

Sumário executivo

Introdução

O plano de capital de cinco anos da Organização de Planejamento Metropolitano (MPO) da Região de Boston, denominado de Programa de Melhoria no Transporte (TIP) dos Anos Fiscais Federais de 2025-29, é o programa de investimento de curto prazo para o sistema de transporte da região. Orientado pela visão, metas e objetivos da MPO da região de Boston, o TIP prioriza investimentos que preservam o sistema de transporte atual em bom estado de conservação, fornecem transporte seguro e confiável para todos os modos, melhoram a habitabilidade, apoiam o ar limpo e comunidades saudáveis, promovem a equidade, resiliência e sustentabilidade e melhoram a mobilidade em toda a região. Esses investimentos financiam melhorias em estradas e cruzamentos, manutenção e expansão do sistema de transporte público, construção de vias de uso compartilhado, melhorias na primeira e na última milha para usuários de transporte ativo e reconstrução de grandes rodovias.

A MPO da região de Boston é guiada por uma diretoria de 22 membros com representantes de agências estatais, organizações regionais e municípios. Sua jurisdição se estende aproximadamente de Boston norte para Ipswich, sul para Marshfield e oeste a municípios ao longo da Interstate 495. A cada ano, a MPO conduz um processo para decidir como gastar os fundos federais de transporte para projetos de capital. A Equipe de Planejamento de Transporte Central (CTPS), que é a equipe da MPO, gerencia o processo de desenvolvimento do TIP.

A equipe da MPO coordena a avaliação das solicitações de financiamento do projeto, propõe a programação de projetos atuais e novos com base nos níveis previstos de financiamento, apoia o conselho da MPO no desenvolvimento de uma versão preliminar do documento TIP, e facilita uma revisão pública da versão preliminar antes que o conselho da MPO aprove o documento final.

Investimentos do TIP para 2025-29

A lista de projetos do TIP completo está disponível no Capítulo 3 deste documento e on-line em bostonmpo.org/tip. As tabelas do TIP fornecem detalhes de como o financiamento é alocado

para cada projeto e investimento de capital programados. Essas tabelas são organizadas por ano fiscal federal e agrupadas por programas rodoviários e de trânsito.

Programa rodoviário

O Programa Rodoviário do TIP financia os projetos de transporte prioritários avançados do Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) e das cidades e municípios da região de Boston. O programa é dedicado principalmente à preservação e modernização da rede rodoviária existente, reconstruindo estradas, ressurgindo estradas e substituindo pontes.

Em Massachusetts, os recursos do Programa Federal-Aid Highway, que são distribuídos pela Administração Federal de Rodovias e pelo MassDOT, destinam-se a projetos dentro de vários programas estaduais, pagamentos de Notas de Antecipação de Subsídios (GANs) e Metas Regionais para as MPOs do estado. Em 2025-29, os programas de rodovias, pontes, bicicletas e pedestres representam quase \$2,37 bilhões em financiamento para a região de Boston. O financiamento das Metas Regionais fornecido às MPOs pode ser programado para os projetos a critério de cada MPO, enquanto o MassDOT tem o poder de propor projetos para programas estaduais, como os relacionados a reparos de pontes e manutenção de rodovias interestaduais.

Programa de trânsito

O Programa de Trânsito do TIP fornece financiamento para projetos e programas que abordam as necessidades de capital priorizadas pelas três autoridades de trânsito da região: a Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts (MBTA), a Autoridade de Transporte de Cape Ann (CATA) e a Autoridade de Trânsito Regional de MetroWest (MWRTA). O Programa de Trânsito é predominantemente dedicado a alcançar e manter um bom estado de reparo para todos os ativos em todo o sistema de trânsito.

O TIP de 2025-29 inclui US\$ 4,05 bilhões em investimentos em trânsito para as autoridades de trânsito na região da MPO de Boston para apoiar o estado de boa conservação, modernizar os sistemas de trânsito e aumentar o acesso ao trânsito. Além disso, a partir do ano fiscal de 2025, a MPO alocará \$2,5 milhões de seus fundos anuais da Meta Regional para seu novo programa de investimentos em Transformação de Trânsito. Este programa visa aproveitar os investimentos feitos através do Programa de Trânsito, usando uma parte do financiamento do Programa Rodoviário para atender às necessidades não atendidas do projeto de trânsito na

região. A MPO está financiando projetos de trânsito no ano fiscal de 2025 usando a reserva de US\$ 2,5 milhões e um excedente de fundos disponíveis naquele ano, conforme detalhado na Tabela ES-1. Para os anos seguintes, a MPO reservou US\$ 5 milhões para o ano fiscal de 2026 e US\$ 6,5 milhões anualmente nos anos fiscais de 2027 a 2029 para o programa de investimento Transformação do Trânsito.

Detalhes do programa de metas regionais

Durante os anos fiscais de 2025-29, a MPO da Região de Boston planeja financiar 70 projetos com seu financiamento da Meta Regional. No total, 32 novos projetos foram adicionados ao programa Meta Regional da MPO durante este ciclo do TIP. Esses 32 projetos incluíam dez no programa de investimento Conexões Comunitárias; oito no programa de investimento Transformação do Trânsito; seis em um projeto-piloto de financiamento de design de 2025; e dois projetos listados no Plano de Transporte de Longo Prazo (LRTP) da MPO, *Destination 2050*, que receberão financiamento de design inicial no 2026. Seis projetos rodoviários foram recentemente financiados para construção no Programa de Metas Regionais do TIP de 2025-29, incluindo dois projetos anteriormente listados no Programa Rodoviário Estadual do MassDOT. Detalhes sobre esses projetos estão disponíveis na Tabela ES-1.

Tabela ES-1
Novos projetos-alvo regionais financiados no TIP dos anos fiscais 2025-29

Nome do projeto	Proponente	Programa de investimentos da MPO	Anos fiscais de financiamento	Orçamento-alvo regional programado nos anos fiscais de 2025-29
Arlington - Projeto de ruas completas na Broadway	Arlington	Ruas completas	2025	\$1.395.000
Arlington - Instalação de 123 bicicletários e	Arlington	Conexões comunitárias	2025	\$90.878

materiais
relacionados

Arlington - Melhorias na Stratton School (rotas seguras para escolas)	MassDOT	Bicicletas e pedestres	2025	\$1.625.250
Boston - Substituição e eletrificação da estação Bluebikes, 12 estações	Boston	Conexões comunitárias	2025	\$590.348
Boston - Reaproveitamento de postes de parquímetro de espaço único para 1.600 bicicletários	Boston	Conexões comunitárias	2025	\$379.470
Brookline - Estado de conservação das Bluebikes, 3 estações e 62 bicicletas de pedal	Brookline	Conexões comunitárias	2025	\$200.000
Cambridge - Bluebikes em bom estado de conservação, 8 estações e 65 bicicletas de pedal	Cambridge	Conexões comunitárias	2025	\$385.456
CATA - Modernização das instalações do CATA Gloucester	CATA	Transformação do trânsito	2025	\$1.293.000

CATA - Atualizações de tarifas para clientes ADA e Dial-A-Ride	CATA	Transformação do trânsito	2025	\$65.000
CATA - Substituição de veículos (4 veículos)	CATA	Transformação do trânsito	2025-26	\$2.460.000
Chelsea-Revere - Projeto piloto regional de microtrânsito sob demanda	Chelsea Revere	Conexões comunitárias	2025-28	\$1.413.735
Framingham - Trilha Chris Walsh, fase 2 [somente projeto]	Framingham	Bicicletas e pedestres	2025	\$850.000
Holliston - Melhorias na interseção entre a Route 16 e a Whitney Street [somente projeto]	Holliston	Melhorias de intersecções	2025	\$250.000
Malden - Ciclovias da Canal Street (ciclovias na Canal Street)	Malden	Conexões comunitárias	2025	\$81.250
Marlborough - Reconstrução na Granger Boulevard [somente projeto]	Marlborough	Ruas completas	2025	\$1.215.000
MBTA - Melhorias na acessibilidade da estação	MBTA	Transformação do trânsito	2025	\$5.000.000

Central Square
(Cambridge)

MBTA - Melhorias
operacionais e de
acessibilidade na
Nubian Square
(Boston)

MBTA

Transformação
do trânsito

2025

\$5.000.000

MBTA -
Modernização de
pedais e parques
em todo o sistema
(Alewife,
Ashmont,
Braintree, Davis
Square, Forest
Hills, Malden
Center, Nubian,
Oak Grove, Route
128, Salem,
South Station,
Wollaston e
Wonderland)

MBTA

Transformação
do trânsito

2025

\$2.500.000

Medford -
Conexão do
caminho de uso
compartilhado na
passagem
subterrânea da
Route
28/Wellington

MassDOT

Bicicletas e
pedestres

2025

\$5.509.294

MWRTA -
Iniciativa de
redesenho
equitativo do
Blandin Hub

MWRTA

Transformação
do trânsito

2025-26

\$2.500.000

MWRTA - Aquisição de três ônibus de 29 pés	MWRTA	Transformação do trânsito	2025	\$1.980.000
Norfolk- Wrentham- Walpole - Instalação de caminho de uso compartilhado (Metacomet Greenway) [somente projeto]	Norfolk Walpole Wrentham	Bicicletas e pedestres	2025	\$1.550.000
Revere - Expansão da Bluebikes para Northern Strand (Salem Street na North Marshall Street) e Griswold Park	Revere	Conexões comunitárias	2025	\$169.000
Scituate - Instalação de 25 bicicletários	Scituate	Conexões comunitárias	2025	\$22.800
Sherborn - Reconstrução da Route 27 e Route 16 [somente projeto]	Sherborn	Melhorias de intersecções	2025	\$900.000
Somerville - Estado de conservação das Bluebikes, 13 estações	Somerville	Conexões comunitárias	2025	\$278.127
Framingham - Projeto de melhorias na	Framingham	Infraestrutura principal	2026	\$1.400.000

interseção entre a
Route
126/135/MBTA e
a Ferrovia CSX

Lexington -

Projeto de
melhorias de
segurança no
cruzamento entre
a Interstate 95 e a
Route 4/225

Lexington

Infraestrutura
principal

2026

\$1.650.000

Quincy -

Melhorias na
interseção da
Willard Street e
Ricciuti Drive

Quincy

Melhorias de
intersecções

2026

\$1.885.352

Bellingham -

Reabilitação da
estrada da Route
126 (Hartford
Road), de 800
pés ao norte da
rampa de saída
da I-495 NB até a
linha da cidade de
Medway, incluindo
B-06-017.

Bellingham

Ruas
completas

2029-30

*\$8.340.000

Ipswich -

Reconstrução da
estrada Argilla
Road

Ipswich

Ruas
completas

2029-30

*\$3.000.000

Sudbury-

Framingham -
Construção de
ciclovía da Bruce
Freeman Rail

Sudbury

Bicicletas e
pedestres

2029-30

*\$4.263.000

Trail, do
cruzamento da
Sudbury Diamond
Railroad até a
Eaton Road West

Total	N/A	N/A	N/A	\$51.107.417
-------	-----	-----	-----	--------------

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

* Esses projetos são financiados a partir do TIP de 2029, com previsão de financiamento adicional em 2030 do TIP de 2026-30.

ADA = Lei dos Americanos Portadores de Deficiência CATA = Autoridade de Transporte de Cape Ann. FFY = Ano fiscal federal.

MassDOT = Departamento de Transportes de Massachusetts. MBTA = Autoridade de Transporte da Baía de Massachusetts.

MWRTA = Autoridade de Trânsito Regional MetroWest. N/A = Não aplicável. NB = Sentido norte. TIP = Programa de Melhoria no Transporte.

Fonte: MPO da região de Boston

A assinatura da Lei de Infraestrutura Bipartidária (BIL), em 15 de novembro de 2021, aumentou o montante de financiamento da Meta Regional disponível para a MPO da região de Boston no ciclo anterior do TIP dos anos 2024-28 em aproximadamente nove por cento em relação aos níveis de financiamento do TIPO de 2023-27. Esse nível de financiamento foi mantido no desenvolvimento deste TIP de 2025-29.

A maior parte do financiamento disponível para alocação pela MPO durante o ciclo do TIP dos anos fiscais de 2025-29 foi no quinto e último ano do TIP, ano fiscal de 2029. Durante o desenvolvimento do TIP para 2025-29, a MPO tinha montantes significativos de financiamento disponíveis para programar em 2025, 2026 e 2029. No entanto, houve déficits de financiamento em 2027 e 2028 como resultado do atraso na programação de 14 projetos.

Os projetos já programados no TIP para receber fundos da Meta Regional não puderam ser acelerados para utilizar os fundos excedentes nos anos fiscais de 2025 e 2026, de modo que a MPO trabalhou com o MassDOT, a MBTA, a MWRTA e a CATA para identificar outros projetos que poderiam ser financiados nesses anos. Em conjunto, essas agências apresentaram mais de 13 projetos à MPO para consideração, dos quais a MPO selecionou 11 projetos para financiamento no programa Transformação do Trânsito nos anos fiscais de 2025 e 2026:

- Financiamento adicional para as faixas de ônibus da Columbus Avenue, fase 2 (US\$ 7.500.000)

- Financiamento adicional para os Itens de Ação Antecipada de Transformação Ferroviária - Reading Station e Wilbur Interlocking (US\$ 6.000.000)
- Financiamento adicional para melhorias na acessibilidade da estação Jackson Square (US\$ 7.250.000)
- Aquisição de três ônibus de gás natural comprimido (GNC) de 29 pés para a MWRTA (US\$ 1.980.000)
- Financiamento de projeto para melhorias nas instalações para clientes e funcionários no Blandin Hub da MWRTA (US\$ 2.500.000)
- Financiamento para modernizar as instalações da CATA em Gloucester (US\$ 1.293.000)
- Financiamento para a aquisição de quatro ônibus híbridos para substituir quatro veículos da frota da CATA no final de sua vida útil (US\$ 2.460.000)
- Financiamento para atualizar os sistemas de pagamento de tarifas sem dinheiro para os serviços ADA e Dial-A-Ride da CATA (US\$ 65.000)
- Financiamento parcial para apoiar melhorias de acessibilidade na Estação Central da Linha Vermelha da MBTA, com foco na adição de um novo elevador (US\$ 5.000.000)
- Financiamento para melhorias na circulação de ônibus na Nubian Station, no bairro de Roxbury, em Boston (US\$ 5.000.000)
- Financiamento para apoiar a modernização das instalações de armazenamento de bicicletas "Pedal and Park" da MBTA em 13 estações da MBTA em 9 municípios da região (US\$ 2.500.000).

A MPO também votou para financiar dois projetos no ano fiscal de 2025 que foram previamente incorporados ao Programa Rodoviário Estadual do MassDOT:

- 609531 - Melhorias na escola de Arlington-Stratton (rotas seguras para escolas) (US\$ 1.625.250)
- 611982 - Medford - Conexão de caminho de uso compartilhado na passagem subterrânea da Route 28/Wellington (\$5.509.294)

Como muitos desses projetos foram identificados mais tarde no ciclo de vida da avaliação do projeto, ou seja, meses após o ciclo regular de apresentação de projetos, as informações de pontuação são incluídas no TIP com algum atraso em relação a outros itens de linha do projeto. Embora esses projetos tenham sido identificados tarde demais no ciclo do TIP para serem avaliados quantitativamente usando os critérios de pontuação da MPO, eles se alinham bem qualitativamente com muitas das metas da MPO, incluindo o aprimoramento da segurança e do acesso de bicicletas e pedestres e a expansão da acessibilidade e a manutenção do bom estado de conservação do sistema de trânsito da região. Esses projetos podem ser pontuados usando os critérios de pontuação da MPO em um ciclo TIP posterior.

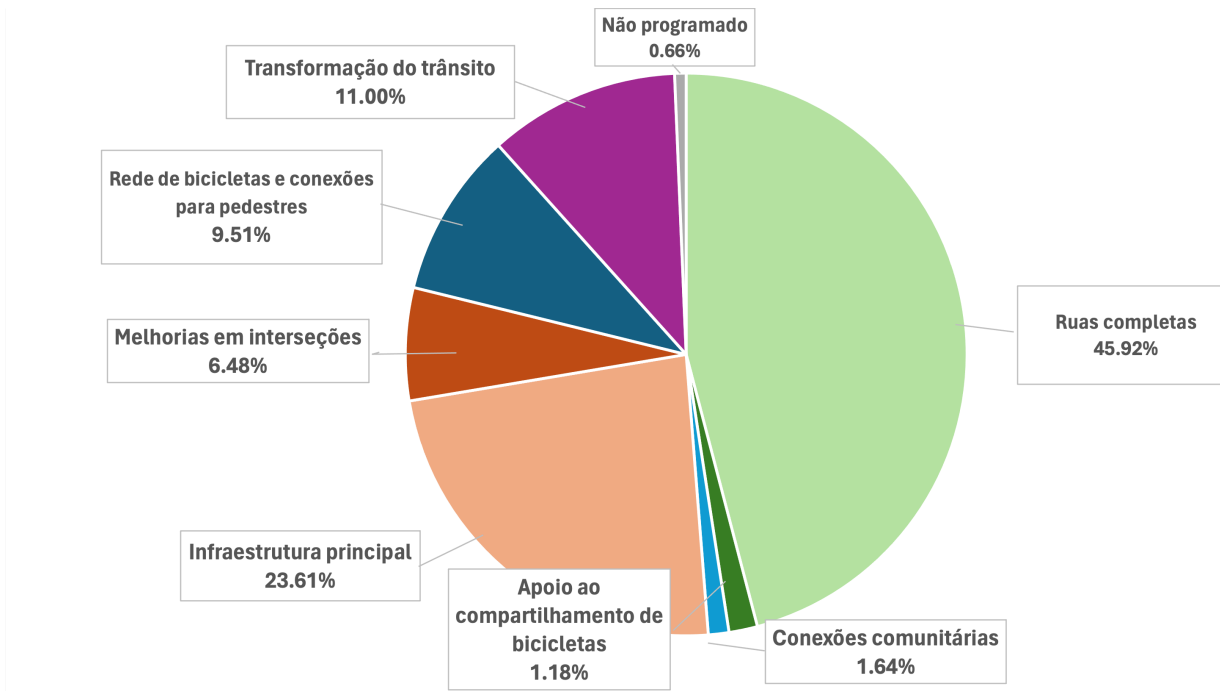
Além de selecionar projetos, várias outras decisões importantes foram tomadas pela MPO na elaboração do Programa de Metas Regionais para 2025-29:

- A MPO alocou recursos adicionais para três projetos da MBTA que havia votado para apoiar em TIPs anteriores. Esses foram os projetos de Melhorias de Acessibilidade da Jackson Square Station, Itens de Ação Antecipada de Transformação Ferroviária na Reading Station e Wilbur Interlocking, e as Faixas de Ônibus da Columbus Avenue, Fase 2. O projeto Jackson Square recebeu US\$ 7,25 milhões, além dos US\$ 26,25 milhões programados no TIP de 2024-28. O projeto Transformação Ferroviária recebeu US\$ 6 milhões, além dos US\$ 14 milhões programados no TIP de 2024-28, para atender a um aumento de custo no local do trilho de giro de Reading. O projeto da Columbus Avenue, Fase 2, recebeu US\$ 7,5 milhões além dos US\$ 11,75 milhões em 2024 do TIP 2024-28 e mais US\$ 14,8 milhões programados em 2021 do TIP de 2021-25. A contribuição total da MPO da região de Boston para esses projetos é de US\$ 33,5 milhões para melhorias na acessibilidade da estação Jackson Square, US\$ 20 milhões para itens de ação antecipada de transformação ferroviária na Reading Station e no Wilbur Interlocking e US\$ 34,05 milhões para as faixas de ônibus da Columbus Avenue, Fase 2.
- A MPO programou US\$ 6,15 milhões para seis projetos em oito municípios no ano fiscal de 2025 para um programa piloto de financiamento de projetos com o objetivo de reduzir as barreiras para os municípios que planejam avançar com projetos para o financiamento da Meta Regional, já que a programação no TIP exige a conclusão de 25% dos planos de projeto.

- A MPO programou US\$ 3,05 milhões para projetar dois projetos no ano fiscal de 2026. Esses projetos, o projeto de Intercâmbio da Rota 4/225 em Lexington e Melhorias de Interseção na Rota 126/135/MBTA e CSX Railroad em Framingham, estão listados no Plano de Transporte de Longo Prazo da MPO. Esses projetos serão pontuados no desenvolvimento do TIP de 2026-30 para o financiamento de seu projeto à medida que 2026 se aproxima.
- O valor programado do Projeto 607981, Construção da Somerville-McGrath Boulevard, foi aumentado para US\$ 30.310.000 em 2029. Os cronogramas prévios de construção do projeto recomendavam US\$ 20.000.000 em 2029 e US\$ 13.840.000 em 2030. Essa medida foi tomada para aliviar as pressões financeiras em ciclos futuros do TIP.
- O valor programado do Projeto 606226, Boston-Reconstrução da Rutherford Avenue, da City Square à Sullivan Square, foi aumentado para US\$ 45.000.000 no ano fiscal de 2029. Os cronogramas prévios de construção do projeto recomendavam US\$ 33.500.000 no ano fiscal de 2029. Essa medida foi tomada para aliviar as pressões financeiras em ciclos futuros do TIP até o ano fiscal de 2032.
- Para tratar das restrições de financiamento em 2027, a MPO votou para adiar o Projeto 610662, Woburn - Melhorias na estrada e na interseção em Woburn Common, Route 38 (Main Street), Winn Street, Pleasant Street e Montvale Avenue, para 2029, devido à falta de progresso significativo no projeto desde o ciclo TIP de 2021-25.

A Figura ES-1 mostra como o financiamento da Meta Regional para os anos fiscais de 2025-29 é distribuído pelos programas de investimento da MPO. Como o gráfico mostra, o Programa de Metas Regionais da MPO da Região de Boston é dedicado principalmente a melhorar a mobilidade e a segurança de todos os modos de deslocamento por meio de investimentos significativos em projetos de Ruas Completas. Uma grande parte do financiamento da MPO também apoia a modernização das principais estradas regionais e infraestrutura de trânsito por meio de investimentos em grandes projetos de infraestrutura e transformação de trânsito. A MPO também optou por deixar aproximadamente US\$ 4,8 milhões não programados.

Figura ES-1
Financiamento da Meta Regional do TIP pelo programa de investimentos da MPO para os anos fiscais de 2025-29



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

Além da distribuição de financiamento pelos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-2 detalha o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos anos fiscais de 2025-29. Como observado na Figura ES-1, a MPO programou mais de 99% de seu financiamento disponível ao longo de cinco anos. Mais detalhes sobre cada projeto financiado pelo programa Meta Regional da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

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

fiscais de 2025-29

Programa de investimentos da MPO	Número de projetos	Dinheiro-alvo regional programado
Rede de ciclovias e conexões para pedestres	10	\$69.238.369
Conexões comunitárias (alocadas para projetos)	16	\$5.154.222
Conexões comunitárias (ainda não alocadas para projetos)*	N/A	\$15.423.415
Ruas completas	21	\$334.236.398
Melhorias de intersecções	8	\$47.155.319
Infraestrutura principal— Rodovia	4	\$171.860.000
Transformação do trânsito (alocada a projetos)	11	\$55.548.000
Transformação do trânsito (ainda não alocada para projetos)	N/A	\$24.500.000
Não programado	N/A	\$4.812.578
Total	70	\$727.928.301

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

* Esse valor inclui US\$ 7 milhões em financiamento para suporte ao BikeShare a partir do ano fiscal de 2026.

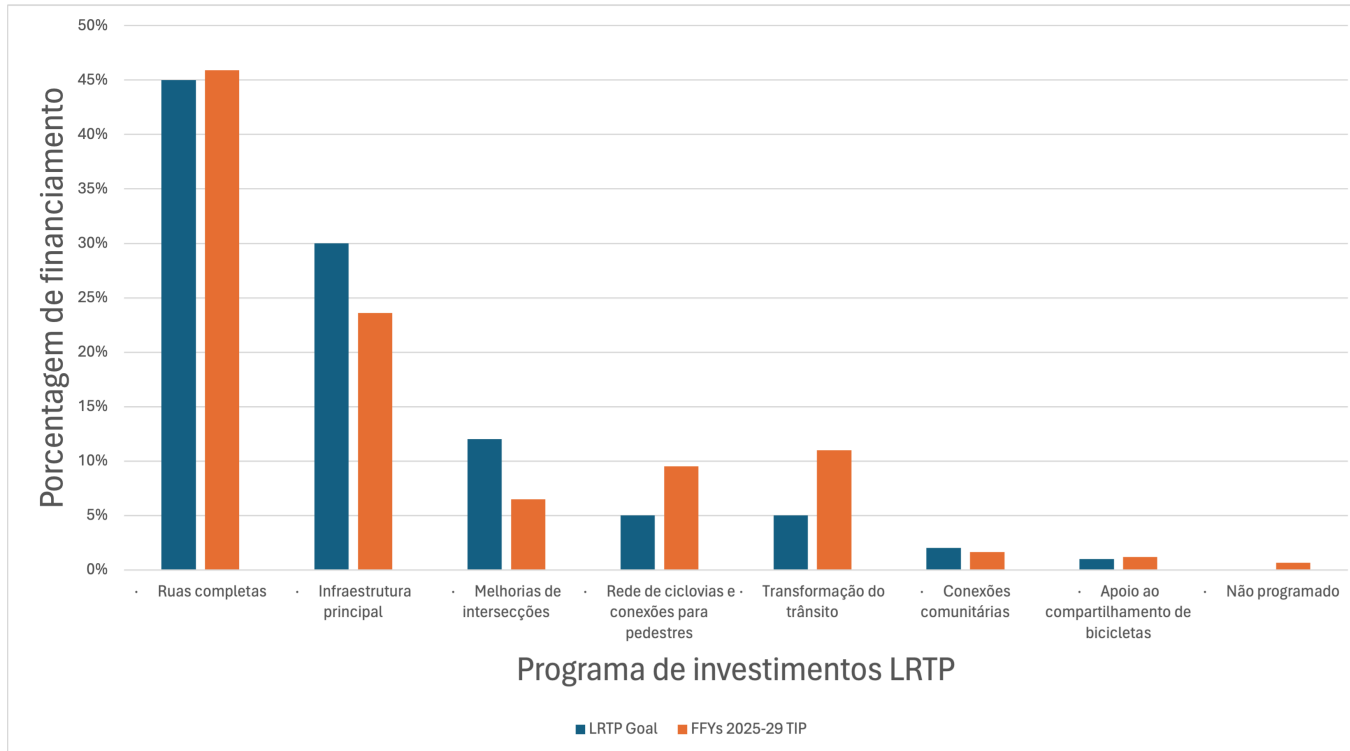
FFY = Ano fiscal federal. MPO = Organização Metropolitana de Planejamento. N/A = Não aplicável.

Fonte: MPO da região de Boston

Ao tomar decisões sobre quais projetos financiar, a MPO considera como a alocação de fundos para cada programa de investimento se compara às metas de financiamento descritas no atual Plano de Transporte de Longo Prazo da MPO. O TIP de 2025-29 é o primeiro a ser informado pelo LRTP *Destination 2050*, que foi adotado pela MPO em 2023. As metas de financiamento para programas de investimento estabelecidos no LRTP refletem os tipos de projetos que a MPO procura financiar para atingir suas metas e objetivos para a região, desde o

aprimoramento da segurança de todos os usuários até a promoção da mobilidade e acessibilidade em toda a região. Mais informações sobre as metas e objetivos da MPO estão disponíveis no Capítulo 1, e uma comparação entre as metas dos programas de investimento do LRTP e os níveis de financiamento do programa nos TIP dos anos fiscais de 2025-29 é mostrada na Figura ES-2.

Figura ES-2
TIP dos anos fiscais 2025-29: Níveis regionais de financiamento-alvo relativo aos objetivos do programa de investimento LRTP



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

Além da distribuição de financiamento pelos programas de investimento da MPO listados acima, a Tabela ES-2 detalha o número de projetos e a alocação de fundos em cada programa no TIP dos anos fiscais de 2025-29. Como observado na Figura ES-1, a MPO programou mais de 99% de seu financiamento disponível ao longo de cinco anos. Mais detalhes sobre cada projeto financiado pelo programa Meta Regional da MPO estão disponíveis no Capítulo 3.

Tabela ES-2
Resumo do investimento em Metas Regionais da MPO da região de Boston para os anos
fiscais de 2025-29

Programa de investimentos da MPO	Número de projetos	Dinheiro-alvo regional programado
Rede de ciclovias e conexões para pedestres	10	\$69.238.369
Conexões comunitárias (alocadas para projetos)	16	\$5.154.222
Conexões comunitárias (ainda não alocadas para projetos)*	N/A	\$15.423.415
Ruas completas	21	\$334.236.398
Melhorias de intersecções	8	\$47.155.319
Infraestrutura principal— Rodovia	4	\$171.860.000
Transformação do trânsito (alocada a projetos)	11	\$55.548.000
Transformação do trânsito (ainda não alocada para projetos)	N/A	\$24.500.000
Não programado	N/A	\$4.812.578
Total	70	\$727.928.301

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

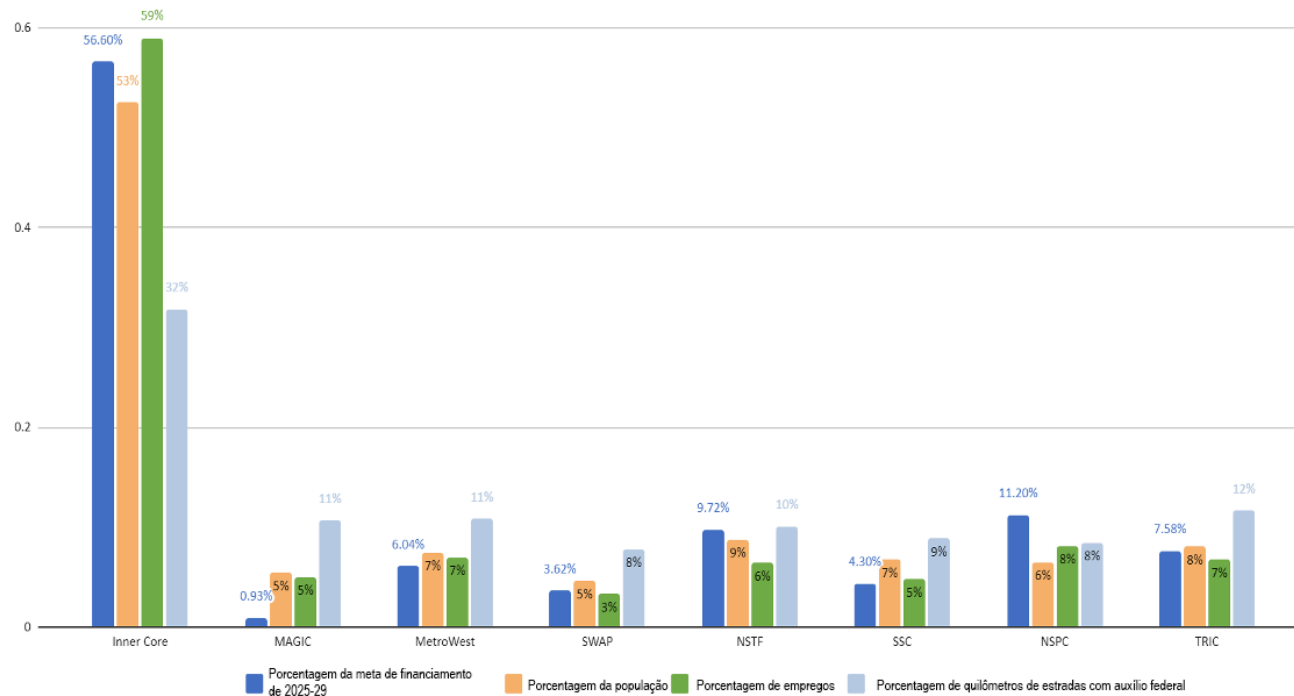
* Esse valor inclui US\$ 7 milhões em financiamento para suporte ao BikeShare a partir do ano fiscal de 2026.

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

Fonte: MPO da região de Boston

Ao tomar decisões sobre quais projetos financiar, a MPO considera como a alocação de fundos para cada programa de investimento se compara às metas de financiamento descritas no atual Plano de Transporte de Longo Prazo da MPO. O TIP de 2025-29 é o primeiro a ser informado pelo LRTP *Destination 2050*, que foi adotado pela MPO em 2023. As metas de financiamento para programas de investimento estabelecidos no LRTP refletem os tipos de projetos que a MPO procura financiar para atingir suas metas e objetivos para a região, desde o aprimoramento da segurança de todos os usuários até a promoção da mobilidade e acessibilidade em toda a região. Mais informações sobre as metas e objetivos da MPO estão disponíveis no Capítulo 1, e uma comparação entre as metas dos programas de investimento do LRTP e os níveis de financiamento do programa nos TIP dos anos fiscais de 2025-29 é mostrada na Figura ES-2.

Figura ES-2
TIP dos anos fiscais 2025-29: Níveis regionais de financiamento-alvo relativo aos objetivos do programa de investimento LRTP



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

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

Fonte: MPO da região de Boston

Informações adicionais sobre a distribuição geográfica do financiamento de Metas Regionais em toda a região, incluindo uma repartição do financiamento por município, estão incluídas no Apêndice D.

Financiamento para o TIP de 2025-29

Programa rodoviário

O Programa Rodoviário do TIP foi desenvolvido com a premissa de que o financiamento federal para o estado variaria entre \$818 milhões e \$882 milhões anualmente nos próximos cinco anos. Esses valores incluem os fundos que seriam inicialmente reservados pelo MassDOT como pagamentos para o Programa de Ponte Acelerada, e excluem os fundos correspondentes necessários. Os níveis de financiamento para o Programa Rodoviário do TIP dos anos fiscais de 2025-29 representam um aumento de aproximadamente dois por cento em relação ao TIP dos anos fiscais de 2024-28.

O processo de decidir como usar esse financiamento federal na região de Boston segue várias etapas. Primeiro, o MassDOT reserva o financiamento dos pagamentos do serviço de dívida das Notas de Antecipação de Subsídios (GANs) para o Programa Acelerado de Pontes; os pagamentos anuais de GANs variam entre \$122 milhões e \$134 milhões anuais nos primeiros dois anos deste TIP. Espera-se que os pagamentos de GANs para o Programa Ponte Acelerada sejam concluídos no ano fiscal de 2026, mas serão retomados no ano fiscal de 2032 (em ciclos futuros do TIP) para fornecer pagamentos do serviço da dívida para o Programa Ponte de Próxima Geração do MassDOT.

Os fundos restantes do Programa Federal-Aid Highway são orçados para apoiar as prioridades estaduais e regionais (ou seja, a MPO). No TIP dos anos fiscais de 2025-29, \$1,09 bilhões a \$1,18 bilhões anuais estavam disponíveis para programação em todo o estado, incluindo o

fundo federal e a correspondência municipal. O MassDOT geralmente fornece a correspondência não federal (que também pode ser fornecida por outras entidades); assim, os projetos são tipicamente financiados com 80% de fundos federais e 20% de fundos estaduais, dependendo do programa de financiamento. Os fundos de contrapartida necessários para a elaboração do projeto, compras de capital e projetos de serviços operacionais iniciados pelo município são geralmente arcados pelo proponente do projeto.

Em seguida, o MassDOT aloca financiamento nas seguintes categorias:

- Investimentos em confiabilidade: Esses programas incluem o Programa de Pontes - compreendendo inspeções, manutenção sistemática e melhorias no Sistema Nacional de Rodovias (NHS) e não NHS - o Programa de Pavimentação, o Programa de Melhorias Rodoviárias e o Programa de Melhorias de Segurança.
- Investimentos em modernização: Esses programas incluem o Programa de Modernização da Lei de Pessoas com Deficiência (ADA), o Programa de Melhoria de Cruzamentos, o Programa de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) e o Programa de Reconstrução de Rodovias.
- Investimentos em expansão: Esses programas incluem o Programa de Bicicletas e Pedestres e expansões da rede de trânsito.

Depois de contabilizar os reembolsos de GANs, ajustes de planejamento e vários outros itens de linha, o MassDOT aloca aproximadamente um terço do financiamento total da fórmula principal distribuído pela Administração Rodoviária Federal (FHWA) entre as 13 MPOs do estado para programação. Este financiamento discricionário para MPOs é subalocado por fórmula para determinar os valores de Metas Regionais. A MPO da região de Boston recebe a maior parte do financiamento para MPOs no estado, com aproximadamente 43% dos fundos da Meta Regional de Massachusetts alocados para a região. O MassDOT desenvolve essas metas em consulta com a Associação de Agências de Planejamento Regional de Massachusetts (MARPA). Este TIP foi programado com a suposição de que a MPO da Região de Boston terá entre \$125 milhões e \$161 milhões por ano para as Metas Regionais, que consistem em financiamento federal e financiamento estatal para o montante correspondente municipal.

Cada MPO pode decidir como priorizar o seu financiamento de Metas Regionais. Dado que o financiamento das Metas Regionais é um subconjunto do Programa Rodoviário, a MPO normalmente programa a maioria do financiamento para projetos rodoviários; no entanto, a

MPO flexionou parte de seu financiamento rodoviário para o Programa de Trânsito para projetos de expansão de trânsito e através dos seus Programas de Conexões Comunitárias e Transformação de Trânsito. O Programa Rodoviário do TIP detalha os projetos que receberão financiamento das Metas Regionais da MPO da Região de Boston e projetos estaduais de infraestrutura dentro da região de Boston. Detalhes sobre esses investimentos estão descritos no Capítulo 3.

Programa de trânsito

A Administração Federal de Trânsito (FTA) aloca os fundos programados no Programa de Trânsito do TIP de acordo com a fórmula. As três autoridades de trânsito regionais na área da MPO da Região de Boston que são destinatárias desses fundos são a MBTA, a CATA e a MWRTA. A MBTA, com seu extenso programa de transporte e infraestrutura, recebe a preponderância dos fundos federais de trânsito da região.

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

- Seção 5307 (subsídios de fórmula para áreas urbanizadas): Fornece subsídios a áreas urbanas para apoiar o transporte público com base nos níveis de serviço de transporte público, população e outros fatores
- Seção 5337 (linha fixa/ônibus): Procura manter os sistemas de transporte público em bom estado de conservação através de projetos de capital de substituição e reabilitação
- Seção 5309 (subsídios para investimentos de capital em linhas fixas): Fornece subsídios para sistemas novos e expandidos de transporte ferroviário, trânsito rápido de ônibus e balsas que reflitam as prioridades locais para melhorar as opções de transporte nos principais corredores
- Seção 5339 (ônibus e instalações para ônibus): Fornece financiamento para substituir, reabilitar e comprar ônibus e equipamentos relacionados, bem como para construir instalações relacionadas a ônibus
- Seção 5310 (mobilidade aprimorada de idosos e indivíduos com deficiências): Fornece financiamento para apoiar o transporte para atender às necessidades

especiais de idosos e pessoas com deficiência

Processo de desenvolvimento do TIP

Visão geral

Ao determinar quais projetos financiar através do processo de financiamento das Metas Regionais, os membros da MPO colaboram com os municípios, órgãos estaduais, membros do público, grupos de defesa e outras partes interessadas. O conselho da MPO usa critérios de avaliação em seu processo de seleção de projetos para ajudar a identificar e priorizar projetos que avançam o progresso nas áreas das seis metas da MPO:

- Segurança
- Mobilidade e confiabilidade
- Acesso e conectividade
- Resiliência
- Ar limpo e comunidades saudáveis
- Equidade no transporte

Mais informações sobre as áreas de metas da MPO podem ser encontradas no site *Destination 2050* em bostonmpo.org/destination2050/.

Além disso, a MPO estabeleceu programas de investimento, que são projetados para direcionar o financiamento das Metas Regionais para áreas prioritárias da MPO nos próximos 20 anos, para ajudar a atingir essas metas. Os programas de investimento são os seguintes:

- Melhorias de intersecções
- Ruas completas
- Infraestrutura principal

- Rede de ciclovias e conexões para pedestres
- Conexões com a comunidade, que inclui um programa de suporte de compartilhamento de bicicletas
- Transformação de trânsito

Os projetos que a MPO escolhe para receber o financiamento das Metas Regionais através do processo de desenvolvimento do TIP estão incluídos em um dos seis programas de investimento listados acima. Mais informações e descrições dos programas de investimento da MPO estão disponíveis no Capítulo 2.

A MPO incorpora práticas de planejamento e programação baseadas em desempenho (PBPP) em seu desenvolvimento TIP e em outros processos. Essas práticas são projetadas para ajudar a direcionar fundos da MPO para alcançar resultados específicos e mensuráveis para o sistema de transporte. Os investimentos da MPO estão diretamente relacionados à estrutura do PBPP e promovem os objetivos e as metas de desempenho da MPO. Com o desenvolvimento do TIP para os anos fiscais de 2025 a 29, a MPO alavancou a disponibilidade de financiamento em todos os anos fiscais federais para programar novos projetos que abordem a confiabilidade do sistema de trânsito, a segurança do tráfego para todos os usuários, a condição das pontes do NHS e outras prioridades. A MPO continuará a vincular estreitamente suas metas de desempenho, decisões de investimento e atividades de monitoramento e avaliação. Mais informações sobre o PBPP estão disponíveis no Capítulo 4 e no Apêndice A (Tabela A-2).

Alcance e coleta de dados

O processo de divulgação começa no início do ano fiscal federal. As cidades e vilas designam contatos para o TIP e começam a desenvolver uma lista de projetos prioritários a serem considerados para financiamento federal, e a equipe da MPO solicita aos funcionários das cidades e vilas da região que identifiquem seus projetos prioritários. A equipe da MPO compila as solicitações de financiamento do projeto em um *Universe of Projects*, que é uma lista de todos os projetos de Conexões para Pedestres e Redes de Ciclovias, Ruas Completas, Melhorias de Interseções e Infraestrutura Principal identificados como possíveis candidatos a receber financiamento por meio do TIP. No desenvolvimento do TIP de 2025-29, a equipe também começou a acompanhar os projetos potenciais de conexões comunitárias no *Universe of Projects*.

Os projetos de Transformação de Trânsito não costumam ser listados no Universe of Projects como projetos prioritários. Em vez disso, os projetos das autoridades de trânsito regionais são normalmente identificados durante o processo de desenvolvimento de seus programas anuais. Durante o outono desse ciclo TIP, a MPO convidou as autoridades de trânsito regional a enviar solicitações de financiamento do novo programa Transformação de Trânsito. A MPO também solicitou projetos de trânsito adicionais mais tarde, durante o desenvolvimento do TIP dos anos fiscais de 2025-29, para utilizar a disponibilidade de financiamento nos anos fiscais de 2025 e 2026.

O *Universe* inclui projetos em diferentes níveis de prontidão, desde aqueles com trabalhos significativos de engenharia e design concluídos até aqueles ainda no início do estágio conceitual ou de planejamento. A equipe da MPO coleta dados sobre cada projeto no *Universe* para que os projetos possam ser avaliados.

Avaliação do projeto

A equipe da MPO avalia os projetos com base em quão bem eles atendem às metas da MPO. Para que a equipe da MPO realize uma avaliação completa do projeto, os projetos de Rede de Bicicletas e Conexões para Pedestres, Ruas Completas, Melhorias em Interseções e Infraestrutura Principal devem ter um relatório de projeto funcional ou os planos do projeto devem incluir o nível de detalhe definido em um relatório de projeto funcional. Um relatório de projeto funcional geralmente é preparado quando um projeto se aproxima do estágio de 25% do projeto. Para concluir uma avaliação dos projetos considerados pelo Programa de Conexões Comunitárias da MPO, os proponentes do projeto devem enviar uma inscrição completa à equipe da MPO.

Em resposta a aumentos de custos significativos nos ciclos do TIP recentes para projetos já programados para financiamento, o conselho da MPO criou um comitê após o ciclo do TIP dos anos fiscais de 2022–26 para explorar ainda mais as causas dos aumentos de custos do projeto e planejar mudanças na política da MPO para oferecer suporte a entregas de projetos mais confiáveis. O Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto TIP iniciou seu trabalho em junho de 2021 e apresentou um conjunto de recomendações de políticas ao conselho completo da MPO em setembro de 2021. Essas mudanças foram formalmente adotadas pela MPO em 4 de novembro de 2021 e entraram em vigor para o desenvolvimento do TIP dos anos fiscais de 2025-29.

Entre outras mudanças, a MPO optou por codificar sua política de exigir que os proponentes de projetos apresentem 25% de projetos e obtenham uma estimativa de custo atualizada para seus projetos antes de serem programados no TIP. Embora essa nova política estivesse em vigor para o ciclo TIP de 2025-29, a MPO desejava manter esse limite flexível; o progresso do projeto demonstrado pelos proponentes de projetos selecionados desde sua solicitação de financiamento no TIP de 2024-28 indicava prontidão suficiente para a programação nos anos finais do TIP de 2025-29.

Os resultados da avaliação de todos os projetos são apresentados aos membros da diretoria da MPO para consideração na programação do TIP. As pontuações preliminares são compartilhadas diretamente com os proponentes do projeto, onde os proponentes são encorajados a revisar as pontuações e fornecer feedback para que a equipe da MPO possa fazer com que os ajustes garantidos cheguem a resultados finais apropriados. Uma vez que os proponentes revisem suas pontuações, os resultados finais de pontuação são publicados no site da MPO, onde os membros da MPO, funcionários municipais e membros do público podem revisá-los.

Dia da preparação do TIP

Um passo importante para a programação do TIP ocorre no meio do ciclo de desenvolvimento do TIP em uma reunião - conhecida como Dia da Preparação do TIP - com a participação da equipe do MassDOT e da MPO. Nesta reunião, os gerentes de projeto do MassDOT fornecem atualizações sobre mudanças nos custos e cronograma dos projetos atualmente programados. Estas mudanças de custo e cronograma devem ser levadas em conta, pois a equipe da MPO ajuda o conselho da MPO a considerar as atualizações para os anos já programados do TIP, bem como a adição de novos projetos nos anos finais do TIP.

Entre as outras novas políticas avançadas pelo Comitê Ad Hoc de Custo do Projeto TIP, o conselho da MPO adotou uma política exigindo que os proponentes de projetos que tiveram um aumento de custo de 25% ou mais (para projetos com custo inferior a \$10 milhões) ou \$2,5 milhões ou mais (para projetos que custam mais de \$10 milhões) para apresentar ao conselho da MPO os motivos desses aumentos de custo. A MPO então compararia esses projetos - com os novos custos - a outros projetos e consideraria essa avaliação de custo-benefício ao decidir se financiaria ou não os projetos com custos mais altos. Essas mudanças de custo são mais frequentemente reveladas por meio de conversas entre a equipe do MassDOT e a equipe da

MPO durante o Dia de Preparação para o TIP, tornando esta nova política especialmente relevante nesta fase do desenvolvimento do TIP.

Recomendação da equipe e TIP preliminar

Usando os resultados da avaliação e informações sobre a prontidão do projeto (isto é, até que ponto um projeto está totalmente projetado e pronto para construção), a equipe da MPO prepara uma recomendação ou uma série de cenários de programação para programar o financiamento da Meta Regional no TIP. Outras considerações, como se um projeto foi incluído no LRTP, se o projeto atende a uma necessidade identificada de transporte ou promove a distribuição de investimentos em transporte na região, também são incorporadas a esses cenários de programação. A recomendação do pessoal é sempre limitada financeiramente - ou seja, sujeita a financiamentos disponíveis. Havia cerca de \$723 milhões de financiamento das Metas Regionais disponíveis para a MPO da Região de Boston nos anos fiscais federais de 2025-29. Nesse ciclo do TIP, os membros da diretoria da MPO discutiu vários cenários para o Programa de Metas Regionais para projetos de rodovias e selecionou um programa preferido em abril de 2024.

Além de priorizar o financiamento da Meta Regional, a diretoria da MPO também analisa e apoia o programa estadual de rodovias que o MassDOT recomenda para a programação. A diretoria também analisa e aprova a programação de fundos para os programas de capital de trânsito da MBTA, da CATA e da MWRTA.

Aprovação do TIP

Após selecionar um cenário de programação preferido, geralmente em abril, a diretoria da MPO vota a liberação do TIP preliminar para um período de revisão pública de 21-30 dias. O período de comentários geralmente começa no final de abril, e durante esse período, a MPO convida membros do público, autoridades municipais e outras partes interessadas na região de Boston a revisar o programa proposto e enviar feedback. Durante o período de revisão pública, a equipe da MPO realiza reuniões públicas para discutir a versão preliminar do documento TIP e obter comentários adicionais.

Após o término do período de revisão pública, a diretoria da MPO analisa todos os comentários municipais e públicos, e pode alterar elementos do documento ou de sua programação. A diretoria da MPO aprova então o TIP e o submete à Administração Rodoviária Federal (FHWA) e à Administração Federal de Trânsito para aprovação. O MassDOT incorpora o TIP aprovado pela MPO ao Programa de Melhoria de Transporte do Estado (STIP). A FHWA, a FTA e a Agência de Proteção Ambiental dos EUA revisam o STIP para certificação até 30 de setembro, que é o encerramento do ano fiscal federal.

Atualizações ao TIP

Mesmo depois de o TIP ter sido finalizado, modificações administrativas, emendas e ajustes frequentemente devem ser introduzidos devido a mudanças na programação do projeto, fontes de financiamento ou receita disponível. Isso pode exigir a reprogramação de um projeto em um ano de financiamento diferente ou a programação de fundos adicionais para um projeto.

Avisos de modificações e emendas administrativas são postados no site da MPO. Se uma alteração for necessária, a MPO notificará os municípios afetados, partes interessadas e membros do público por e-mail. A MPO normalmente realiza um período de avaliação pública de 21 dias antes de tomar uma ação final sobre uma emenda. Em circunstâncias extraordinárias, a MPO pode votar para encurtar o período de avaliação pública para um mínimo de 15 dias. As modificações e ajustes administrativos são pequenos e normalmente não resultam em um período de avaliação pública.

Envolvimento do público com o TIP

O engajamento público é um aspecto importante do processo de planejamento de transporte. Por favor, visite bostonmpo.org para obter mais informações sobre a MPO, bem como para visualizar todo o TIP e enviar seus comentários. Você também pode se inscrever para receber atualizações e avisos por e-mail visitando bostonmpo.org/subscribe e enviando suas informações de contato. Para solicitar uma cópia do TIP em formatos acessíveis, entre em contato com a equipe da MPO por qualquer um dos seguintes meios:

Correio: MPO da região de Boston C/O CTPS MPO Activities Group, 10 Park Plaza, Suite 2150, Boston, MA 02116-3968

Telefone: 857.702.3700 (voz)

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

- Conecte-se usando TTY ou Suporte Auditivo: 800.439.2370
- Conexão usando suporte para voz: 866.887.6619
- Relé usando texto para fala: 866.645.9870

E-mail: publicinfo@ctps.org

O resumo executivo do TIPO de 2025-29 também está disponível como tradução:

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