando un proyecto se acerca a la fase del 25%. Para la realización de la evaluación de los proyectos que se están considerando a través del Programa de Conexiones Comunitarias (Community Connections Program) de la MPO, los proponentes del proyecto deben presentar una solicitud completa al personal de la MPO

En respuesta a los aumentos significativos de costos en los ciclos recientes del TIP para proyectos ya programados para su financiamiento, el directorio de la MPO creó un comité tras el ciclo del TIP del período de los años fiscales (FFY) 2022-2026 para explorar más a fondo las causas de los aumentos de costos de los proyectos e idear cambios en las políticas de la MPO

para apoyar la entrega de proyectos más confiables. El Comité Ad Hoc de Costos del Proyecto (Project Cost Ad Hoc Committee) del TIP comenzó su tarea en junio de 2021 y presentó un conjunto de recomendaciones de políticas al directorio completo de MPO en septiembre de 2021. Estos cambios fueron adoptados formalmente por la MPO el 4 de noviembre, 2021 y entraron en vigor para el desarrollo del TIP de los años fiscales (FFY) 2023- 2027.

Entre otros cambios, la MPO optó por codificar su política de exigir que los proponentes de proyectos presenten el 25 por ciento de los planes del proyecto y obtengan una estimación de costos actualizada para sus proyectos antes de ser programados en el TIP. Aunque esta nueva política entró formalmente en vigor para el ciclo del TIP de los años fiscales 2023-27, la MPO deseaba mantener este umbral flexible en su primer año de aplicación, dado que la política no se adoptó hasta después del inicio del desarrollo del TIP. Además, los proyectos todavía pueden ser calificados antes de llegar a la etapa de plan del proyecto del 25 % con el fin de proporcionar a los proponentes una idea de la medida en que sus proyectos se alinean con los objetivos de la MPO y los criterios de puntuación.

Los resultados de la evaluación de todos los proyectos se presentan a los miembros de la junta de la MPO para su consideración en la programación en el TIP. Las puntuaciones del borrador se comparten directamente con los proponentes del proyecto, momento en el cual se alienta a los proponentes a revisar las puntuaciones y a proporcionar comentarios para que el personal de la MPO pueda realizar los ajustes necesarios para llegar a unos resultados finales precisos. Una vez que los proponentes revisan sus puntuaciones, los resultados finales de las puntuaciones se publican 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

Un paso importante hacia la programación del TIP se lleva a cabo a mitad del ciclo de desarrollo de TIP en una reunión, conocida como el Día de Preparación de TIP, a la que asisten tanto el personal de MassDOT como el de la MPO. En esta reunión, los gerentes de proyecto de MassDOT proporcionan actualizaciones sobre los cambios de costos y cronogramas relacionados con los proyectos actualmente programados. Estos cambios en los costos y 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 adición de nuevos proyectos en el año ultraperiférico de la TIP.

Entre las otras nuevas políticas promovidas por el Comité Ad Hoc de Costos de Proyectos de TIP, el directorio de la MPO adoptó una política que requiere que los proponentes de proyectos que experimentaron un aumento de costos del 25% o más (para proyectos que cuestan menos de \$ 10 millones) o \$ 2.5 millones o más (para proyectos que cuestan más de \$ 10 millones) presenten al directorio de la MPO las razones de estos aumentos de costos. La MPO luego compararía estos proyectos, a los nuevos costos, con otros proyectos basados en una evaluación de costo-efectividad antes de tomar una decisión sobre si financiar o no los proyectos con los costos más altos. Estos cambios en los costos se revelan con mayor frecuencia a través de conversaciones entre el personal del MassDOT y el personal de la MPO durante el Día de Preparación de TIP, lo que hace que esta nueva política sea especialmente relevante en esta etapa del desarrollo del TIP.

Recomendación del personal y proyecto de TIP

Utilizando los resultados de la evaluación y la información sobre la preparación del proyecto (es decir, la medida en que un proyecto está completamente diseñado y listo para la construcción), el personal de MPO prepara una recomendación o una serie de escenarios de programación sobre cómo programar el financiamiento de la Meta Regional en el TIP. Otras consideraciones, como si un proyecto se incluyó en el LRTP, aborda una necesidad de transporte identificada o promueve la distribución de las inversiones en transporte en toda la región, también se incorporan en estos escenarios de programación. La recomendación del personal siempre está limitada financieramente, es decir, sujeta a los fondos disponibles. Había aproximadamente \$ 645 millones de fondos de Meta Regional disponibles para la MPO de la Región de Boston para los años fiscales (FFYs) 2023-2027. En este ciclo del TIP, los miembros del directorio de la MPO discutieron varios escenarios para el Programa de Metas Regionales para proyectos de carreteras y seleccionaron un programa preferido en marzo de 2022.

Además de priorizar el financiamiento de la Meta Regional, el directorio de la MPO revisa y respalda el programa de carreteras estatales que el MassDOT recomienda para la programación. El directorio también revisa y respalda la programación de fondos para los programas de capital de transporte de MBTA, CATA y MWRTA.

APROBACIÓN DEL TIP

Después de seleccionar un escenario de programación preferido, generalmente a fines de marzo, el directorio de la MPO vota para publicar el borrador del TIP para un período de revisión pública de 21 días. El período de comentarios generalmente comienza a fines de abril o principios de mayo, y durante este tiempo la MPO invita a los miembros del público, funcionarios municipales y otras partes interesadas en la región de Boston a revisar el programa propuesto y enviar comentarios. Durante el período de revisión pública, el personal de MPO organiza reuniones públicas para discutir el borrador del documento del TIP y obtener comentarios adicionales.

Después de finalizado el período de revisión pública, el directorio de la MPO revisa todos los comentarios municipales y públicos y puede cambiar elementos del documento o su programación. El directorio de la MPO luego respalda el TIP y lo presenta a la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) y la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA) para su aprobación. El MassDOT incorpora el TIP respaldado por la MPO en el Programa Estatal de Mejora del Transporte (Transportation Improvement Program, STIP). La FHWA, FTA y la Agencia de Protección Ambiental United States revisan el STIP para su certificación antes del 30 de septiembre, el cierre del año fiscal federal.

ACTUALIZACIONES DEL TIP

Incluso después de que se haya finalizado el TIP, a menudo se deben introducir modificaciones administrativas, enmiendas y ajustes debido a cambios en el cronograma del proyecto, el costo del proyecto, las fuentes de financiamiento o los ingresos disponibles. Esto puede requerir la reprogramación de un proyecto en un año de financiación diferente o la programación de

fondos adicionales para un proyecto.

Los avisos de modificaciones y enmiendas administrativas se publican en el sitio web de la MPO. Si es necesaria una enmienda, la MPO notifica a los municipios afectados, las partes interesadas y los miembros del público por correo electrónico. La MPO generalmente tiene un período de revisión pública de 21 días antes de tomar la acción 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 son menores y generalmente no justifican un período de revisión pública.

PERMANEZCA INVOLUCRADO CON EL TIP

La participación pública es un aspecto importante del proceso de planificación del transporte. Visite bostonmpo.org para obtener más información sobre la MPO, para ver el TIP completo y para enviar sus comentarios. También, si desea, puede registrarse para recibir actualizaciones y avisos de noticias 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 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: 857.702.3702 (voz)

Para las personas con dificultades auditivas o de habla, conéctese a través del servicio estatal MassRelay

Servicio MassRelay:

Retransmisión mediante TTY o transferencia de audición: 800.439.2370

Retransmisión por voz: 866.887.6619

Retransmisión mediante texto a voz: 866.645.9870

Fax: 617.570.9192

Correo electrónico: publicinfo@ctps.org

El Resumen Ejecutivo del TIP de los años fiscales federales (FFYs) 2022–2026 también está disponible en su versión traducida en:

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