

# Resumen Ejecutivo

## ES.1 INTRODUCCIÓN

El plan de inversión quinquenal de la Organización de Planificación Metropolitana de la Región de Boston (*Metropolitan Planning Organization, MPO*), el Programa de Mejoramiento del Transporte (*Transportation Improvement Program, TIP*) para los Años Fiscales Federales (*Federal Fiscal Years, FFYs*) 2025–29, es el programa de inversión a corto plazo para el sistema de transporte de la región. Guiado por la visión, metas y objetivos de la MPO de la Región de Boston, el TIP prioriza inversiones que preserven el sistema de transporte actual en buen estado, proporcionen transporte seguro y confiable para todos los modos, mejoren la habitabilidad, apoyen el aire limpio y comunidades saludables, promuevan la equidad, la resiliencia y la sostenibilidad, y mejoran la movilidad en toda la región. Estas inversiones financian mejoras en carreteras e intersecciones, mantenimiento y expansión del sistema de tránsito público, construcción de caminos de uso compartido, mejoras en la primera y última milla para los usuarios de transporte activo y reconstrucción de carreteras principales.

La MPO de la Región de Boston está dirigida por una junta de 22 miembros con representantes de agencias estatales, organizaciones regionales y municipales. Su jurisdicción se extiende aproximadamente desde Boston hacia el norte hasta Ipswich, hacia el sur hasta Marshfield y hacia el oeste hasta los municipios 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 para proyectos de capital. El Personal Central de Planificación de Transporte (*Central Transportation Planning Staff, CTPS*), 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 proyectos actuales y nuevos en función de los niveles de financiamiento anticipados, apoya a la junta de la MPO en el desarrollo de un borrador del documento de TIP y facilita una revisión pública del borrador antes de que la junta de MPO apruebe el documento final.

## ES.2 INVERSIONES DEL TIP DE LOS FFYS 2025-29

La lista completa de proyectos del TIP está disponible en el Capítulo 3 de este documento y en línea en [bostonmpo.org/tip](https://bostonmpo.org/tip). Las tablas del TIP proporcionan detalles sobre cómo se asignan los fondos a cada proyecto programado y programa de inversión de capital. Estas tablas están organizadas por FFY y se agrupan por programas de carreteras y tránsito.

## ES.2.1 Programa de Carreteras

El Programa de Carreteras del TIP financia los proyectos de transporte prioritarios avanzados por el Departamento de Transporte de Massachusetts (*Massachusetts Department of Transportation*, MassDOT) y las ciudades y pueblos dentro de la región de Boston. El programa se dedica principalmente a preservar y modernizar la red de carreteras existente mediante la reconstrucción de carreteras, la repavimentación de carreteras y el reemplazo de puentes.

En Massachusetts, el financiamiento del Programa Federal de Ayuda a Carreteras, que es asignada por la Administración Federal de Carreteras y distribuida por MassDOT, se destina a proyectos dentro de varios programas estatales, pagos de Notas de Anticipación de Subvenciones (*Grant Anticipation Notes*, GANs), y Objetivos Regionales para las MPO del estado. En el TIP de los FFYs 2025-29, los programas de carreteras, puentes y bicicletas y peatones representan casi \$2,37 mil millones en financiamiento para la región de Boston. Los fondos de los Objetivos Regionales proporcionados a las MPO pueden ser programados para proyectos a discreción de cada MPO, mientras que MassDOT tiene la discreción de proponer sus proyectos recomendados para programas estatales, como aquellos relacionados con reparaciones de puentes y el mantenimiento de autopistas interestatales.

## ES.2.2 Programa de Tránsito

El Programa de Tránsito del TIP proporciona financiamiento 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 Tránsito Regional de MetroWest (*MetroWest Regional Transit Authority*, MWRTA). El Programa de Tránsito está predominantemente dedicado a lograr y mantener un buen estado de conservación para todos los activos en todo el sistema de tránsito.

El TIP para los FFYs 2025-29 incluye \$4,05 mil millones en inversiones de tránsito para que las autoridades de tránsito en la región de la MPO de Boston respalden el buen estado de conservación, modernicen los sistemas de tránsito y aumenten el acceso al tránsito. Además, a partir del FFY 2025, la MPO asignará \$2,5 millones de sus fondos anuales del Objetivo Regional a su nuevo programa de inversión de Transformación del Tránsito. Este programa tiene como objetivo ampliar las inversiones realizadas a través del Programa de Tránsito mediante el uso de una parte del financiamiento del Programa de Carreteras para satisfacer las necesidades no satisfechas de proyectos de tránsito en la región. La MPO está financiando proyectos de tránsito en el FFY 2025 utilizando la reserva de \$2,5

millones y un excedente de fondos disponibles en ese año, como se detalla en la Tabla ES-1. Para los años siguientes, la MPO ha reservado \$5 millones para el FFY 2026 y \$6,5 millones anuales en los FFYs 2027 a 2029 para el programa de inversión de Transformación del Tránsito.

### **ES.3 DETALLES DEL PROGRAMA DE OBJETIVO REGIONAL**

Durante los FFYs 2025-29, la MPO de la Región de Boston planea financiar 70 proyectos con sus fondos del Objetivo Regional. En total, se agregaron 32 nuevos proyectos al Programa de Objetivo Regional de la MPO durante este ciclo del TIP. Estos 32 proyectos incluyeron diez en el programa de inversión Conexiones Comunitarias; ocho en el programa de inversión de Transformación del Tránsito; seis en un piloto de financiamiento de diseño de proyectos en el FFY 2025; y dos proyectos enumerados en el Plan de Transporte a Largo Plazo (*Long-Range Transportation Plan*, LRTP) de la MPO, Destino 2050, que recibirán financiamiento inicial para el diseño en el FFY 2026. Se financiaron recientemente seis proyectos de carreteras fueron para su construcción en el Programa de Objetivos Regionales del TIP de los Años Fiscales Federales (FFYs) 2025-29, incluidos dos proyectos previamente enumerados bajo el Programa de Carreteras Estatales de MassDOT. Los detalles de estos proyectos están disponibles en la Tabla ES-1.

**Tabla ES-1**  
**Nuevos proyectos objetivos regionales financiados en el TIP**  
**de los Años Fiscales Federales (FFYs) 2025-29**

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Proponente</b>	<b>Programa de Inversión de la MPO</b>	<b>Años Fiscales de Financiamiento</b>	<b>Fondos del Objetivo Regional Programados para los FFYs 2025-29</b>
Arlington- Diseño de Calles Completas en Broadway	Arlington	Calles Completas	2025	\$1.395.000
Arlington- Instalación de 123 Soportes para Bicicletas y Materiales Relacionados	Arlington	Conexiones Comunitarias	2025	\$90.878
Arlington- Mejoras en la Escuela Stratton (Rutas Seguras a las Escuelas)	MassDOT	Bicicletas y Peatones	2025	\$1.625.250
Boston- Sustitución y Electrificación de Estaciones de Bluebikes, 12 Estaciones	Boston	Conexiones Comunitarias	2025	\$590.348
Boston- Reutilización de Postes de Parquímetros Individuales para 1.600 Soportes para Bicicletas	Boston	Conexiones Comunitarias	2025	\$379.470
Brookline- Estado de Buena Conservación de las Bluebikes, 3 Estaciones y 62 Bicicletas de Pedal	Brookline	Conexiones Comunitarias	2025	\$200.000
Cambridge- Estado de Buena Conservación de las Bluebikes, 8 Estaciones y 65 Bicicletas	Cambridge	Conexiones Comunitarias	2025	\$385.456
CATA- Modernización de las Instalaciones de CATA Gloucester	CATA	Transformación del Tránsito	2025	\$1.293.000
CATA- Mejoras en Tarifas para Clientes ADA y Dial-A-Ride	CATA	Transformación del Tránsito	2025	\$65.000

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Proponente</b>	<b>Programa de Inversión de la MPO</b>	<b>Años Fiscales de Financiamiento</b>	<b>Fondos del Objetivo Regional Programados para los FFYs 2025-29</b>
CATA- Sustitución de Vehículos (4 Vehículos)	CATA	Transformación del Tránsito	2025-2026	\$2.460.000
Chelsea-Revere- Proyecto Piloto Regional de Microtránsito a Demanda	Chelsea Revere	Conexiones Comunitarias	2025-2028	\$1.413.735
Framingham- Sendero Chris Walsh, Fase 2 [Solo Diseño]	Framingham	Bicicletas y Peatones	2025	\$850,000
Holliston- Mejoras en la Intersección en la Ruta 16 y Calle Whitney [Solo Diseño]	Holliston	Mejoras en Intersecciones	2025	\$250.000
Malden- Carriles para Bicicletas en la Calle Canal	Malden	Conexiones Comunitarias	2025	\$81.250
Marlborough- Reconstrucción de Granger Boulevard [Solo Diseño]	Marlborough	Calles Completas	2025	\$1.215.000
MBTA- Mejoras de Accesibilidad en la Estación Central Square (Cambridge)	MBTA	Transformación del Tránsito	2025	\$5.000.000
MBTA- Mejoras de Accesibilidad y Operativas en Nubian Square (Boston)	MBTA	Transformación del Tránsito	2025	\$5.000.000
MBTA- Modernización del Sistema Pedal y Parque en toda la red (Alewife, Ashmont, Braintree, Davis Square, Forest Hills, Malden Center, Nubian, Oak Grove, Route 128, Salem, South Station, Wollaston y Wonderland)	MBTA	Transformación del Tránsito	2025	\$2.500.000

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Proponente</b>	<b>Programa de Inversión de la MPO</b>	<b>Años Fiscales de Financiamiento</b>	<b>Fondos del Objetivo Regional Programados para los FFYs 2025-29</b>
Medford- Conexión de Sendero de Uso Compartido en el Paso Subterráneo de la Ruta 28/Wellington	MassDOT	Bicicletas y Peatones	2025	\$5.509.294
MWRTA- Iniciativa de Rediseño Equitativo del Centro Blandin	MWRTA	Transformación del Tránsito	2025-2026	\$2.500.000
MWRTA- Adquisición de Tres Autobuses de 29 Pies	MWRTA	Transformación del Tránsito	2025	\$1.980.000
Norfolk-Wrentham-Walpole- Instalación de Sendero de Uso Compartido (Metacomet Greenway) [Solo Diseño]	Norfolk Walpole Wrentham	Bicicletas y Peatones	2025	\$1.550.000
Revere- Expansión de Bluebikes al Northern Strand (Calle Salem en North Marshall Street) y Parque Griswold	Revere	Conexiones Comunitarias	2025	\$169.000
Scituate- Instalación de 25 Soportes para Bicicletas	Scituate	Conexiones Comunitarias	2025	\$22.800
Sherborn- Reconstrucción de la Ruta 27 y la Ruta 16 [Solo Diseño]	Sherborn	Mejoras en Intersecciones	2025	\$900.000
Somerville- Estado de Buena Conservación de las Bluebikes, 13 Estaciones	Somerville	Conexiones Comunitarias	2025	\$278.127
Framingham- Diseño de Mejoras en la Intersección en la Ruta 126/135/MBTA y Ferrocarril CSX	Framingham	Infraestructura Principal	2026	\$1.400.000
Lexington- Diseño de Mejoras de Seguridad en el Intercambio de la Interestatal 95 y la Ruta 4/225	Lexington	Infraestructura Principal	2026	\$1.650.000

<b>Nombre del Proyecto</b>	<b>Proponente</b>	<b>Programa de Inversión de la MPO</b>	<b>Años Fiscales de Financiamiento</b>	<b>Fondos del Objetivo Regional Programados para los FFYs 2025-29</b>
Quincy- Mejoras en la Intersección en Calle Willard y la Calle Ricciuti.	Quincy	Mejoras en Intersecciones	2026	\$1.885.352
Bellingham- Rehabilitación de Carreteras de la Ruta 126 (Hartford Road), desde 800 pies al norte de la salida NB de la I-495 hasta el límite de la ciudad de Medway, incluyendo B-06-017.	Bellingham	Calles Completas	2029-2030	*\$8.340.000
Ipswich- Reconstrucción de la Carretera Argilla Road	Ipswich	Calles Completas	2029-2030	*\$3.000.000
Sudbury-Framingham- Construcción de la Ruta para Bicicletas del Sendero Ferroviario Bruce Freeman, desde el Cruce del Ferrocarril Diamond de Sudbury hasta Eaton Road West	Sudbury	Bicicletas y Peatones	2029-2030	*\$4.263.000
<b>Total</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>\$51.107.417</b>

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

\* Estos proyectos se financian a partir del FFY 2029 del TIP, con la expectativa de que se programará más financiamiento en el FFY 2030 del TIP de los FFYs 2026-30.

ADA = Ley de Estadounidenses con Discapacidades. CATA = Autoridad de Transporte de Cape Ann.

FFY = año fiscal federal. MassDOT = Departamento de Transporte de Massachusetts. MBTA = Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts. MWRTA = Autoridad de Tránsito Regional de MetroWest. N/A = no aplicable. NB = dirección norte. TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte.

Fuente: MPO de la Región de Boston.

La firma de la Ley de Infraestructura Bipartidista (*Bipartisan Infrastructure Law*, BIL), el 15 de noviembre de 2021, aumentó la cantidad de financiamiento del Objetivo Regional disponibles para la MOP de la Región de Boston en el ciclo anterior del TIP de los FFYs 2024-28 en aproximadamente un nueve por ciento respecto a los niveles de financiamiento en el TIP de los FFYs 2023-27. Este nivel de financiamiento se mantuvo en el desarrollo de este TIP de los FFYs 2025-29.

La mayoría del financiamiento disponibles para la asignación por parte de la MPO durante el ciclo del TIP de los FFYs 2025-29 estaba en el quinto y último año del TIP, el FFY 2029. Durante el desarrollo del TIP de los FFYs 2025-29, la MPO tenía cantidades significativas de financiamiento disponibles para programar en los FFYs 2025, 2026 y 2029. Sin embargo, hubo déficits de financiamiento en los FFYs 2027 y 2028 como resultado de la programación retrasada de 14 proyectos.

Los proyectos ya programados en el TIP para recibir fondos del Objetivo Regional no pudieron ser acelerados para utilizar el financiamiento excedente en los FFYs 2025 y 2026, por lo que la MPO trabajó con MassDOT, la MBTA, MWRTA y CATA para identificar otros proyectos que podrían ser financiados en esos años. Conjuntamente, estas agencias presentaron más de 13 proyectos a la MPO para su consideración, de los cuales la MPO seleccionó 11 proyectos para financiar en el programa de Transformación del Tránsito en los FFYs 2025 y 2026:

- Financiamiento adicional para los Carriles de Autobús de Columbus Avenue, Fase 2 (\$7.500.000)
- Financiamiento adicional para las Acciones Tempranas de Transformación Ferroviaria - Estación de Reading y Enclavamiento de Wilbur (\$6.000.000)
- Financiamiento adicional para las Mejoras de Accesibilidad de la Estación de Jackson Square (\$7.250.000)
- Adquisición de tres autobuses de gas natural comprimido (*Compressed Natural Gas*, CNG) de 29 pies para el MWRTA (\$1.980.000)
- Financiamiento para el diseño de mejoras a las instalaciones para clientes y personal en el Hub de MWRTA (\$2.500.000)
- Financiamiento para modernizar las instalaciones de CATA en Gloucester (\$1.293.000)
- Financiamiento para la adquisición de cuatro autobuses híbridos para reemplazar cuatro vehículos en la flota de CATA al final de su vida útil (\$2.460.000)
- Financiamiento para actualizar los sistemas de pago de tarifas sin efectivo para los servicios ADA y Dial-A-Ride de CATA (\$65.000)
- Financiamiento parcial para apoyar las mejoras de accesibilidad en la Estación Central de la Línea Roja de la MBTA, con un enfoque en la adición de un nuevo ascensor (\$5.000.000)
- Financiamiento para mejoras en la circulación de autobuses en la Estación Nubian en el vecindario Roxbury de Boston (\$5.000.000)

- Financiamiento para apoyar la modernización de las instalaciones de almacenamiento de bicicletas "Pedal and Park" de la MBTA en 13 estaciones de la MBTA en 9 municipios de toda la región (\$2.500.000).

La MPO también votó para financiar dos proyectos en el FFY 2025 que anteriormente se habían incorporado al Programa de Carreteras Estatal de MassDOT:

- 609531 - Mejoras en la Escuela Stratton de Arlington (Rutas Seguras a las Escuelas) (\$1.625.250)
- 611982 - Conexión de Sendero de Uso Compartido en el Paso Subterráneo de Route 28/Wellington en Medford (\$5.509.294)

Debido a que muchos de estos proyectos fueron identificados más tarde en el ciclo de vida de la evaluación del proyecto, es decir, meses después del ciclo regular de presentación de proyectos, la información de puntuación se incluye en el TIP con cierto retraso en comparación con otros elementos de línea de proyecto. Aunque estos proyectos fueron identificados demasiado tarde en el ciclo del TIP para ser evaluados cuantitativamente utilizando los criterios de puntuación de la MPO, estos proyectos se alinean bien cualitativamente con muchos de los objetivos de la MPO, incluida la mejora de la seguridad y el acceso para bicicletas y peatones, y la expansión de la accesibilidad y el mantenimiento de un buen estado para el sistema de tránsito de la región. Estos proyectos pueden ser calificados utilizando los criterios de puntuación de la MPO en un ciclo posterior del TIP.

Además de seleccionar proyectos, la MPO tomó otras decisiones clave en la redacción del Programa de Objetivo Regional de los FFYs 2025-29:

- La MPO asignó fondos adicionales a tres proyectos de la MBTA que había votado para apoyar en TIP anteriores. Estos fueron los Proyectos de Mejoras de Accesibilidad en la Estación de Jackson Square, Elementos de Acción Temprana de Transformación Ferroviaria en la Estación de Reading y en la Interconexión de Wilbur, y el Proyecto para Carriles de Autobús en la Avenida Columbus, Fase 2. El proyecto de Jackson Square recibió \$7,25 millones además de los \$26,25 millones programados en el TIP de los FFYs 2024-28. El proyecto de Transformación Ferroviaria recibió \$6 millones adicionales a los \$14 millones programados en el TIP de los FFYs 2024-28 para abordar un aumento de costos en la ubicación de la vía de giro de Reading. El proyecto de Avenida Columbus, Fase 2, recibió \$7,5 millones adicionales a los \$11,75 millones en el FFY 2024 del TIP de los FFYs 2024-28 y \$14,8 millones adicionales programados en el FFY 2021 del TIP de los FFYs 2021-25. La contribución total de la MPO de la Región de Boston a estos proyectos es de \$33,5 millones para las

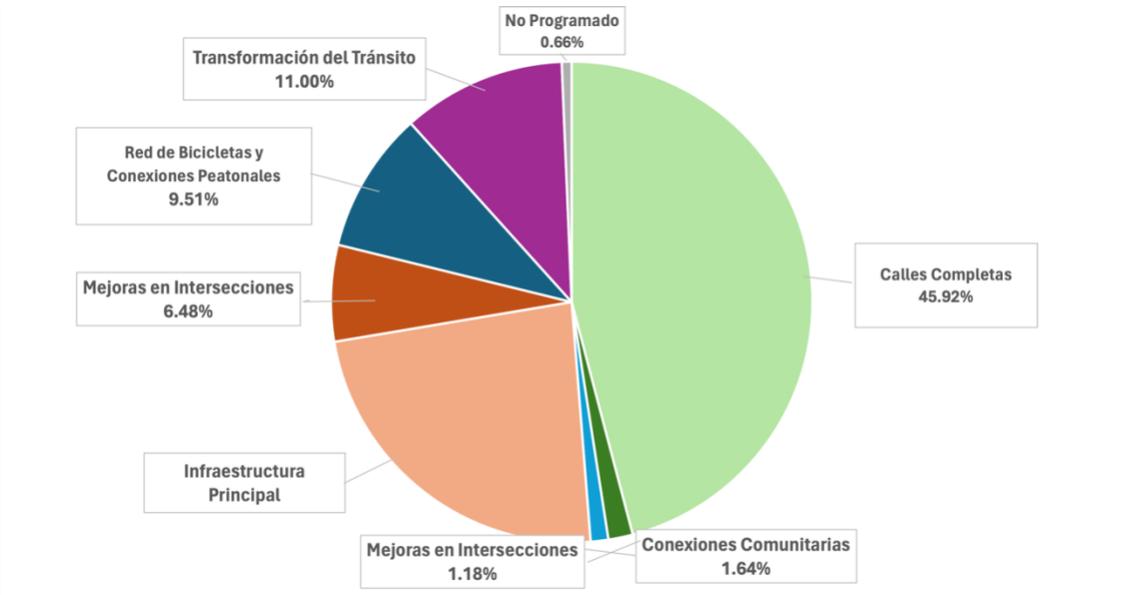
Mejoras de Accesibilidad en la Estación de Jackson Square, \$20 millones para los Elementos de Acción Temprana de Transformación Ferroviaria en la Estación de Reading y en la Interconexión Wilbur, y \$34,05 millones para los Carriles de Autobús en la Avenida Columbus, Fase 2.

- La MPO programó \$6,15 millones para seis proyectos en ocho municipios en el FFY 2025 para un programa de financiamiento piloto de diseño destinado a reducir las barreras para los municipios que planean avanzar en proyectos para financiamiento de Objetivos Regionales, ya que la programación en el TIP requiere la finalización de planes de diseño del 25 por ciento.
- La MPO programó \$3,05 millones para diseñar dos proyectos en el FFY 2026. Estos proyectos, el proyecto de Interconexión de la Ruta 4/225 en Lexington y las Mejoras de la Intersección en la Ruta 126/135/MBTA y Ferrocarril CSX en Framingham, están listados en el Plan de Transporte a Largo Plazo de la MPO. Estos proyectos serán evaluados en el desarrollo del TIP de los FFYs 2026-30 para su financiamiento de diseño a medida que se acerque el FFY 2026.
- El monto programado del Proyecto 607981, Construcción del Bulevar McGrath en Somerville, se incrementó a \$30.310.000 en el FFY 2029. Los cronogramas de construcción anticipada anteriores para el proyecto recomendaban \$20.000.000 en el FFY 2029 y \$13.840.000 en el FFY 2030. Esta acción se tomó para aliviar las presiones financieras en futuros ciclos del TIP.
- El monto programado del Proyecto 606226, Reconstrucción de la Avenida Rutherford en Boston desde City Square hasta Sullivan Square, se incrementó a \$45.000.000 en el FFY 2029. Los cronogramas de construcción anticipada anteriores para el proyecto recomendaban \$33.500.000 en el FFY 2029. Esta acción se tomó para aliviar las presiones financieras en futuros ciclos del TIP hasta el FFY 2032.
- Para abordar las limitaciones de financiamiento en el FFY 2027, la MPO votó para retrasar el Proyecto 610662, Mejoras en Intersección y Carretera en Woburn Common, Ruta 38 (Main Street), Winn Street, Pleasant Street y Montvale Avenue, al FFY 2029 dada la falta de progreso significativo en el diseño del proyecto desde el ciclo del TIP de los FFYs 2021-25.

La Figura ES-1 muestra cómo se distribuye el financiamiento del Objetivo Regional para los FFYs 2025-29 entre los programas de inversión de la MPO. Como muestra el gráfico, el Programa de Objetivo Regional de la Región de Boston se dedica principalmente a mejorar la movilidad y la seguridad para todos los modos de viaje a través de importantes inversiones en proyectos de Calles Completas. Una gran parte del financiamiento de la MPO también apoya la modernización de las principales carreteras regionales e infraestructura de

tránsito a través de inversiones en grandes proyectos de Infraestructura y Transformación del Tránsito. La MPO también decidió dejar aproximadamente \$4.8 millones sin programar.

**Figura ES-1**  
**Financiamiento del Objetivo Regional del TIP de los Años Fiscales Federales (FFYs) 2025–29 por Programa de Inversión de la MPO**



FFY = año fiscal federal. MPO = organización de planificación metropolitana. TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte.  
Fuente: MPO de la Región de Boston.

Además de la distribución de fondos entre los programas de inversión de la MPO mencionados anteriormente, la Tabla ES-2 detalla más a fondo el número de proyectos y la asignación de fondos a cada programa en el TIP de los FFYs 2025–29. Como se indica en la Figura ES-1, la MPO ha programado más del 99 por ciento de su financiamiento disponible durante cinco años. Más detalles sobre cada proyecto financiado a través del Programa de Objetivo Regional de la MPO están disponibles en el Capítulo 3.

**Tabla ES-2**  
**Resumen de Inversiones del Objetivo Regional de la MPO**  
**de la Región de Boston para los FFYs 2025–29**

<b>Programa de Inversión de la MPO</b>	<b>Número de Proyectos</b>	<b>Fondos del Objetivo Regional Programados</b>
Red de Bicicletas y Conexiones Peatonales	10	\$69.238.369
Conexiones Comunitarias (asignado a proyectos)	16	\$5.154.222
Conexiones Comunitarias (aún no asignado a proyectos) *	N/A	\$15.423.415
Calles Completas	21	\$334.236.398
Mejoras en Intersecciones	8	\$47.155.319
Infraestructura Principal - Carreteras	4	\$171.860.000
Transformación del Tránsito (asignado a proyectos)	11	\$55.548.000
Transformación del Tránsito (aún no asignado a proyectos)	N/A	\$24.500.000
No Programado	N/A	\$4.812.578
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>\$727.928.301</b>

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

\*Esta cifra incluye \$7 millones en financiamiento de Apoyo para Bicicletas Compartidas del FFY 2026.

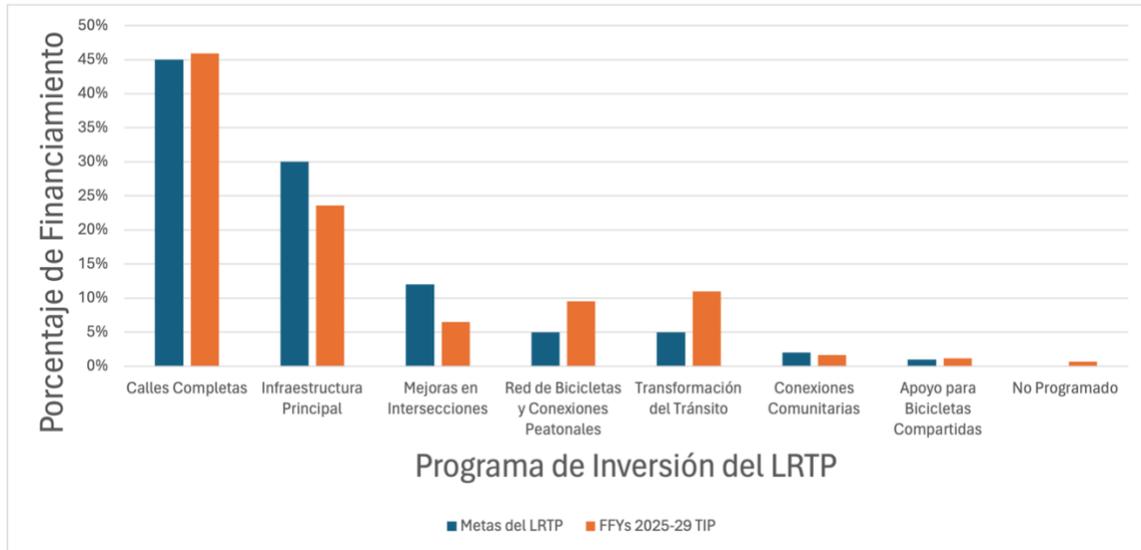
FFY = año fiscal federal. MPO = organización de planificación metropolitana. N/A = no aplicable.

Fuente: MPO de la Región de Boston

Al tomar decisiones sobre qué proyectos financiar, la MPO considera cómo la asignación de fondos a cada programa de inversión se compara con los objetivos de financiamiento descritos en el Plan de Transporte a Largo Plazo (*Long-Range Transportation Plan*, LRTP) actual de la MPO. El TIP de los FFYs 2025–29 es el primero en ser informado por el LRTP Destino 2050, que fue adoptado por la MPO en 2023. Los objetivos de financiamiento para los programas de inversión establecidos en el LRTP reflejan los tipos de proyectos que la MPO busca financiar para ayudar a lograr sus metas y objetivos para la región, desde mejorar la seguridad para todos los usuarios hasta promover la movilidad y accesibilidad en toda la región. Más información sobre las metas y objetivos de la MPO está disponible en el Capítulo 1, y en la Figura ES-2 se muestra una comparación entre los objetivos de los programas de inversión del LRTP y los niveles de financiamiento del programa en el TIP de los FFYs 2025–29.

**Figura ES-2**

**TIP de los FFYs 2025–29: Niveles de Financiamiento del Objetivo Regional en Relación con los Metas del Programa de Inversión del Plan de Transporte a Largo Plazo (*Long-Range Transportation Plan, LRTP*)**

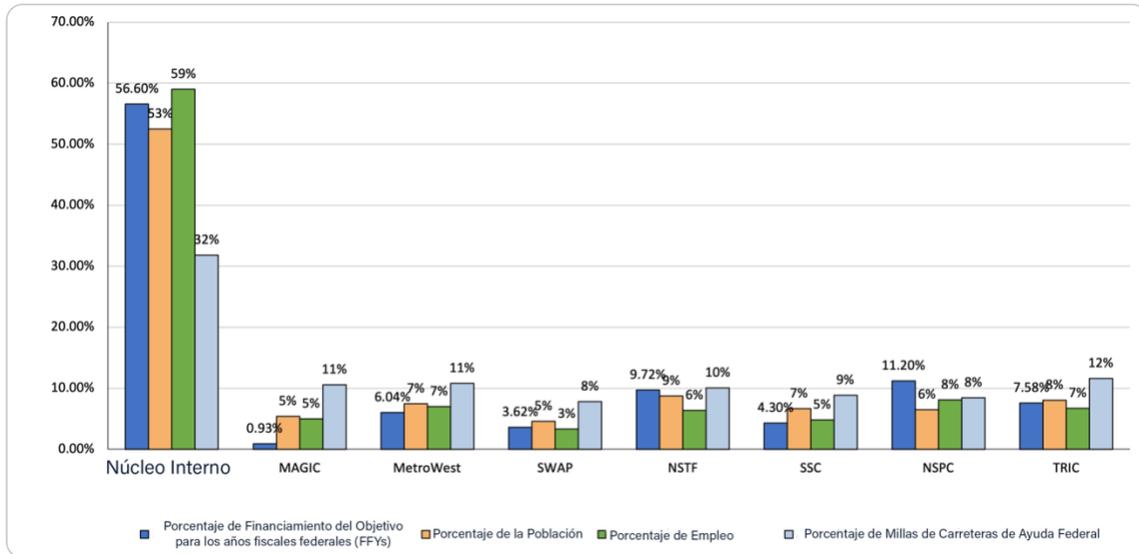


FFY = año fiscal federal. LRTP = Plan de Transporte a Largo Plazo. TIP = Programa de Mejoramiento del Transporte.

Fuente: MPO de la Región de Boston.

Las inversiones realizadas en el TIP de los FFYs 2025–29 se implementarán en 48 ciudades y pueblos en toda la región de Boston, que van desde comunidades del núcleo interno densamente pobladas 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 lo definido por el Consejo de Planificación del Área Metropolitana (*Metropolitan Area Planning Council, MAPC*). Esta figura también muestra cómo la distribución de fondos se compara con las métricas clave para medir la necesidad de financiamiento por subregión, incluyendo el porcentaje de población regional, empleo y millas de carreteras de Ayuda Federal dentro de cada subregión.

**Figura ES-3**  
**TIP de los FFYs 2025–29: Niveles de Financiamiento del Objetivo Regional en Relación con Indicadores Clave**



Nota: Los fondos no programados y los fondos reservados para los programas de Transformación del Tránsito y Conexiones Comunitarias de la MPO no están incluidos en esta figura.

FFY = año fiscal federal. MAGIC = Grupo Asesor Minuteman sobre Coordinación Interlocal. MAPC = Consejo de Planificación del Área Metropolitana. MetroWest = Colaborativo Regional de MetroWest. NSPC = Consejo de Planificación Suburbana del Norte. NSTF = Fuerza de Tareas de la Costa Norte. SSC = Coalición de la Costa Sur. SWAP = Comité Asesor del Sudoeste. TIP = Programa de Mejoras del Transporte. TRIC = Consejo Interlocal de los Tres Ríos.

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, incluyendo un desglose del financiamiento por municipio.

## ES.4 FINANCIAMIENTO DEL TIP PARA LOS FFYS 2025–29

### ES.4.1 Programa de Carreteras

El Programa de Carreteras del TIP se desarrolló con el supuesto de que el financiamiento federal para el estado oscilaría entre \$818 millones y \$882 millones anuales durante los próximos cinco años. Estos montos incluyen los fondos que inicialmente serían reservados por MassDOT como pagos para el Programa de Puentes Acelerados y excluyen los fondos de contrapartida requeridos. Los niveles de financiamiento para el Programa de Carreteras del TIP para los FFYs 2025–29 representan un aumento de aproximadamente dos por ciento respecto a los TIP para los FFYs 2024–28.

El proceso para decidir cómo utilizar estos fondos federales en la región de Boston sigue varios pasos. Primero, MassDOT reserva fondos para los pagos de servicio

de deuda de las Notas de Anticipación de Subvenciones (*Grant Anticipation Notes*, GANs) para el Programa de Puentes Acelerados; los pagos anuales de GANs oscilan entre \$122 millones y \$134 millones anuales durante los primeros dos años de este TIP. Se espera que los pagos de GANs para el Programa de Puentes Acelerados concluyan en el FFY 2026, pero se reanudarán en el FFY 2032 (en ciclos futuros de TIP) para proporcionar pagos de servicio de deuda para el Programa de Puentes de Próxima Generación de MassDOT.

Los fondos restantes del Programa Federal de Ayuda para Carreteras están presupuestados para apoyar las prioridades estatales y regionales (es decir, de la MPO). En el TIP de los FFYs 2025–29, se disponía anualmente entre \$1,09 mil millones a \$1,18 mil millones para la programación en todo el estado, incluyendo tanto dólares federales como la contrapartida local. MassDOT suele proporcionar la contrapartida no federal (que también puede ser proporcionada por otras entidades); por lo tanto, los proyectos generalmente se financian con un 80 por ciento de dólares federales y un 20 por ciento de dólares estatales, dependiendo del programa de financiamiento. Los fondos de contrapartida requeridos para el diseño de proyectos, las compras de capital y los proyectos de servicios operativos iniciados por los municipios suelen ser asumidos por el proponente del proyecto.

A continuación, MassDOT asigna fondos en las siguientes categorías de financiamiento:

- Inversiones en Confiabilidad: Estos programas incluyen el Programa de Puentes, que comprende inspecciones, mantenimiento sistemático, y mejoras en la Sistema Nacional de Carreteras (*National Highway System*, NHS) y no NHS, el Programa de Pavimentación, el Programa de Mejoras de Carreteras y el Programa de Mejoras de Seguridad.
- Inversiones en Modernización: Estos programas incluyen el Programa de Adaptación de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (*Americans with Disabilities Act*, ADA), el Programa de Mejora de Intersecciones, el Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (*Intelligent Transportation Systems*, ITS) y el Programa de Reconstrucción de Carreteras.
- Inversiones en Expansión: Estos programas incluyen el Programa de Bicicletas y Peatones y las expansiones de la red de tránsito.

Después de contabilizar los reembolsos de GANs, los ajustes de planificación y varios otros conceptos, MassDOT asigna aproximadamente un tercio del total de los fondos de fórmula básica asignados por la Administración Federal de Carreteras (*Federal Highway Administration*, FHWA) entre las 13 MPO del estado para la 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 de los fondos de la MPO en el estado, con aproximadamente el 43 por ciento de los fondos del

Objetivo Regional de Massachusetts asignados a la región. MassDOT desarrolla estos objetivos 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 \$125 millones y \$161 millones anualmente para los montos del Objetivo Regional, que consisten en financiamiento federal y financiamiento estatal para la contrapartida local.

Cada MPO puede decidir cómo priorizar su financiamiento del Objetivo Regional. Dado que el financiamiento del Objetivo Regional es un subconjunto del Programa de Carreteras, la MPO generalmente del financiamiento para proyectos de carreteras; sin embargo, la MPO ha transferido partes de su financiamiento de carreteras al Programa de Tránsito para proyectos de expansión del tránsito y a través de sus programas de Transformación del Tránsito y Conexiones Comunitarias. El Programa de Carreteras del TIP detalla los proyectos que recibirán fondos del Objetivo Regional de la MPO de la Región de Boston y proyectos de infraestructura a nivel estatal dentro de la región de Boston. Los detalles sobre estas inversiones se describen en el Capítulo 3.

## ES.4.2 Programa de Tránsito

La Administración Federal de Tránsito (*Federal Transit Administration*, FTA) asigna los fondos programados en el Programa de Tránsito del TIP según una fórmula. Las tres autoridades regionales de tránsito en el área de la MPO de la Región de Boston que reciben estos fondos son la MBTA, CATA y MWRTA. La MBTA, con su extenso programa e infraestructura de tránsito, es la receptora de la mayoría de los fondos federales de tránsito de la región.

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

- Sección 5307 (Subvenciones de Fórmula para Áreas Urbanizadas): Proporciona subvenciones a áreas urbanizadas para apoyar el transporte público según los niveles de servicio de tránsito, población y otros factores.
- Sección 5337 (Vías Fijas/Autobús): Busca mantener los sistemas de transporte público en buen estado a través de proyectos de capital de reemplazo y rehabilitación.
- Sección 5309 (Subvenciones de Inversión en Capital de Vías Fijas): Proporciona subvenciones para sistemas nuevos y ampliados de trenes, autobuses de tránsito rápido y ferris que reflejan las prioridades locales para mejorar las opciones de transporte en corredores clave.
- Sección 5339 (Autobuses e Instalaciones de Autobuses): Proporciona fondos para reemplazar, rehabilitar y comprar autobuses y equipos relacionados, y para construir instalaciones relacionadas con autobuses.

- Sección 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

## **ES.5 EL PROCESO DE DESARROLLO DEL TIP**

### **ES.5.1 Descripción general**

Al determinar qué proyectos financiar a través del proceso de financiamiento del Objetivo Regional, los miembros de la MPO colaboran con municipios, agencias estatales, miembros del público, grupos de defensa y otros interesados. La junta de la MPO utiliza criterios de evaluación en su proceso de selección de proyectos para ayudar a identificar y priorizar proyectos que impulsen el progreso en las seis áreas de objetivos de la MPO:

- Seguridad
- Movilidad y Confiabilidad
- Acceso y Conectividad
- Resiliencia
- Aire Limpio y Comunidades Saludables
- Equidad en el Transporte

Se puede encontrar más información sobre las áreas de objetivos de la MPO en el sitio web de Destino 2050 en [bostonmpo.org/destination2050/](https://bostonmpo.org/destination2050/).

Además, la MPO ha establecido programas de inversión, que están diseñados para dirigir los fondos del Objetivo Regional hacia áreas prioritarias de la MPO durante los próximos 20 años, para ayudar a cumplir estos objetivos. Los programas de inversión son los siguientes:

- Mejoras en Intersecciones
- Calles Completas
- Infraestructura Principal
- Red de Bicicletas y Conexiones Peatonales
- Conexiones Comunitarias, que incluye un Programa de Apoyo para Bicicletas Compartidas
- Transformación del Tránsito

Los proyectos que la MPO selecciona para recibir financiamiento del Objetivo Regional a través del proceso de desarrollo del TIP se incluyen en uno de los seis programas de inversión mencionados anteriormente. Más información y descripciones de los programas de inversión de la MPO están disponibles en el Capítulo 2.

La MPO incorpora prácticas de planificación y programación basadas en el rendimiento (*Performance-Based Planning and Programming*, PBPP) en su desarrollo del TIP y otros procesos. Estas prácticas están diseñadas para ayudar a dirigir los fondos de la MPO hacia el logro de resultados específicos y medibles para el sistema de transporte. Las inversiones de la MPO se relacionan directamente con el marco de PBPP y promueven los objetivos y metas de rendimiento de la MPO. Con el desarrollo del TIP para los FFYs 2025-29, la MPO aprovechó la disponibilidad de fondos en todos los años fiscales federales para programar nuevos proyectos que aborden la confiabilidad del sistema de tránsito, la seguridad del tráfico para todos los usuarios, la condición de los puentes del NHS, entre otras prioridades. La MPO continuará vinculando estrechamente sus objetivos de rendimiento, decisiones de inversión y actividades de monitoreo y evaluación. Más información sobre PBPP está disponible en el Capítulo 4 y el Apéndice A (Tabla A-2).

### **ES.5.2 Divulgación y Recopilación de datos**

El proceso de divulgación comienza a principios del año fiscal federal. Las ciudades y pueblos designan contactos del TIP y comienzan a desarrollar una lista de proyectos prioritarios que serán considerados para recibir financiamiento federal, y el personal de la MPO solicita al personal de las ciudades y pueblos de la región que identifiquen sus proyectos prioritarios. El personal de la MPO compila las solicitudes de financiamiento de proyectos en un Universo de Proyectos, que es una lista de todos los proyectos de Conexiones de Red de Bicicletas y Peatones, Calles Completas, Mejoras de Intersecciones e Infraestructura Principal identificados como posibles candidatos para recibir financiamiento a través del TIP. En el desarrollo del TIP para los FFYs 2025–29, el personal también comenzó a rastrear proyectos potenciales de Conexiones Comunitarias en el Universo de Proyectos.

Los proyectos de Transformación del Tránsito no suelen figurar en el Universo de Proyectos como proyectos prioritarios. Más bien, los proyectos de las autoridades regionales de tránsito suelen identificarse durante el proceso de desarrollo de su programa anual. Durante el otoño de este ciclo de TIP, la MPO invitó a las autoridades regionales de tránsito a presentar solicitudes de financiamiento para el nuevo programa de Transformación del Tránsito. La MPO también solicitó proyectos de tránsito adicionales más adelante durante el desarrollo del TIP para los FFYs 2025–29 para utilizar la disponibilidad de financiamiento en los FFYs 2025 y 2026.

El Universo incluye proyectos en diversos niveles de preparación, desde aquellos con importantes trabajos de ingeniería y diseño completos hasta aquellos que aún están en una etapa conceptual o de planificación temprana. El personal de la MPO

recopila datos sobre cada proyecto en el Universo para que los proyectos puedan ser evaluados.

### **ES.5.3 Evaluación de Proyectos**

El personal de la MPO evalúa los proyectos en función de qué tan bien abordan los objetivos de la MPO. Para que el personal de la MPO realice una evaluación completa del proyecto, los proyectos de Conexiones de Red de Bicicletas y Peatones, Calles Completas, Mejoras 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. Por lo general, se prepara un informe de diseño funcional cuando un proyecto se acerca a la etapa de diseño del 25 por ciento. Para completar una evaluación de los proyectos en consideración a través del programa de Conexiones Comunitarias 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 de TIP recientes para proyectos ya programados para financiamiento, la junta de la MPO creó un comité a raíz del ciclo de TIP de los FFYs 2022-26 para explorar más a fondo las causas de los aumentos de costos de proyectos y diseñar cambios en las políticas de la MPO para apoyar una entrega de proyectos más confiable. El Comité Ad Hoc de Costos del Proyecto de TIP comenzó su trabajo en junio de 2021 y presentó un conjunto de recomendaciones de política a la junta directiva de la MPO en pleno en septiembre de 2021. Estos cambios fueron adoptados formalmente por la MPO el 4 de noviembre de 2021, y estuvieron vigentes para el desarrollo del TIP de los FFYs 2025-29.

Entre otros cambios, la MPO decidió codificar su política de requerir que los proponentes de proyectos presenten diseños del 25 por ciento y obtengan una estimación de costos actualizada para sus proyectos antes de ser programados en el TIP. Si bien esta nueva política estuvo vigente para el ciclo de TIP de los FFYs 2025-29, la MPO deseaba mantener este umbral flexible; el progreso del diseño demostrado por los proponentes de proyectos seleccionados desde su solicitud de financiamiento en el TIP para los FFYs 2024-28 indicó una preparación suficiente para la programación en los últimos años del TIP para los FFYs 2025-29.

Los resultados de la evaluación de todos los proyectos se presentan a los miembros de la junta de la MPO para su consideración para la programación en el TIP. Los puntajes preliminares se comparten directamente con los proponentes del proyecto, momento en el cual se les alienta a revisar los puntajes y proporcionar comentarios para que el personal de la MPO pueda realizar los

ajustes necesarios para llegar a resultados finales apropiados. Una vez que los proponentes revisan sus puntajes, los resultados de puntuación finales se publican en el sitio web de la MPO donde los miembros de la MPO, los funcionarios municipales y el público en general pueden revisarlos.

#### **ES.5.4 Día de Preparación del TIP**

Un paso importante hacia la programación del TIP se lleva a cabo a mitad del ciclo de desarrollo del TIP en una reunión, conocida como Día de Preparación del TIP, a la que asisten tanto el personal de MassDOT como el de la MPO. En esta reunión, los gerentes de proyectos de MassDOT proporcionan actualizaciones sobre cambios de costo y cronogramas relacionados con proyectos actualmente programados. Estos cambios de costo y cronogramas deben tenerse en cuenta a medida que el personal de la MPO ayuda a la junta de la MPO a considerar actualizaciones de los años ya programados del TIP, así como la adición de nuevos proyectos en el último año del TIP.

Entre las otras nuevas políticas avanzadas por el Comité Ad Hoc de Costos del Proyecto de TIP, la junta de la MPO adoptó una política que requiere que los proponentes de proyectos que experimentaron un aumento de costos del 25 por ciento 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 a la junta de la MPO las razones de estos aumentos de costos. La MPO luego compararía estos proyectos, a los nuevos costos, con otros proyectos y consideraría esta evaluación de costo-efectividad al decidir si financiar o no los proyectos a los costos más altos. Estos cambios de costo se revelan con mayor frecuencia a través de conversaciones entre el personal de MassDOT y el personal de la MPO durante el Día de Preparación del TIP, lo que hace que esta nueva política sea especialmente relevante en esta etapa del desarrollo del TIP.

#### **ES.5.5 Recomendación del Personal y Borrador del TIP**

Utilizando los resultados de la evaluación y la información sobre la preparación del proyecto (es decir, el grado en que un proyecto está completamente diseñado y listo para la 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, como si un proyecto fue incluido en el LRTP, aborda una necesidad de transporte identificada o promueve la distribución de inversiones en transporte en toda la región. La recomendación del personal siempre está limitada financieramente, es decir, sujeta a la disponibilidad de fondos. Había aproximadamente \$723 millones de financiamiento de Objetivo Regional disponibles para la MPO de la Región de Boston para los FFYs 2025-29. En este ciclo de TIP, los miembros de la junta de la MPO discutieron varios

escenarios para el Programa de Objetivo Regional para proyectos de carreteras y seleccionaron un programa preferido en abril de 2024.

Además de priorizar el financiamiento de Objetivo Regional, la junta de la MPO revisa y respalda el programa de carreteras a nivel estatal que MassDOT recomienda para la programación. La junta también revisa y respalda 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 un escenario de programación preferido, generalmente en abril, la junta de la MPO vota para publicar el borrador del TIP para un período de revisión pública de 21 a 30 días. El período de comentarios generalmente comienza a fines de abril, y durante este tiempo la MPO invita a los miembros del público, funcionarios municipales y otras partes interesadas de la región de Boston a revisar el programa propuesto y enviar comentarios. Durante el período de revisión pública, el personal de la MPO organiza reuniones públicas para discutir el borrador del documento del TIP y obtener comentarios adicionales.

Después de que finalice el período de revisión pública, la junta de la MPO revisa todos los comentarios municipales y públicos y puede cambiar elementos del documento o su programación. Luego, la junta de la MPO respalda el TIP y lo presenta a la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Tránsito para su aprobación. MassDOT incorpora el TIP respaldado por la MPO en el Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (*State Transportation Improvement Program, STIP*). La FHWA, FTA y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos revisan el STIP para su certificación antes del 30 de septiembre, el cierre del año fiscal federal.

## **ES.7 ACTUALIZACIONES AL TIP**

Incluso después de que el TIP se haya finalizado, a menudo es necesario introducir modificaciones administrativas, enmiendas y ajustes debido a cambios en los cronogramas del proyecto, los costos del proyecto, las fuentes de financiamiento o los ingresos disponibles. Esto puede requerir reprogramar un proyecto en un año de financiamiento diferente o programar 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, partes interesadas y miembros del público afectados por correo electrónico. La MPO normalmente mantiene un período de revisión pública de 21 días antes de tomar una acción final sobre una enmienda. En circunstancias extraordinarias, la

MPO puede votar para acortar el período de revisión pública a un mínimo de 15 días. Las modificaciones y ajustes administrativos son menores y generalmente no justifican un período de revisión pública.

## ES.8 MANTÉNGASE INVOLUCRADO CON EL TIP

La participación pública es un aspecto importante del proceso de planificación del transporte. Por favor, visite [bostonmpo.org](http://bostonmpo.org) para obtener más información sobre la MPO, ver el TIP completo y enviar sus comentarios. También puede suscribirse para recibir actualizaciones de noticias por correo electrónico y avisos visitando [bostonmpo.org/subscribe](http://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 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 (voz)

Para personas con dificultades auditivas o del habla, conectarse a través del servicio estatal MassRelay:

- Retransmisión mediante TTY o transferencia de audición: 800.439.2370
- Retransmisión mediante transferencia de voz: 866.887.6619
- Retransmisión mediante texto a voz: 866.645.9870

Correo electrónico: [publicinfo@ctps.org](mailto:publicinfo@ctps.org)

El Resumen Ejecutivo del TIP de los FFYs 2025–29 también está disponible como traducción:

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