



PLAN DE MEJORA DEL TRÁFICO

AÑO FISCAL FEDERAL
2024-28



RESUMEN EJECUTIVO

ES.1 INTRODUCCIÓN

El plan de inversión de capital de cinco años de la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) de la región de Boston, el Programa de mejoramiento de transporte (TIP, por sus siglas en inglés) de los años fiscales federales (FFY, por sus siglas en inglés) 2024-28, es el programa de inversión a corto plazo para el sistema de transporte de la región. Guiado por la visión, metas y objetivos del MPO de la región de Boston, el TIP da prioridad a las inversiones que preservan el actual sistema de transporte en estado de conservación, proporcionen transporte seguro para todos los modos, mejoren la habitabilidad, promuevan la equidad y sustentabilidad, y mejoren la movilidad en toda la región. Estas inversiones financian el mejoramiento de las carreteras arteriales y de las intersecciones, el mantenimiento y la ampliación del sistema de transporte público, la construcción de carriles para bicicletas, la mejora de las infraestructuras para peatones y la reconstrucción de grandes autopistas.

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

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

ES.2 INVERSIONES DEL TIP DE LOS FFY 2024-28

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



ES.2.1 PROGRAMA DE AUTOPISTAS

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

En Massachusetts, el financiamiento del Programa federal de autopistas es repartido por el MassDOT, que asigna los fondos a los pagos de las Notas de anticipación de subvenciones (GAN, por sus siglas en inglés), a varios programas a nivel estatal y a los Objetivos Regionales para las MPO del estado. En el TIP de los FFY 2024-28, los programas de carreteras, de puentes, de bicicletas y de peatones dan cuenta de casi 2.4 mil millones de dólares de financiamiento de la región de Boston. El financiamiento del Objetivo Regional proporcionado por las MPO puede programarse para proyectos a discreción de la MPO, mientras que el MassDOT tiene discreción para proponer sus proyectos recomendados para programas a nivel estatal, tales como los relativos a las reparaciones de puentes y mantenimiento de autopistas interestatales.

ES.2.2 PROGRAMA DE TRÁNSITO

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

El TIP de los FFY 2024-28 incluye 4.05 mil millones de dólares en inversión de tránsito por parte de las autoridades de tránsito que apoyarán el estado de conservación, modernizarán el sistema de tránsito y aumentarán el acceso al tránsito. Además, a partir del FFY 2025, la MPO asignará 6.5 millones de dólares de sus fondos anuales del Objetivo Regional a su nuevo programa de inversión de Modernización de tránsito. Este programa pretende aumentar las inversiones realizadas a través del Programa de tránsito mediante el uso de una parte del financiamiento del Programa de autopistas para satisfacer las necesidades insatisfechas de proyectos de tránsito de la región. La MPO ya ha comenzado a financiar proyectos específicos mediante este programa antes del FFY 2025 en base a un excedente de financiamiento disponible para el FFY 2024, como se detalla a continuación.

ES.3 DETALLES DEL PROGRAMA DE OBJETIVO REGIONAL

Durante los FFY 2024-28, la MPO de la región de Boston planea financiar 58 proyectos con su financiamiento del Objetivo Regional. En total, durante este ciclo del TIP, se añadieron 21 nuevos proyectos al Programa de Objetivo Regional. Los detalles de estos proyectos están disponibles en la tabla ES-1.



Tabla ES-1

Nuevos proyectos del Objetivo Regional financiados en el TIP de los FFY 2024-28

Nombre del proyecto	Municipalidad (proponente)	Programa de inversión de la MPO	FFY de financiamiento	Dinero del Objetivo Regional programado en los FFY 2024-28
Vía verde Malden-Spot Pond Brook	Malden	Red de bicicletas y conexiones peatonales	2027	\$4,858,127
Ampliación de la vía férrea Natick—Cochituate, desde la estación MBTA hasta Mechanic Street	Natick	Red de bicicletas y conexiones peatonales	2028	\$7,760,451
Reconstrucción de Canton Street a University Drive, Westwood–Norwood, incluyendo la rehabilitación de de N-25-032=W-31-018	Westwood	Calles completas	2027	\$22,094,875
Boston—Presevación del Puente, B-16-066 (38D), Cambridge Street sobre MBTA	Boston	Calles completas	2026	\$16,632,000
Reconstrucción integral de la calle principal del centro de Wakefield	Wakefield	Calles completas	2028	\$16,581,200
MWRTA Ampliación del Servicio de Microtránsito CatchConnect de la MWRTA, Fase II	MWRTA	Conexiones de las comunidades	2024–26	\$380,477
Lynn—Prioridad de las señales de tránsito del Corredor de Broad Street	Lynn	Conexiones de las comunidades	2024	\$297,800
Aparcamiento para bicicletas de Medford-Nivel 1	Medford	Conexiones de las comunidades	2024	\$29,600
Ampliación de BlueBikes de Medford	Medford	Conexiones de las comunidades	2024	\$118,643
Programa de bicicletas de las escuelas públicas de Canton	Canton	Conexiones de las comunidades	2024	\$22,500
Aparcabicicletas del centro de Canton	Canton	Conexiones de las comunidades	2024	\$10,000
Adopción de Bluebikes eléctricas en Boston	Boston	Conexiones de las comunidades	2024	\$1,020,000

Nombre del proyecto	Municipalidad (proponente)	Programa de inversión de la MPO	FFY de financiamiento	Dinero del Objetivo Regional programado en los FFY 2024-28
Adopción de Bluebikes eléctricas en Cambridge	Cambridge	Conexiones de las comunidades	2024	\$352,575
Sistema de gestión de estacionamientos de Acton	Acton	Conexiones de las comunidades	2024	\$15,000
Partida para el estado de conservación de Bike-share	CTPS	Conexiones de las comunidades	2025-28	\$6,000,000
Everett—Mejoras multimodales y de seguridad en la ruta 16	MassDOT	Mejoramiento de intersecciones	2027	\$5,246,920
Chelsea—Mejoras de seguridad específicas y obras relacionadas en Broadway, desde Williams Street hasta City Hall Avenue	MassDOT	Mejoramiento de intersecciones	2025	\$12,872,911
Mejoras en la accesibilidad a la estación Jackson Square	MBTA	Modernización del tránsito	2024-25	\$26,250,000
Elementos de acción temprana para la transformación ferroviaria-Estación Reading y enclavamiento Wilbur	MBTA	Modernización del tránsito	2024	\$14,000,000
Línea de autobús de Columbus Avenue, Fase II	MBTA	Modernización del tránsito	2024	\$11,750,000
Piloto de apoyo al diseño del proyecto	CTPS	Piloto de apoyo al diseño del proyecto	2025	\$4,000,000
Total	N/A	N/A	N/A	\$150,293,079

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

CTPS = Organización de Planificación del Transporte Central. FFY = Año fiscal federal. MPO = Organización de Planificación Metropolitana MWRTA = Autoridad de Tránsito Regional MetroWest. N/C = No corresponde. TIP = Programa de Mejoramiento de Transporte.

Fuente: MPO de la región de Boston.

Convertida en ley el 15 de noviembre de 2021, la Ley Bipartidista de Infraestructuras (BIL, por sus siglas en inglés) es la autorización de financiamiento federal quinquenal para proyectos y programas de transporte, y sustituye a la Ley de Arreglo del Transporte Terrestre de Estados Unidos (FAST, por sus siglas en inglés) como legislación principal que



rige el proceso del TIP. La BIL aumentó la cantidad de financiamiento del Objetivo Regional disponible para la MPO de la región de Boston, para el desarrollo del TIP de los FFY 2024-28, en aproximadamente 20 por ciento respecto a los niveles de financiamiento de los TIP bajo la Ley FAST, el último de los cuales fue el TIP de los FFY 2022-26.

La mayor parte del financiamiento disponible para la adjudicación por parte de la MPO, durante el ciclo de los FFY 2024-28, estaba en quinto y último año del TIP, FFY 2028. Sin embargo, los cambios en la preparación de algunos proyectos crearon excedentes de financiamiento en los primeros años del TIP, los FFY 2024 y 2025, y en el FFY 2027. Estos excedentes se debieron a retrasos en la programación de varios proyectos ya financiados por la MPO. Esta dinámica conllevó a un excedente de financiamiento de 66.5 millones de dólares en los FFY 2024 y 2025 y a una disponibilidad total de financiamiento de 202 millones de dólares en todos los años del TIP.

La MPO no tenía ningún proyecto de Objetivo Regional que pudiese acelerarse para usar esos fondos, así que la MPO trabajó con el MassDOT y la MBTA para identificar proyectos que pudiesen ser financiados en estos años fiscales. En conjunto, el MassDOT y la MBTA trajeron más de una docena de proyectos para la consideración de la MPO, de los cuales la MPO seleccionó cuatro proyectos a ser financiados en los FFY 2024 y 2025.

- Líneas de autobuses de Columbus Avenue, Fase II
- Elementos de acción temprana para la transformación ferroviaria-Estación Reading y enclavamiento Wilbur
- Mejoras en la accesibilidad a la estación Jackson Square
- Chelsea—Mejoras de seguridad específicas y obras relacionadas en Broadway, desde Williams Street hasta City Hall Avenue

La MPO también seleccionó dos proyectos del MassDOT para su financiamiento en el FFY 2027:

- Everett—Mejoras multimodales y de seguridad en la ruta 16
- Boston—Reemplazo del puente B-16-365- Storrow Drive sobre las rampas Bowker

Estos proyectos no se evaluaron formalmente usando los criterios de selección de proyectos de la MPO antes de que la MPO tomara las decisiones preliminares de financiamiento, el personal de la MPO no tuvo suficiente tiempo para calificar los proyectos antes de la fecha límite de toma de decisión de la MPO. A pesar de no haber sido calificados, en general, los proyectos se alinean bien con muchos de los objetivos de la MPO, incluso con aumentar la seguridad y acceso a las bicicletas y peatones, y ampliar la accesibilidad y mantenimiento del estado de conservación del sistema de tránsito y carreteras críticas de la región. La información de calificación de estos proyectos se incluirá cuando esté disponible.

La MPO tomó otras decisiones clave en la redacción del Programa de Objetivo Regional de los FFY 2024-28, incluso las siguientes:

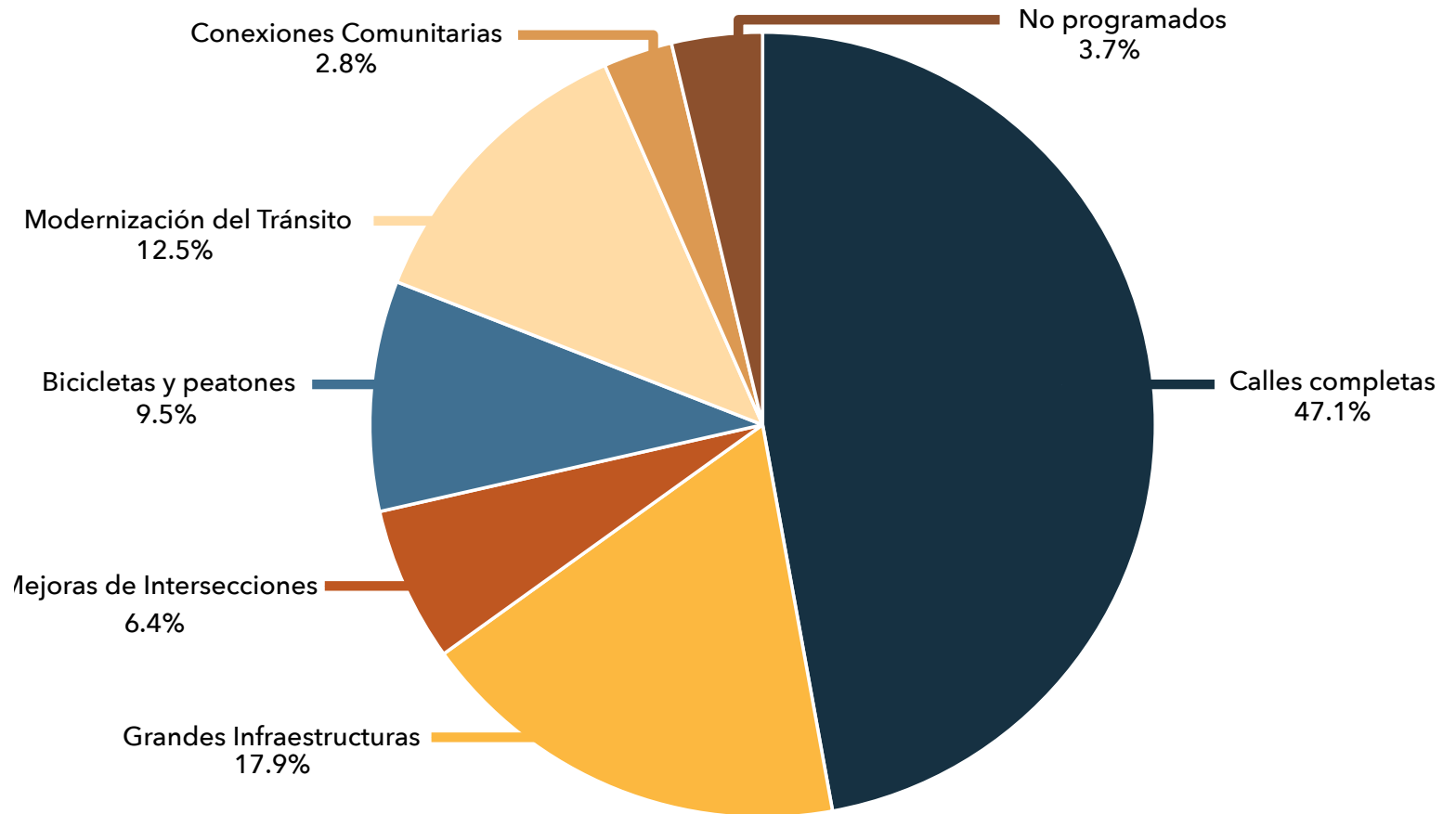
- La MPO introdujo una partida de apoyo a Bikeshare para financiar los proyectos de inversión para la reparación y mejoramiento de las iniciativas de Bikeshare en la región a partir del FFY 2025. El proyecto es financiado con 1 millón de dólares por año en los FFY 2025 y 2026, y 2 millones de dólares por año en FFY 2027 y 2028.
- En el FFY 2025 la MPO adjudicó 4 millones de dólares para financiar una iniciativa piloto que proporcionaría apoyo financiero de la MPO para que las comunidades diseñen proyectos y para ofrecer recursos adicionales a las comunidades más temprano en el ciclo de vida de un proyecto.
- El monto programado del Proyecto 607981, Somerville—Construcción del Bulevar McGrath, en el FFY 2027 fue incrementado a 15 millones para acelerar el cronograma del proyecto.
- La contribución de la MPO al Proyecto de mejoramiento de la Estación Forest Hills de la MBTA se eliminó debido a la falta de financiamiento de otros contribuyentes.

La Figura ES-1 muestra cómo se distribuye el financiamiento del Objetivo Regional para el FFY 2024-28 en todos los programas de inversión de la MPO. Como muestra la tabla, el Programa del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston se dedica principalmente a promover la movilidad y la seguridad para todos los modos de transporte a través de inversiones significativas en los proyectos de Calles completas. Una gran parte de los fondos de la MPO también apoya la modernización de las carreteras regionales claves y la de la infraestructura de tránsito a través de inversiones en proyectos de Modernización del tránsito de grandes infraestructuras. La MPO también optó por dejar aproximadamente 31.9 millones de dólares sin programar, y prefirió retener estos fondos para su uso futuro en los ciclos del TIP en respaldo de un programa general más flexible en los próximos años fiscales.



Figura ES-1

Financiamiento del Objetivo Regional del TIP del FFY 2024–28 mediante el programa de inversión de la MPO



FFY = Año fiscal federal. MPO = Organización de Planificación Metropolitana TIP = Programa de Mejoramiento de Transporte.

Fuente: MPO de la región de Boston.

Además de la distribución de financiamiento en todos los programas de inversión de la MPO antes enumerados, la Tabla ES-2 detalla la cantidad de proyectos y la asignación de fondos en cada programa TIP de los FFY 2024-28. Como se indicó en la Figura ES-1, la MPO ha programado más del 95 por ciento de su financiamiento disponible para cinco años. En el Capítulo 3 hay más detalles de cada proyecto financiado a través del programa de Objetivo Regional de la MPO.

TABLA ES-2

Resumen de la inversión del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston de los FFY 2024–28

Programa de inversión de la MPO	Cantidad de proyectos	Dinero del Objetivo Regional programado
Red de bicicletas y conexiones peatonales	6	\$66,140,116
Conexiones de las comunidades (asignado a los proyectos)*	17	\$11,529,796
Conexiones de las comunidades (aún no asignado a los proyectos)	N/C	\$8,334,827
Calles completas*	22	\$328,884,130
Mejoramiento de intersecciones	5	\$44,424,588
Gran infraestructura - Carretera	3	\$125,094,890
Modernización del tránsito (asignado a los proyectos)	4	\$65,600,000
Modernización del tránsito (aún no asignado a los proyectos)	N/C	\$21,500,000
No programado	N/C	\$26,036,440
Total	57	\$697,544,788

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

* Esto incluye 6 millones de dólares en financiamiento en apoyo a Bikeshare a partir del FFY 2025.

**El Piloto de apoyo al diseño del proyecto de 4 millones de dólares en el FFY 2025 se contabiliza en este programa.

FFY = Año fiscal federal. MPO = Organización de Planificación Metropolitana N/C = No corresponde.

Fuente: MPO de la región de Boston.

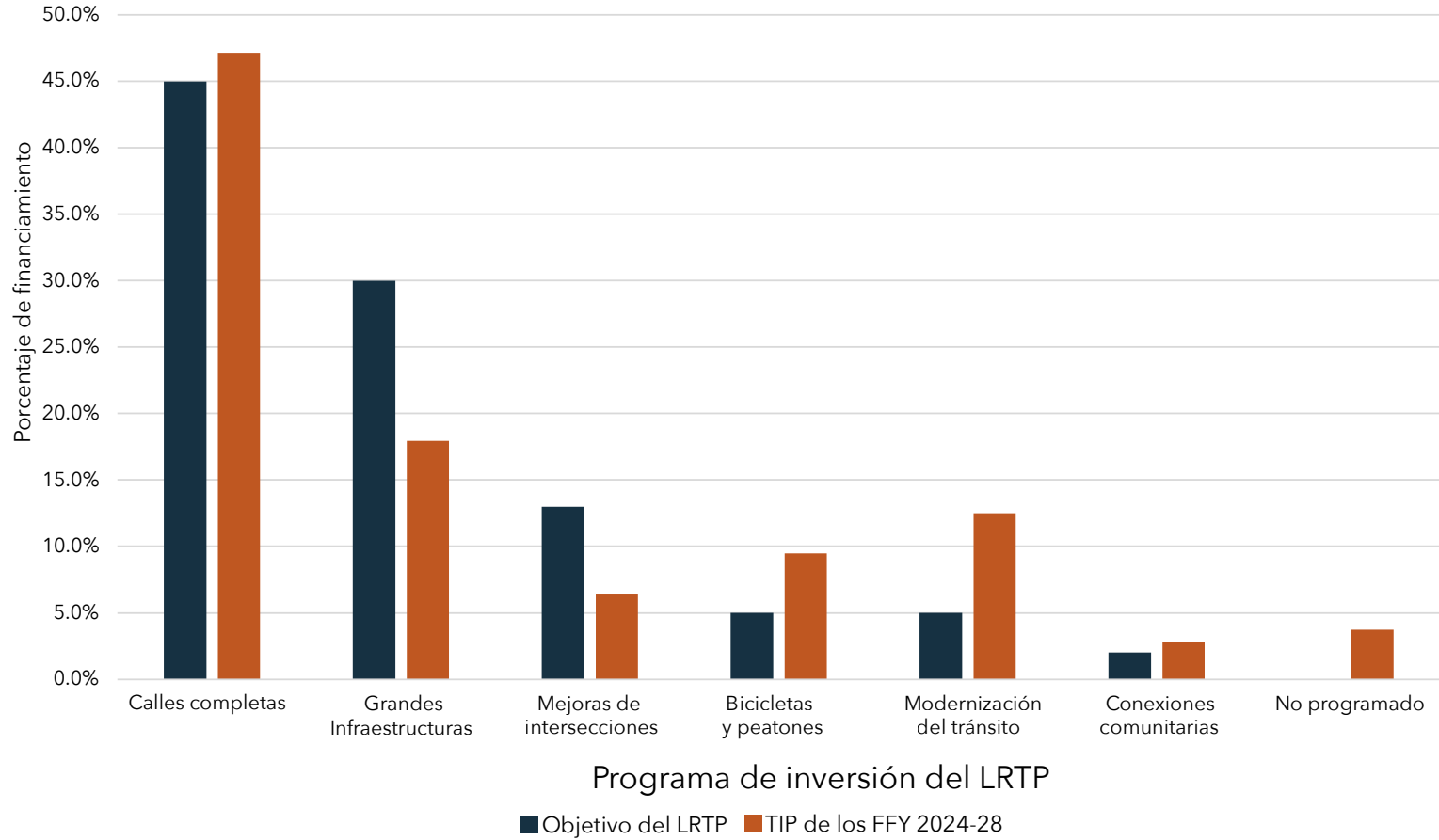
Cuando toma decisiones respecto a cuáles proyectos financiar, la MPO considera cómo se compara la asignación de fondos a cada programa de inversión con los objetivos de financiamiento descritos en el actual Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, por sus siglas en inglés) de la MPO, Destination 2040. Los objetivos del financiamiento 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 el mejoramiento de la seguridad para todos los usuarios hasta la promo-



ción de la movilidad y accesibilidad en toda la región. En el Capítulo 1 hay más información sobre las metas y objetivos de la MPO, y en la Figura ES-2 se muestra una comparación entre los objetivos del programa de inversión del LRTP y los niveles de financiamiento del programa TIP de los FFY 2024-28.

FIGURA ES-2

TIP de los FFY 2024– 28: Niveles de financiamiento del Objetivo Regional en relación a las metas de los programas de financiamiento del LRTP.



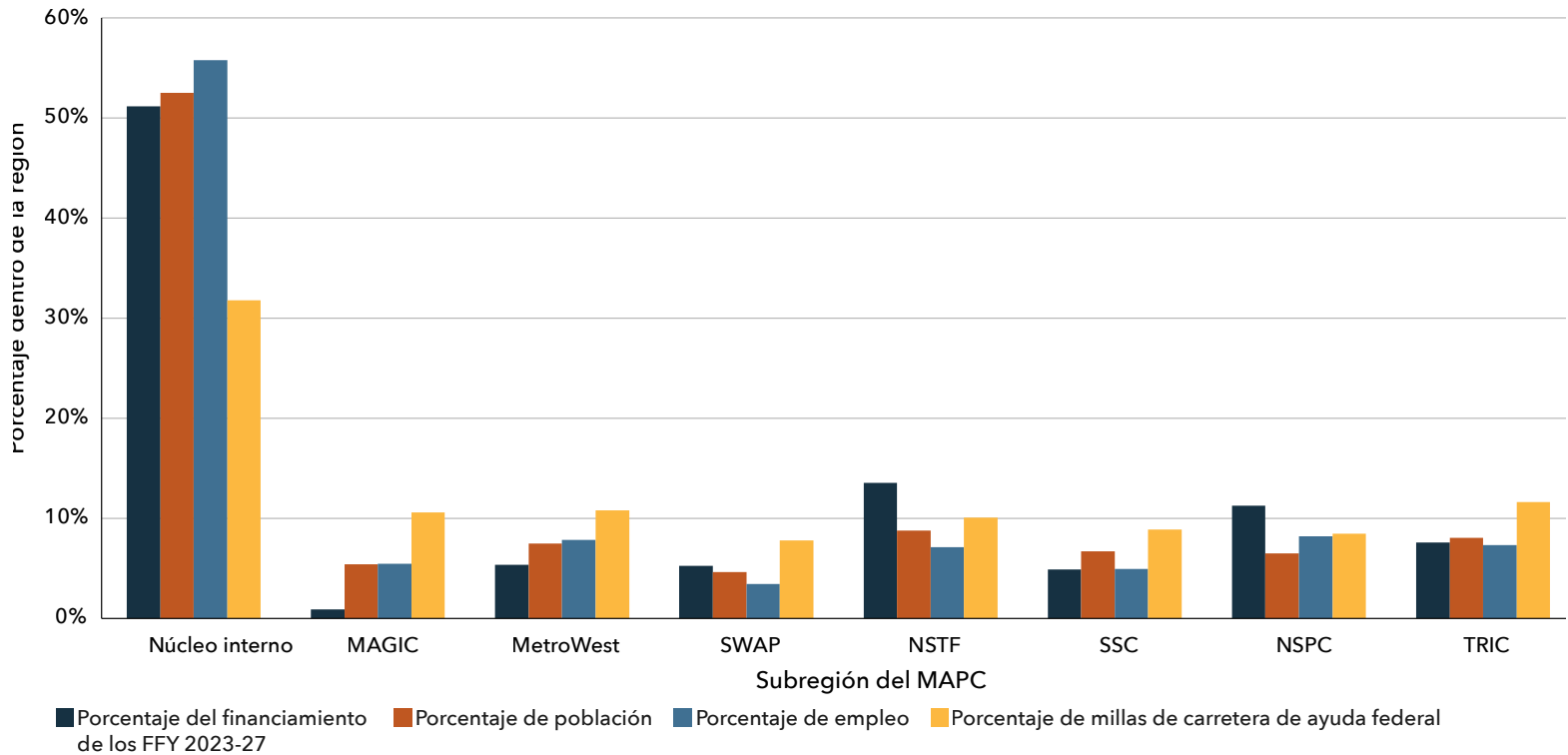
FFY = Año fiscal federal. LRTP = Plan de Transporte a Largo Plazo. TIP = Programa de Mejoramiento de Transporte.
 Fuente: MPO de la región de Boston.

Las inversiones realizadas en el TIP de los FFY 2024-28 se implementarán en 38 ciudades y pueblos de toda la región de Boston, que van desde densas comunidades del centro hasta suburbios en desarrollo más alejados del centro urbano. La Figura ES-3 ilustra la distribución del financiamiento del Objetivo Regional entre las ocho subregiones dentro de la jurisdicción de la MPO de la región de Boston, según las define el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (MAPC, por sus siglas en inglés) Esta figura muestra cómo se compara la distribución de los fondos con la métrica clave para la cuantificación de la necesidad de financiamiento por subregión, incluyendo el porcentaje de población regional, el empleo y las millas de carreteras federales dentro de cada subregión.



FIGURA ES-3

TIP de los FFY 2024– 28: Niveles de financiamiento del Objetivo Regional en relación a los indicadores claves



Nota: Los fondos no programados y conservados para los programas de Modernización del tránsito y Conexiones de las comunidades no se incluyen en esta figura.

FFY = Año fiscal federal. MAGIC = Grupo Consultivo Minuteman sobre Coordinación Interlocal. MAPC = Consejo de Planificación del Área Metropolitana. MetroWest = Colaboración regional MetroWest. NSPC = Consejo de Planificación Suburbana Norte. NSTF = Grupo Operativo de la Costa Norte. SSC = Coalición de la Costa Sur. SWAP = Comité Consultivo del Suroeste. TIP = Programa de Mejoramiento de Transporte. TRIC = Consejo Interlocal de Three Rivers.

Fuente: MPO de la región de Boston.

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

ES.4 FINANCIAMIENTO DEL TIP DE LOS FFY 2024–28

ES.4.1 PROGRAMA DE AUTOPISTAS

El Programa de autopistas del TIP se desarrolló bajo la suposición de que el financiamiento federal para el estado oscilaría entre 709 millones de dólares y 865 millones de dólares anuales en los próximos cinco años. Estos montos incluyen los fondos que serían apartados inicialmente por el MassDOT como pagos para el Programa acelerado de puentes y excluyen los fondos de contrapartida requeridos. Los niveles de financiamiento para el Programa de autopistas del TIP de los FFY 2024- 2028 representan un incremento de aproximadamente dos por ciento respecto a aquellos del TIP de los FFY 2023-27.

El proceso de decisión sobre el uso de este financiamiento federal en la región de Boston sigue varios pasos. En primer lugar, el MassDOT reserva financiamiento para los pagos de servicio de deuda de las GAN para el Programa acelerado de puentes; los pagos anuales de las GAN oscilan entre 89 y 134 millones de dólares anuales durante los cinco años de este TIP. Se espera que los pagos de las notas de anticipación de subvenciones (GAN, por sus siglas en inglés) del Programa acelerado de puentes concluyan en el FFY 2026.

Los fondos restantes del Programa de autopistas federales son presupuestados para apoyar las prioridades estatales y regionales (es decir, la MPO). En el TIP de los FFY 2024-28, había disponibles 1.07 mil millones de dólares anuales para la programación a nivel estatal, incluyendo tanto el dinero federal como la contrapartida local. Habitualmente el MassDOT proporciona la contrapartida local (que también puede ser proporcionada por otras entidades); por tanto, los proyectos son habitualmente financiados con un 80 por ciento de dinero federal y 20 de dinero estatal, dependiendo del programa de financiamiento. Los costos del diseño del proyecto son asumidos por el proponente del proyecto.

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

- Inversiones de rehabilitación: Estos programas incluyen el Programa de puentes - que comprende inspecciones, mantenimiento sistemático, y mejoramiento del Sistema Nacional de Autopistas (NHS, por sus siglas en inglés) y no del NHS- el Programa de pavimentación, el Programa de mejoramiento de carreteras y el Programa de mejoramiento de la seguridad.
- Inversiones de modernización: Estos programas incluyen el Programa de modernización de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), el Programa de mejoramiento de intersecciones, el Programa de transporte inteligente (ITS, por sus siglas en inglés), y el Programa de reconstrucción de carreteras.
- Inversiones de ampliación: Estos programas incluyen el Programa de bicicletas y peatones y las ampliaciones de la red de tránsito.



Por último, una vez satisfechas estas necesidades, MassDOT asigna el financiamiento restante entre las 13 MPO del estado para su programación. Este financiamiento discrecional para las MPO se subasigna mediante una fórmula para determinar los montos del Objetivo Regional. La MPO de la región de Boston recibe la mayor parte del financiamiento de las MPO en el estado; aproximadamente el 43 por ciento de los fondos del Objetivo Regional de Massachusetts se asignan a esta región. El MassDOT desarrolla estos objetivos en consulta con la Asociación de Agencias de Planificación Regional de Massachusetts (MARPA, por sus siglas en inglés). Este TIP fue programado asumiendo que la MPO de la región de Boston tendrá entre 129 y 158 millones de dólares anuales para los montos del Objetivo Regional, que consiste en financiamiento federal y financiamiento estatal para la contrapartida local.

Cada MPO puede decidir como priorizar su Objetivo Regional. Como el financiamiento del Objetivo Regional es parte del Programa de autopistas, habitualmente la MPO programa la mayor parte del financiamiento para proyectos de carreteras; sin embargo, la MPO ha destinado porciones de su financiamiento de autopistas al Programa de tránsito para proyectos de expansión vial y a través de sus programas de Modernización del tránsito y Conexiones de las comunidades. El Programa de autopistas del TIP detalla los proyectos que recibirán el financiamiento del Objetivo Regional de la MPO de la región de Boston y los proyectos de infraestructura a nivel estatal dentro de la región de Boston. En el Capítulo 3 se describen los detalles de estas inversiones.

ES.4.2 PROGRAMA DE TRÁNSITO

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

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

- Sección 5307 (Subsidios según la Fórmula para Áreas Urbanizadas): Proporciona subsidios a las áreas urbanizadas para apoyar al transporte público en base a los niveles del servicio de tránsito, la población y otros factores
- Sección 5337 (Carriles Guía Fijos/Autobuses): Busca mantener los sistemas de transporte público en un estado de conservación mediante proyectos de capital de reemplazo y rehabilitación
- Sección 5309 (Subsidios para Inversión de Capital en Carriles Guía Fijos): Proporciona subsidios para sistemas nuevos y ampliados de ferrocarril, tránsito rápido de autobuses y transbordadores, que reflejan las prioridades locales, para mejorar las opciones de transporte en corredores clave

- Sección 5339 (Autobuses e Instalaciones para Autobuses) Proporciona financiamiento para reemplazar, rehabilitar y comprar autobuses y equipos relacionados, y para construir instalaciones relacionadas con los autobuses.
- Sección 5310 (Movilidad Mejorada para Adultos Mayores e Individuos con Discapacidades): Proporciona financiamiento para apoyar el transporte para satisfacer las necesidades especiales de los adultos mayores y personas con discapacidades

ES.5 EL PROCESO DE DESARROLLO DEL TIP

ES.5.1 RESUMEN

Al momento de determinar los proyectos a través del proceso de financiamiento del Objetivo Regional, los miembros de la MPO colaboran con las municipalidades, las agencias estatales, los miembros del público, los grupos de defensa y otras partes interesadas. La junta de la MPO usa criterios de evaluación en su proceso de selección de proyectos para ayudar a identificar y priorizar los proyectos que promueven el avance en las seis áreas objetivo de la MPO.

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

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

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



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

La MPO incorpora Prácticas de planificación y programación basadas en el rendimiento (PBPP, por sus siglas en inglés) en el desarrollo de su TIP y en otros procesos. Estas prácticas están diseñadas para ayudar a orientar los fondos de la MPO hacia el logro de resultados específicos en el sistema de transporte. Las inversiones de la MPO se relacionan directamente con el marco de las Prácticas de planificación y programación basadas en el rendimiento (PBPP, por sus siglas en inglés) y promueven los objetivos y metas de rendimiento de la MPO. Con el desarrollo del TIP de los 2024-28, la MPO aprovechó la disponibilidad de fondos a través de todos los años fiscales para programar nuevos proyectos para abordar la fiabilidad del sistema de tránsito, la seguridad del tráfico para todos los usuarios, el estado de los puentes del NHS, y otras prioridades. La MPO seguirá vinculando estrechamente sus objetivos de rendimiento, decisiones de inversión y actividades de monitorización y evaluación. En el Capítulo 4, y el Apéndice A (Tabla A-2), hay más información disponible sobre las PBPP.

ES.5.2 DIVULGACIÓN Y RECOLECCIÓN DE DATOS

El proceso de divulgación comienza temprano en el año fiscal federal. Las ciudades y pueblos designan contactos para el TIP y comienzan a desarrollar una lista de los proyectos prioritarios a ser considerados para el financiamiento federal, y el personal de la MPO le pide al personal de las ciudades y pueblos de la región que identifique sus proyectos prioritarios. El personal de la MPO recopila las solicitudes de financiamiento de proyectos en un Universo de proyectos, que es una lista de todos proyectos de Red de bicicletas y conexiones peatonales, Calles completas, Mejoramiento de intersecciones, e Infraestructura principal identificados como candidatos potenciales a recibir financiamiento a través del TIP.

Ciertos tipos de proyectos no se enumeran en el Universo en este momento. Los proyectos que serían candidatos para el financiamiento del programa de Conexiones de las comunidades de la MPO no se incluyen, pues todos los proyectos que se presentan al proceso de solicitud discreto de este programa son considerados para su financiamiento. Además, los proyectos de Modernización del tránsito no se enumeran porque se está desarrollando el proceso de admisión de proyectos para este programa. Durante el desarrollo del TIP de los FFY 2024-28, la MPO involucró a los interesados en tránsito para que suministraran proyectos para utilizar la disponibilidad de financiamiento en los FFY 2024 y 2025, una excepción en el proceso, pero un paso clave hacia la formalización de una estrategia de admisión para el próximo TIP de los FFY 2025-29.

El Universo incluye proyectos en diversos niveles de preparación, desde aquellos que han completado un importante trabajo de ingeniería y diseño hasta los que aún están en la fase conceptual o de planificación. El personal recolecta datos de cada proyecto del Universo de manera que los proyectos puedan ser evaluado.

ES.5.3 EVALUACIÓN DE PROYECTOS

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

En respuesta a los significativos incrementos en los ciclos recientes del TIP para proyectos ya programados para financiamiento, la junta de la MPO creó un comité como resultado del ciclo del TIP de los FFY 2022-26 para explorar más las causas de los incrementos en los costos del proyecto y diseñar cambios en la política de la MPO para apoyar una ejecución de proyectos más confiable. El Comité Ad Hoc de Costo de Proyectos del TIP comenzó a trabajar en junio de 2021 y presentó una serie de recomendaciones sobre las políticas a la junta de la MPO en pleno, en septiembre de 2021. Estos cambios fueron formalmente adoptados por la MPO el 4 de noviembre de 2021, y estuvieron en vigor para el desarrollo del TIP de los FFY 2024-28.

Entre los cambios, la MPO eligió codificar esta política de exigir a los proponentes del proyecto que presenten el 25 por ciento de los diseños y obtengan un costo estimado actualizado para sus proyectos antes de ser programados en el TIP. Aun cuando esta nueva política estaba en vigor en el ciclo del TIP de los FFY 2024-28, dado que la política no se adoptó sino después de que se comenzó a desarrollar el TIP, la MPO quería mantener este umbral flexible en su primer año de implementación.

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

ES.5.4 DÍA DE PREPARACIÓN DEL TIP

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



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

Entre las otras nuevas políticas adelantadas por el Comité Ad Hoc de Costo de Proyectos del TIP, la junta de la MPO adoptó una política de exigir a los proponentes de proyectos que experimentaron un incremento de 25 por ciento o más en el costo (para proyectos que cuestan menos de 10 millones de dólares) o 2.5 millones de dólares o más (para proyectos que cuestan más de 10 millones de dólares) que presenten a la junta de la MPO las razones de estos incrementos de costos. La MPO compara entonces estos proyectos, a los nuevos costos, con otros proyectos y considera esta evaluación de efectividad del costo al decidir si financiar o no los proyectos a los costos mayores. Estos cambios de costos se revelan con mayor frecuencia mediante las conversaciones entre el personal del MassDOT y el personal de la MPO durante el Día de preparación del TIP, lo que hace que esta política sea especialmente relevante en esta etapa del desarrollo del TIP.

ES.5.5 RECOMENDACIONES DEL PERSONAL Y BORRADOR DEL TIP

Usando los resultados de la evaluación e información sobre la preparación del proyecto (es decir, el grado en que un proyecto está completamente diseñado y listo para su construcción), el personal de la MPO prepara una recomendación o una serie de escenarios de programación sobre cómo programar el financiamiento del Objetivo Regional en el TIP. En estos escenarios de programación también se incorporan otras consideraciones, tales como si un proyecto fue incluido en el LRTP, si atiende una necesidad de transporte identificada, o si promueve la distribución de las inversiones de transporte en toda la región. La recomendación del personal siempre tiene una limitación económica, esto significa que está sujeta al financiamiento disponible. Hubo aproximadamente 698 millones de dólares de financiamiento del Objetivo Regional disponible para la MPO de la región de Boston para los FFY 2024-28. En este ciclo del TIP, los miembros de la junta de la MPO discutieron varios escenarios para el Programa de Objetivo Regional para los proyectos de autopistas y seleccionaron el programa preferido en marzo de 2023.

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

ES.6 APROBACIÓN DEL TIP

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

sentar sus comentarios. Durante el período de revisión pública, el personal de la MPO celebra reuniones públicas para discutir el borrador del documento del TIP y recabar los comentarios adicionales.

Luego de que termina el período de revisión pública, la junta de la MPO revisa todos los comentarios municipales y del público, y puede cambiar elementos del documento o su programación. Después la junta de la MPO aprueba el TIP y lo envía a la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés) y a la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) para su aprobación. El MassDOT incorpora el TIP aprobado por la MPO al Programa de mejoramiento del transporte estatal (STIP, por sus siglas en inglés). La FHWA, FTA, y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos revisa el STIP para su certificación antes del 30 de septiembre, fecha de cierre del año fiscal federal.

ES.7 ACTUALIZACIONES DEL TIP

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

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

ES.8 SEGUIR INVOLUCRADO CON EL TIP

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



con el personal de la MPO a través de cualquiera de los siguientes medios:

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

Teléfono: 857.702.3700 (de voz)

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

- Relay usando teléfono de teletexto (TTY, por sus siglas en inglés) o de escucha y respuesta por teclado: 800.439.2370
- Relay usando voz y visualización: 866.887.6619
- Relay usando texto a voz: 866.645.9870

Correo electrónico: publicinfo@ctps.org

El Resumen ejecutivo del TIP de los FFY 2024-28 también está disponible como traducción:

- [執行總結 \(PDF\)](#)
- [执行总结 \(PDF\)](#)
- [Rezime Egzekitif \(PDF\)](#)
- [Resumen Ejecutivo \(PDF\)](#)
- [Resumo Ejecutivo \(PDF\)](#)