

PROGRAMMA DI PEDAGGIO DEL CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD).

VALUTAZIONE AMBIENTALE FINALE

Riepilogo esecutivo

Aprile 2023

Agenzia Federale Capofila



U.S. Department
of Transportation

**Federal Highway
Administration**

Sponsor del progetto



**Department of
Transportation**



La traduzione dell'Executive Summary dalla versione ufficiale inglese in qualsiasi altra lingua ha il solo scopo di facilitare la partecipazione durante il periodo di discussione pubblica da parte di persone con conoscenza dell'inglese limitata (LEP) o di coloro che preferiscono leggere il documento nella propria lingua madre.

SOMMARIO

CHE COS'È IL PROGRAMMA DI PEDAGGIO DEL DISTRETTO CENTRALE DELLE IMPRESE?.....	ES-2
Dov'è il progetto proposto?.....	ES-2
In che modo le persone e le merci raggiungono e si spostano oggi nel CBD di Manhattan?.....	ES-2
Dove ricadranno i benefici e gli effetti del Progetto?.....	ES-3
Che cos'è una valutazione ambientale (EA) e perché è necessaria per questo progetto?.....	ES-3
PERCHÉ VIENE CONSIDERATO IL PROGRAMMA DI PEDAGGIO CBD?	ES-5
SCOPO DEL PROGETTO, NECESSITÀ E PROSPETTIVE.....	ES-6
Perché dobbiamo ridurre la congestione del traffico?.....	ES-6
Perché servono i soldi per investimenti nei trasporti?.....	ES-6
Quali sono gli obiettivi del progetto?	ES-7
QUALI SONO LE ALTERNATIVE PROGETTUALI?.....	ES-8
No Action Alternative (Nessuna azione alternativa).....	ES-8
Alternativa al pedaggio CBD (Azione Alternativa).....	ES-11
Effetti positivi e negativi: Cosa è importante sapere sugli scenari di pedaggio nell'alternativa al pedaggio CBD?	ES-11
Prezzo del pedaggio del camion.	ES-13
Ora del giorno.	ES-14
IN CHE MODO UN'AZIONE ALTERNATIVA RISPETTA GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO? ..	ES-14
Quali sono gli effetti del Progetto?.....	ES-15
Quali sono gli effetti del Progetto sulle popolazioni a sostegno della giustizia ambientale?.....	ES-15
Conducenti a basso reddito.	ES-16
Taxi e Veicoli a noleggio.	ES-18
[Cambiamenti del traffico nelle comunità di giustizia ambientale.....	ES-18
<i>Inquinanti atmosferici associati al traffico e al traffico di camion.</i>	ES-18
<i>Uso del territorio e pratiche di trasporto, tendenze e oneri del passato.</i>	ES-19
<i>Riepilogo degli effetti sul traffico di camion.</i>	ES-19
<i>Riepilogo degli effetti sul traffico non di camion.</i>	ES-20
<i>Attenuazione delle deviazioni del traffico.</i>	ES-20
<i>Le misure di riduzione cambieranno i risultati dell'EA?]</i>	ES-24
Come è stato coinvolto il pubblico?	ES-26
Gruppo tecnico consultivo per la giustizia ambientale.	ES-26
Gruppo di lavoro delle parti interessate sulla giustizia ambientale.	ES-27
QUALI SONO GLI EFFETTI DEL PROGETTO SULLE PROPRIETÀ DELLA SEZIONE 4(f)?..	ES-51
Figure	
Figura ES-1. L'area della regione di 28 contee.....	ES-2
Figura ES-2. Persone che entrano [e escono] da Manhattan CBD (per tipologia).....	ES-3
Figura ES-3. Aree urbane maggiormente congestionate (2021)	ES-5
Figura ES-4. Aree di risorse ed effetti valutati nell'EA.....	ES-15
[Figura ES-5. <i>Tratti del censimento della giustizia ambientale con elevati carichi preesistenti di inquinanti e malattie croniche in cui la vicinanza del traffico di camion potrebbe potenzialmente aumentare (scenario di pedaggio E)</i>	ES-21

Tabelle

Tabella ES-1. Risultati dello screening alternativo preliminare 1	9
Tabella ES-2. Scenari di pedaggio valutati per l'alternativa al pedaggio CBD	12
Tabella ES-3. Confronto dei risultati della valutazione per le alternative di pedaggio No Action e CBD	14
[Tabella ES-4. Misure di riduzione regionali e locali]¹	22
Tabella ES-[5]. Riepilogo dei vantaggi e degli effetti dell'alternativa al pedaggio CBD confrontati con scenari di pedaggio	29
[Tabella ES-6. Riepilogo dell'approccio alternativo di implementazione del pedaggio CBD per le misure di mitigazione e miglioramento]	42
NOTE DI CHIUSURA.....	52

Il compendium esecutivo della valutazione ambientale (EA) per il programma di pedaggio del Central Business District (CBD) (il progetto) presenta una sintesi di livello del Progetto, che include:

- Scopo, necessità e obiettivi del progetto
- Le alternative
- Effetti del progetto
- Risultati chiave

Ulteriori dettagli relativi alle informazioni contenute in questo Compendio Esecutivo possono essere trovati nei relativi capitoli e appendici dell'EA.

[Sulla base del feedback ricevuto durante il periodo di discussione pubblica e durante le ulteriori discussioni del gruppo consultivo tecnico sulla giustizia ambientale, nonché la guida di FHWA, l'EA è stato rivisto, risultando in un EA finale per il programma di pedaggio CBD. Con il termine "EA", si fa riferimento all'EA finale reso disponibile al pubblico nel 2023, se non diversamente specificato. Le differenze tra l'EA e l'EA finale sono descritte nella "Premessa".]

CHE COS'È IL PROGRAMMA DI PEDAGGIO DEL DISTRETTO CENTRALE DELLE IMPRESE?

La Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) - un'affiliata della Metropolitan Transportation Authority (MTA) - il Dipartimento dei trasporti dello Stato di New York (NYSDOT) e il Dipartimento dei trasporti di New York City (NYCDOT) (collettivamente, gli sponsor del progetto) stanno proponendo il **Central Business District (CBD) Tolling Program** (il Progetto). Il progetto, un tipo di tariffazione della congestione, prevede un pedaggio ai veicoli che entrano o rimangono nel CBD di Manhattan al fine di ridurre la congestione del traffico e generare entrate per finanziare 15 miliardi di dollari per migliorare i sistemi di metropolitana, autobus e treni pendolari nel Piano di capitale 2020-2024 di MTA o piani successivi.

Dov'è il progetto proposto?

Il Manhattan CBD è costituito dall'area geografica di Manhattan a sud di Manhattan, compresa la 60th Street, esclusa la Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive e la West Side Highway/Route 9A, il Battery Park Underpass e qualsiasi porzione di superficie stradale della Hugh L. Carey Tunnel che si collega a West Street (West Side Highway/Route 9A).

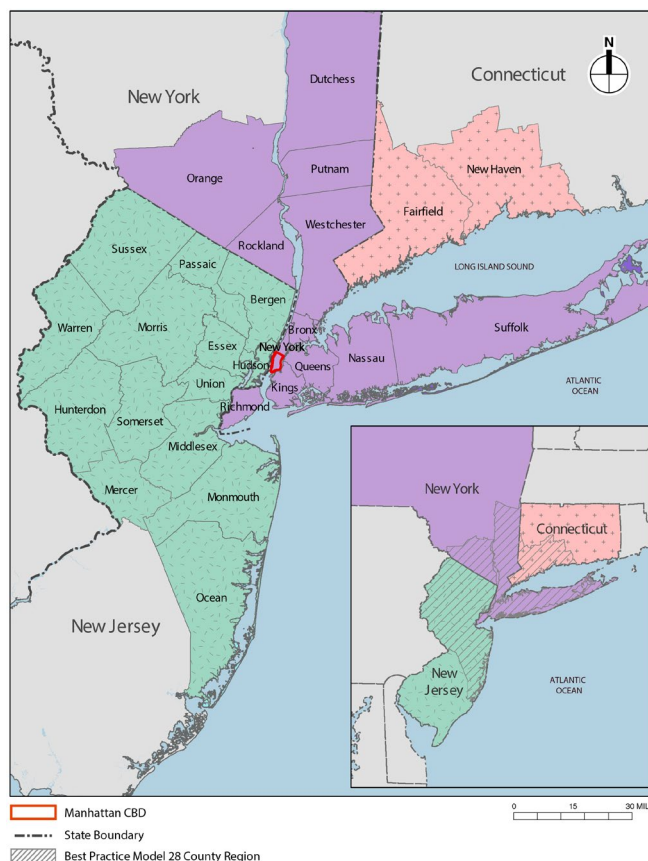
Il Manhattan CBD è il centro commerciale di una vasta regione metropolitana di 28 contee di New York, New Jersey e Connecticut che circonda e include New York City (**Figura ES-1**). Insieme, queste 28 contee ospitano 22,2 milioni di residenti e oltre 10,7 milioni di posti di lavoro, il che la rende la regione metropolitana più grande ed economicamente significativa degli Stati Uniti.

La sola città di New York contiene circa 4,6 milioni (43%) dei posti di lavoro della regione e 8,4 milioni (38%) della popolazione della regione.¹ Il Manhattan CBD ospita 1,5 milioni di posti di lavoro, 450 milioni di piedi quadrati di uffici e oltre 617.000 residenti.² E' inoltre una destinazione regionale e nazionale per il commercio, l'intrattenimento e il turismo. Il **Capitolo 1, "Introduzione"** fornisce ulteriori informazioni sull'impostazione del progetto.

In che modo le persone e le merci raggiungono e si spostano oggi nel CBD di Manhattan?

Manhattan è collegata al resto della regione da venti ponti e tunnel veicolari, le tre più grandi ferrovie pendolari della nazione, il più grande sistema di metropolitana e due dei cinque più grandi sistemi di trasporto di autobus negli Stati Uniti,³ nonché un servizio di traghetti pubblici e privati, e servizio tramviario. Gran parte del trasporto pubblico opera 24 ore al giorno/7 giorni alla

Figura ES-1. L'area della regione di 28 contee

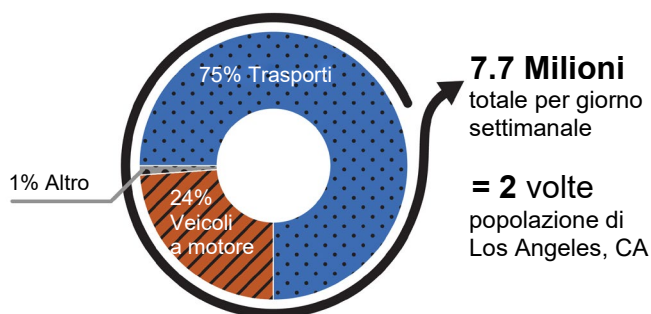


Fonte: ESRI, NYC Dati aperti, NYMTC 2020 TransCAD Highway Network

settimana/365 giorni all'anno. **Capitolo 4, "Trasporto," Sottocapitolo 4B, "Trasporto: Autostrade e incroci locali," e sottocapitolo 4C, "Trasporto: Transito"** fornire dettagli sull'autostrada regionale, carreggiata, e sistema di transito.

Le persone che si recano al Manhattan CBD arrivano con i mezzi pubblici (ferrovia, metropolitana, autobus, tram, traghetto e paratransit), camminano o vanno in bicicletta o viaggiano in autovettura, taxi, veicolo a noleggio (FHV) o camion.

Figura ES-2. Persone che entrano [e escono] da Manhattan CBD (per tipologia)



Fonte: Rapporto sui dati di viaggio legati all'hub NYMTC, 2019

Il trasporto pubblico è utilizzato dalla maggior parte delle persone per entrare nel CBD di Manhattan, sia per lavoro che per piacere. Secondo l'Hub Bound Travel Data Report del New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC), nel 2019 circa 7.665,000 persone sono entrate ed uscite dal CBD di Manhattan in un giorno feriale medio, quasi il doppio della popolazione di Los Angeles, California (**Figura ES-2**).⁴ Il

settantacinque per cento di questi viaggi è fatto attraverso i trasporti, ma una cifra stimata di 1.856,000 (24 per cento) erano effettuati con automobile, taxi, furgone o camion.⁵ **[Secondo l'American Community Survey 2012-2016, i pendolari utilizzano il trasporto pubblico per accedere al CBD di Manhattan a tariffe ancora più elevate, con l'85 per cento che utilizza il trasporto pubblico e l'11 per cento che utilizza veicoli a motore.]**⁶

Dove ricadranno i benefici e gli effetti del Progetto?

La regione metropolitana di 28 contee è il principale bacino di utenza per i viaggi da e per il CBD di Manhattan. Il progetto influenzerebbe i modelli di viaggio all'interno del CBD di Manhattan e in altre parti della regione. I modelli di viaggio cambiano più intensamente quando ci si avvicina e all'interno del CBD di Manhattan. Per valutare gli effetti benefici e negativi del progetto, l'EA utilizza una combinazione dell'area di studio regionale di 28 contee e di diverse aree di studio locali. L'area di studio locale cambia in base all'analisi degli effetti ottenuti. Ad esempio, l'area di studio locale utilizzata per valutare gli effetti visivi associati all'installazione dell'infrastruttura di pedaggio e delle apparecchiature del sistema di pedaggio è molto più piccola dell'area di studio locale usata per valutare i cambiamenti della qualità dell'aria. Ulteriori discussioni su queste aree di studio sono fornite nel **capitolo 3, "Quadro di analisi ambientale"** e in ogni capitolo dell'EA.

Che cos'è una valutazione ambientale (EA) e perché è necessaria per questo progetto?

Prima che un'agenzia federale prenda una decisione, il National Environmental Policy Act (NEPA) richiede all'agenzia federale di comprenderne e divulgarne gli effetti sull'ambiente. Un EA (40 CFR §1501.5) viene eseguito per garantire che le agenzie federali considerino gli impatti ambientali delle loro azioni nel processo decisionale (40 CFR §1500.1 (a)). Per un'azione proposta che non può avere effetti significativi, o quando il significato dell'effetto è sconosciuto (40 CFR §1501.5(a)), l'EA aiuta ad analizzare il significato degli effetti negativi. Se gli effetti negativi non sono significativi o possono essere mitigati al di sotto di livelli significativi, l'agenzia federale può emettere un accertamento di nessun impatto significativo (FONSI) (40 CFR

§1501,6). Se ci sono effetti significativi che non possono essere mitigati, l'agenzia federale deve sviluppare una dichiarazione di impatto ambientale (EIS) che porti a un Dossier decisionale detto Record of decision (ROD).

Il Value Pricing Pilot Program (VPPP) e la National Environmental Policy Act (NEPA)

Istituito dal Congresso degli Stati Uniti come Congestion Pricing Pilot Program nel 1991 e ribattezzato nel 1998, il VPPP mira a dimostrare se e in che misura le strategie di tariffazione della congestione possono ridurre la congestione, esplorando anche gli effetti di queste strategie sul "comportamento del conducente, sul traffico volumi, passeggeri in transito, qualità dell'aria e disponibilità di fondi per i programmi di trasporto".

Promulgata nel 1970, la NEPA richiede che le agenzie federali valutino gli effetti ambientali delle loro azioni proposte prima di prendere decisioni. Fornire l'approvazione al progetto nell'ambito del VPPP sarebbe un'azione di FHWA ed è, pertanto, soggetto alla NEPA.

Fonti:

FHWA. "Value Pricing Pilot Program." (Programma pilota per la determinazione del prezzo)

https://ops.fhwa.dot.gov/congestionpricing/value_pricing/index.htm

Agenzia per la protezione ambientale degli Stati Uniti.

"Cos'è la legge nazionale sulla politica ambientale."

<https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Alcune strade all'interno del CBD di Manhattan fanno parte del National Highway System e alcune sono state migliorate con i finanziamenti del governo federale. Per pagare queste strade, gli sponsor del progetto necessitano dell'approvazione della Federal Highway Administration (FHWA) del Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti, in questo caso attraverso il loro Value Pricing Pilot Program (VPPP). Quando FHWA esamina la domanda di uno sponsor del progetto al VPPP con l'intenzione di intraprendere un'azione, deve rispettare la NEPA.

FHWA, in qualità di agenzia federale principale per il processo NEPA, ha stabilito che un EA è la Class Action appropriata per questo progetto poiché gli obiettivi del progetto si traducono principalmente in cambiamenti operativi, con impatti fisici minimi sull'ambiente esistente. L'approccio alla riduzione

della congestione nel CBD di Manhattan si presta ad effetti benefici sulla qualità dell'aria e sulla qualità della vita.

FHWA riconosce che il Progetto potrebbe avere effetti sulle popolazioni di giustizia ambientale. Di conseguenza, FHWA ha chiesto che il processo NEPA includa una maggiore sensibilizzazione del pubblico e il coordinamento con le agenzie federali e statali per le risorse.

PERCHÉ VIENE CONSIDERATO IL PROGRAMMA DI PEDAGGIO CBD?

La congestione del traffico è stata un problema nel CBD di Manhattan per molti anni,⁷ ed è stato uno dei problemi politici più impegnativi di New York per generazioni. Con l'aumento della popolazione regionale e del commercio, il traffico si è aggroviato con tale regolarità nel corso degli anni che è stata creata una nuova parola per descriverlo: ingorgo.⁸

NYCDOT, MTA e altre agenzie di trasporto hanno implementato programmi per ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità di transito, pedoni e biciclette all'interno e al CBD di Manhattan. Il NYCDOT ha riproposto il parcheggio lungo il marciapiede per istituire piste ciclabili e aumentare lo spazio pedonale con marciapiedi e sbalzi d'angolo. Ha anche convertito corsie laterali e corsie di traffico per uso generale in corsie dedicate agli autobus su alcune strade di Manhattan e strade est-ovest, crosstown.

Inoltre, MTA e altre agenzie di trasporto pubblico offrono tariffe di transito ridotte per anziani, disabili e bambini in età scolare e, all'inizio del 2022, MTA ha implementato un limite tariffario come parte del suo nuovo lancio del sistema tariffario (OMNY), che consente corse gratuite e illimitate ai clienti il resto della settimana una volta che hanno speso \$33 (l'equivalente di 12 viaggi). Molti datori di lavoro partecipano a un programma federale che consente ai dipendenti di utilizzare dollari non tassati per pagare il transito e molte aziende hanno adottato orari di lavoro flessibili, comprese le opzioni di lavoro da remoto.

Figura ES-3. Aree urbane maggiormente congestionate (2021)

Stati Uniti
1. New York, NY
2. Chicago, IL
3. Philadelphia, PA
4. Boston, MA
5. Miami, FL

Fonte: INRIX, 2021

Nonostante queste iniziative di riduzione del traffico e nonostante l'esistenza della rete di trasporto pubblico più estesa e robusta del Paese, la congestione del traffico persiste. Nel 2020 e nel 2021, la congestione del traffico di New York City è stata la peggiore tra le città degli Stati Uniti (**Figura ES-3**).⁹

I funzionari dello Stato e della città di New York, le parti interessate e i gruppi di difesa hanno condotto numerosi studi negli ultimi 45 anni per determinare il modo più efficace per affrontare la congestione nel CBD di Manhattan. Questi studi hanno indicato in modo schiacciante la tariffazione della congestione o l'introduzione di pedaggi basati sui livelli di traffico, come lo strumento più efficace. **Capitolo 2, "Alternative progettuali", e Appendice 2A, "Alternative progettuali: Studi precedenti e concetti presi in**

considerazione", forniscono ulteriori informazioni su altre alternative e su questi studi precedenti.

SCOPO DEL PROGETTO, NECESSITÀ E PROSPETTIVE

Lo scopo del progetto è ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti del trasporto, in base all'accettazione nel VPPP di FHWA.

Perché dobbiamo ridurre la congestione del traffico?

Le basse velocità di viaggio e i tempi di percorrenza inaffidabili, verso e all'interno del CBD di Manhattan determinano un aumento dei tempi di percorrenza e di viaggio dei veicoli che utilizzano le strade, inficiano la produttività dei lavoratori, riducono la qualità del servizio di autobus e paratransit, aumentano il costo delle consegne e il costo complessivo delle attività commerciali oltre a ritardare i veicoli di emergenza. Pertanto, è necessario ridurre la congestione dei veicoli nel CBD di Manhattan per migliorare l'affidabilità e l'efficienza del sistema di trasporto.



Perché servono i soldi per investimenti nei trasporti?

"L'unico modo per affrontare e risolvere il problema degli ingorghi stradali a Manhattan è migliorare i trasporti pubblici"

Associazione per il Piano Regionale, Info Piano Regionale n° 82, Febbraio 1966

Il trasporto è fondamentale per l'economia generale di New York City, per i residenti, i lavoratori e i visitatori, e sono necessari continui investimenti nei trasporti per garantire mobilità e accessibilità continue. **[In effetti, il sistema di trasporto pubblico di MTA, e in particolare la rete di autobus, promuove l'equità servendo le comunità a basso reddito e minoritarie.]**

Nel 2019, le metropolitane MTA hanno servito 1,7 miliardi di passeggeri e gli autobus MTA hanno trasportato 677,6 milioni di passeggeri, fornendo accesso al lavoro, all'assistenza sanitaria, all'istruzione e all'intera gamma di servizi e opzioni di intrattenimento disponibili in tutta New York City. Le 10 stazioni della metropolitana più trafficate del sistema MTA si trovano nel centro direzionale di Manhattan e due delle 10 linee di autobus MTA più trafficate si trovano o servono il centro direzionale di Manhattan.¹⁰ La Long Island Rail Road e la Metro-North Railroad sono state i sistemi ferroviari per pendolari più trafficati degli Stati

I numeri della congestione

I costi della congestione: 102 ore di tempo perso; quasi \$1.595 all'anno per conducente nella regione di New York City.*

Velocità di viaggio: Diminuzione **[23%]** nel CBD di Manhattan, da 9,1 miglia orarie (mph) a 7,1 mph tra il 2010 e il 2019.**

Iscrizioni FHV: Triplicato a New York City, da meno di 40.000 a più di 120.000 tra il 2010 e il 2019. A causa degli effetti della pandemia di COVID-19 e del continuo limite della città alle registrazioni di FHV, il numero di FHV che effettuano viaggi è sceso a 70.000 entro aprile 2022.†

Velocità degli autobus locali: È diminuito del 28% nel CBD di Manhattan dal 2010. La velocità media delle rotte dei Select Bus Service (il servizio di trasporto rapido di autobus di New York City Transit) a Manhattan è del 19% inferiore rispetto alle rotte dei Select Bus Service in altri distretti.††

Fonti:

* INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>

** *NYCDOT. Agosto 2019. Rapporto sulla mobilità di New York City. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>.

† Commissione taxi e limousine di New York City e NYCDOT. Giugno 2019. *Migliorare l'efficienza e gestire la crescita nel settore dei veicoli a noleggio di New York; Dati di viaggio FHV TLC di New York.*

†† * *NYCDOT. Agosto 2019. Rapporto sulla mobilità di New York City. <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-print-2019.pdf>; Analisi del transito di New York City.

Uniti nel 2019 e la Penn Station New York e il Grand Central Terminal, entrambi all'interno del centro direzionale di Manhattan, sono le due stazioni ferroviarie passeggeri più trafficate del Nord America¹¹

MTA impiega circa 70.000 persone, il che la rende uno dei maggiori datori di lavoro nello Stato di New York (e più grande di molte piccole città). Attraverso la sua spesa in conto capitale, la MTA immette ogni anno miliardi di dollari nell'economia locale, sia attraverso grandi progetti infrastrutturali che operazioni quotidiane e programmi di manutenzione, sostenendo indirettamente migliaia di posti di lavoro aggiuntivi ben oltre il suo impiego diretto.¹²

A partire dal 2017, le agenzie operative dell' MTA si sono impegnate in progetti per affrontare alcune cause profonde del servizio in declino che erano iniziati nel 2010 e hanno apportato miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie e metropolitane dei pendolari. Come documentato nel programma Capital 2020–2024 dell' MTA, questi progetti hanno comportato sostanziali riduzioni dei ritardi e miglioramenti nella puntualità.¹³

Gli elementi del sistema ferroviario e metropolitano per i pendolari dell'MTA hanno più di 100 anni e restano necessari capitali essenziali per garantire uno stato di buono stato di manutenzione e portare le risorse ferroviarie e di transito dell' MTA nel 21° secolo. Il programma Capital 2020–2024 ha lo scopo di "migliorare i risultati, garantendo che tali miglioramenti ottenuti siano sostenibili negli anni a venire".¹⁴ Il programma identifica 52,0 miliardi di dollari di investimenti¹⁵ nelle metropolitane, negli autobus e nelle ferrovie pendolari della regione. I seguenti sono i principi chiave del programma Capital 2020–2024

- Investire per migliorare l'affidabilità
- Impegno per la sostenibilità ambientale
- Costruire un sistema di transito accessibile a tutti i Newyorkesi
- Alleviare la congestione e creare crescita
- Migliorare la sicurezza e il servizio al cliente attraverso la tecnologia¹⁶

Quali sono gli obiettivi del progetto?

L'amministrazione federale delle autostrade (FHWA) e gli sponsor del progetto hanno stabilito i seguenti obiettivi per perfezionare ulteriormente lo scopo del progetto e soddisfare le esigenze sopra descritte.

- Ridurre di almeno il 5% le miglia giornaliere percorse da veicoli (VMT) all'interno del CBD di Manhattan
- Ridurre di almeno il 10 per cento il numero di veicoli che entrano quotidianamente nel CBD di Manhattan
- Creare una fonte di finanziamento per il miglioramento del capitale e generare entrate nette annuali sufficienti per finanziare 15 miliardi di dollari per progetti di capitale per il programma MTA Capital
- Stabilire un programma di pedaggio coerente con le finalità contenute nella legislazione dello Stato di New York intitolato MTA Reform and Traffic Mobility Act¹⁷

QUALI SONO LE ALTERNATIVE PROGETTUALI?

FHWA e gli sponsor del progetto hanno esaminato una serie di alternative preliminari rispetto allo scopo, alle esigenze e a tre dei quattro obiettivi del progetto (**Tabella ES-1**). Il **Capitolo 2, "Alternative di progetto"**, fornisce questa analisi in modo più dettagliato. La CBD Tolling Alternative (alternativa al pedaggio) è l'alternativa che soddisfa lo scopo, la necessità e i tre obiettivi del Progetto. Pertanto, ai fini di questo EA, ci sono due alternative:

- **Nessuna azione alternativa**, che non implementerebbe un programma di pedaggio veicolare nel CBD di Manhattan
- **CBD Tolling Alternative (Action Alternative)**, che implementerebbe un programma di pedaggio veicolare nel CBD di Manhattan

Sebbene l'alternativa senza azione (No Action Alternative) non soddisfi lo scopo e gli obiettivi del progetto, i regolamenti NEPA richiedono che venga valutata e serva come condizione di base rispetto alla quale vengono valutati i potenziali effetti dell'alternativa a pedaggio CBD.

No Action Alternative (Nessuna azione alternativa)

L'alternativa No Action presuppone che le seguenti politiche e programmi già esistenti saranno mantenute e che verranno attuate una serie di iniziative pianificate, tra cui:

- Rimarrebbe un limite al numero di licenze FHV a New York City.
- Le piste ciclabili protette a doppio senso sul Brooklyn Bridge, implementate dal NYCDOT nell'autunno 2021, rimarrebbero.¹⁸
- Il NYCDOT continuerebbe l'attuale configurazione di due corsie in ciascuna direzione tra Atlantic Avenue e il Brooklyn Bridge sulla Brooklyn-Queens Expressway; avvierebbe le riparazioni ai ponti e alle strutture tra Atlantic Avenue e Sands Street.¹⁹
- Il NYCDOT converte una corsia di traffico in una passerella pedonale sul livello inferiore del ponte Ed Koch Queensboro e il percorso ad uso condiviso esistente sul lato nord del livello inferiore sarebbe utilizzato solo per le biciclette.
- TBTA e la Port Authority di New York e New Jersey (PANYNJ) continuerebbero a pagare i pedaggi sui loro ponti e tunnel, mentre gli East River Bridges e gli Harlem River Bridges rimarrebbero senza pedaggio. Il **Capitolo 1, "Introduzione"** fornisce ulteriori informazioni sui pedaggi **[attuali]**.
- MTA continuerà ad attuare progetti di miglioramento dei trasporti e delle ferrovie nel suo programma Capital 2020–2024, sulla base dei finanziamenti disponibili. **L'Appendice 4A.1, Tabella 4A.1-3**, fornisce informazioni sui recenti progetti di miglioramento del transito e delle ferrovie inclusi nell'analisi EA.
- NYCDOT e altre agenzie di New York City continuerebbero i programmi stabiliti in risposta alla pandemia di COVID-19, inclusa la chiusura di alcuni tratti di strade al traffico veicolare ("Strade aperte") e l'uso di corsie di parcheggio lungo i marciapiedi per i pasti all'aperto (Ristoranti aperti).
- Il NYCDOT continuerà a sviluppare infrastrutture per biciclette e autobus, comprese nuove piste ciclabili e per autobus.²⁰ **Capitolo 4E, "Transporto: Pedoni e biciclette"**, fornisce ulteriori informazioni sui miglioramenti delle biciclette recentemente implementati e pianificati.

Tabella ES-1. Risultati dello screening alternativo preliminare 1

LE ALTERNATIVE	SCOPO E NECESSITÀ: Ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti nei trasporti	OBIETTIVO 1: Ridurre le migliaia giornaliere percorse da veicoli (VMT) all'interno del CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 5% (in riferimento al No Action)	OBIETTIVO 2: Ridurre il numero di veicoli che entrano quotidianamente nel CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 10% (in riferimento al No Action)	OBIETTIVO 3: Creare una fonte di finanziamento per il miglioramento del capitale e generare entrate nette annuali sufficienti per finanziare 15 miliardi di dollari per progetti di capitale per il programma Capital di MTA
NA-1: No Action	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa
NTP-1: Strategie sui prezzi dei parcheggi	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota 2)	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota 2)
T-1: Tariffazione su strade intere: Aumento del pedaggio o implementazione dei pedaggi variabili	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota 3)	Non soddisfa (vedere nota 3)	Non soddisfa
T-2: Tariffazione su strade intere: Pedaggio sui ponti sul fiume Harlem e ad ovest	Non soddisfa (vedere nota 4)	Soddisfa	Soddisfa	Non soddisfa (vedere nota 4)
T-3: Corsie a pedaggio ad (ALTA) occupazione	Non soddisfa (vedere nota 5)	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota 5)
T-4: Tariffazione a zona: Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	Soddisfa	Soddisfa	Soddisfa	Soddisfa
O-1: Strategie sui prezzi dei parcheggi: Ridurre i permessi di parcheggio rilasciati dal governo	Non soddisfa	[Non soddisfa (vedere nota 6)]	[Non soddisfa (vedere nota 6)]	Non soddisfa
O-2: Fornire ulteriori parcheggi per i taxi per ridurre le percorrenze	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota [7])	Non soddisfa	Non soddisfa
O-3: Creare incentivi per il telelavoro	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota [8])	Non soddisfa
O-4: Targhe nazionali	Non soddisfa	Soddisfa	Soddisfa	Non soddisfa
O-5: Car pooling obbligatorio	Non soddisfa	Soddisfa	Soddisfa	Non soddisfa
O-6: Restrizioni sulla consegna oraria del camion	Non soddisfa	Non soddisfa (vedere nota [9])	Non soddisfa (vedere nota [9])	Non soddisfa

Note per la tabella ES-1

- 1 Lo screening ha preso in considerazione una serie di studi e documenti precedenti, inclusi i seguenti: Commissione per la mitigazione della congestione del traffico di New York City, "Strategie di mitigazione della congestione: Alternative al Piano della Città" (10 dicembre 2007); e "Report to the Traffic Congestion Mitigation Commission & Recommended Implementation Plan" (31 gennaio 2008), e le sue appendici, tra cui Cambridge Systematics, Inc., "Technical Memorandum: Incentivi per il telelavoro", preparato per la New York City Economic Development Corporation e il New York City Department of Transportation (10 dicembre 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Memorandum tecnico: Incentivi per la consegna notturna", preparato per la New York City Economic Development Corporation e il New York City Department of Transportation (10 dicembre 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Memorandum tecnico: Politiche di riduzione della congestione taxi," preparato per la New York City Economic Development Corporation e il New York City Department of Transportation (10 dicembre 2007); Cambridge Systematics, Inc., "Memorandum tecnico: Aumento del costo del parcheggio nel quartiere centrale degli affari di Manhattan (CBD)", preparato per la New York City Economic Development Corporation e il New York City Department of Transportation (10 dicembre 2007).
 - 2 Per l' NTP-1: La riduzione del VMT è stata stimata sostanzialmente inferiore all'1%. Inoltre, non esiste alcuna legge o accordo in essere tra la città di New York e l'MTA che indirizzi le entrate generate da questa alternativa verso l' MTA a sostegno del programma Capital
 - 3 Per T-1: Questa alternativa genererebbe entrate, ma le entrate nette annuali non sarebbero sufficienti per finanziare 15 miliardi di dollari per progetti di capitale per il programma Capitale dell' MTA. Le entrate, nonché la riduzione del VMT e del numero di veicoli con questa alternativa dipendono dall'aumento del pedaggio e se tale aumento riguarda solo le strutture della Triborough Bridge e la Tunnel Authority (TBTA) o la TBTA e Port Authority di New York e New York Strutture del New Jersey. Tuttavia, con alcuni incroci rimasti senza pedaggio, il traffico verrebbe deviato verso strutture non soggette a pedaggio, riducendo così le entrate e non riducendo il traffico. Inoltre, questa alternativa non mirerebbe alla congestione nel CBD di Manhattan, dato che un certo numero di punti di ingresso gratuiti al CBD di Manhattan rimarrebbero disponibili.
 - 4 Per il T-2: Studi precedenti hanno dimostrato che questa alternativa ridurrebbe la congestione e potrebbe aumentare le entrate dei pedaggi soddisfacendo gli obiettivi del progetto. Tuttavia, non esiste alcuna legge o accordo tra la città di New York e MTA che indirizzerebbe le entrate a MTA per sostenere il Capital Program. **[Inoltre, lo studio della Commissione per la mitigazione della congestione del traffico di New York City del 2008 ha identificato una serie di svantaggi di questa alternativa, incluso il fatto che essa non affronterebbe i viaggi che iniziano e finiscono all'interno di Manhattan, come i viaggi che iniziano o terminano nell'Upper East Side e nell'Upper West Side; e che questa alternativa influenzerebbe negativamente i viaggi locali tra il South Bronx e Harlem/Washington Heights, il che potrebbe comportare un impatto economico locale negativo in due comunità di giustizia ambientale.]**
 - 5 Per il T-3: Le corsie a pedaggio ad alta occupazione (HOT) possono essere efficaci generatori di entrate, ma la loro capacità di ridurre la congestione e aumentare le entrate sufficienti per raggiungere l'obiettivo è limitata a causa della disponibilità di corsie libere sulla stessa autostrada.
- ^[6] **[Per O-1: Precedenti studi hanno concluso che la riduzione dei cartelli di parcheggio rilasciati ai dipendenti del governo ridurrebbe il VMT a sud dell'86th Street dallo 0,1 allo 0,3 per cento, a seconda dell'entità della riduzione (le riduzioni valutate variavano da 3.000 a 10.000 cartelli). Con questo livello di riduzioni del VMT, anche questa alternativa non ridurrebbe il numero di veicoli che entrano nel CBD di Manhattan abbastanza da raggiungere l'obiettivo del progetto.]**
- ^[7] Per l'O-2: La fornitura di ulteriori parcheggi dei taxi non avrebbe alcun effetto sul numero di taxi che entrano nel CBD di Manhattan e non ridurrebbe necessariamente il VMT poiché i taxi dovrebbero tornare ad un parcheggio dedicato dopo aver terminato la corsa. Inoltre, questa alternativa non affronterebbe in modo ampio il VMT per tutti i veicoli, né ridurrebbe il numero di veicoli che entrano nel CBD di Manhattan.
- ^[8] Per l'O-3: Studi precedenti hanno concluso che questa alternativa ridurrebbe i viaggi pendolari di New York City di meno del due per cento. La recente esperienza con la pandemia di COVID-19 ha supportato questa conclusione. Mentre la regione torna alle normali attività commerciali, dopo il telelavoro su larga scala e a tempo pieno, molti impiegati continuano a telelavorare, ma i livelli di traffico stanno tornando vicini ai livelli di pandemia pre-COVID-19 (per ulteriori informazioni, vedere il **Capitolo 1, "Introduzione", Sezione 1.4.1**). Con un impatto così minimo, anche combinare questa alternativa con altre come NTP-1 o O-2 non produrrebbe né la riduzione degli ingorghi né nuove entrate per raggiungere lo scopo, le esigenze e gli obiettivi del progetto.
- ^[9] Per l'O-6: Per avere successo, le restrizioni sulle ore di percorrenza al giorno dei camion richiederebbero che i ricevitori siano aperti e disposti a ricevere i veicoli nelle ore notturne. Inoltre, a seconda di come vengono implementate le restrizioni, alcuni camion di grandi dimensioni potrebbero invece inviare più camion di piccole dimensioni, aumentando così il numero di veicoli e il VMT.

Alternativa al pedaggio CBD (Azione Alternativa)

La CBD Tolling Alternative prevede il pedaggio ai veicoli che entrano o rimangono nel CBD di Manhattan I veicoli passeggeri non commerciali che entrano nel CBD sarebbero soggetti a pedaggio una volta al giorno. I veicoli che rimangono nel CBD di Manhattan sono veicoli che vengono rilevati in partenza, ma non vengono rilevati in ingresso lo stesso giorno. Dato che sono stati rilevati in partenza, devono aver attraversato il CBD di Manhattan e, quindi, sono rimasti una parte della giornata. I veicoli passeggeri non commerciali sarebbero soggetti a pedaggio non più di una volta al giorno. Ci sarebbero esenzioni per i veicoli qualificati che trasportano una persona con disabilità e per i veicoli di emergenza autorizzati idonei.

I residenti la cui residenza principale si trova all'interno del Manhattan CBD e il cui reddito lordo regolato nello Stato di New York è inferiore a \$60.000 avrebbero diritto a un credito d'imposta dello Stato di New York pari all'importo dei pedaggi del Manhattan CBD pagati durante l'anno fiscale.

L'importo del pedaggio sarebbe variabile, con pedaggi più elevati addebitati durante i periodi di punta quando il traffico è maggiore. Poiché gli effetti sono strettamente correlati al tipo di pedaggio, la CBD Tolling Alternative ha valutato una serie di pedaggio all'interno di uno scenario di pedaggi definito. Nella maggior parte di questi scenari di pedaggio, le tariffe di pedaggio per diversi tipi di veicoli, come i camion per le consegne, sono diverse dalle tariffe di pedaggio per i veicoli passeggeri non commerciali.

Effetti positivi e negativi: Cosa è importante sapere sugli scenari di pedaggio nell'alternativa al pedaggio CBD?

Dopo il completamento dell'EA verrà presa una decisione sull'effettiva natura del pedaggio Un comitato di revisione della mobilità del traffico (TMRB) **[è stato istituito in conformità con la riforma MTA e la legge sulla mobilità del traffico]** per sviluppare raccomandazioni sulle tariffe dei pedaggi, esenzioni, crediti di attraversamento applicati al pedaggio CBD per pedaggi pagati su altri tunnel o ponti a pedaggio e/o sconti. Per l'EA, per esplorare la gamma di effetti che potrebbero verificarsi con l'alternativa di pedaggio CBD, gli sponsor del progetto hanno inizialmente sviluppato sei scenari di pedaggio (A–F). Ciascuno scenario include diverse combinazioni di crediti incrociati, potenziali sconti (sotto forma di massimali) ed esenzioni (**Tabella ES-2**). Dopo la prima sensibilizzazione del pubblico e date le preoccupazioni espresse in merito alle deviazioni del traffico di camion, è stato aggiunto un settimo scenario (G) per andare incontro a tali perplessità. Il **Capitolo 2, "Alternative di progetto"**, fornisce maggiori dettagli su ciascuno scenario mentre il **Sottocapitolo 4A, "Trasporti: Effetti sui trasporti regionali e modellizzazione"** e **sottocapitolo 4B, "Trasporti: Autostrade e incroci locali"**, fornisce ulteriori informazioni sugli effetti del traffico.

Come e quando dovrei essere pagato?

Di seguito sono riportati alcuni esempi di quando e come verrebbe applicato il pedaggio.

- Un'auto entra nel CBD di Manhattan lunedì mattina e parte lunedì sera prima di mezzanotte. Verrebbe rilevato quando entra e quando esce dal CBD di Manhattan. Poiché i veicoli passeggeri verrebbero addebitati solo una volta al giorno, verrebbe addebitato un unico pedaggio.
- Un'auto entra nel CBD di Manhattan lunedì mattina e rimane in sosta fino al mercoledì Verrebbe addebitato l'ingresso del lunedì e per la permanenza presso il CBD di Manhattan fino al giorno della partenza di mercoledì. Non riceverebbe nessun addebito se rimanesse parcheggiato per tutte le 24 ore di martedì.
- Un'auto effettua due viaggi di andata e ritorno nel CBD di Manhattan lo stesso giorno. Verrebbe addebitato un unico pedaggio, perché i veicoli passeggeri verrebbero addebitati solo una volta al giorno.
- Un'auto è parcheggiata tutta la settimana all'interno del CBD di Manhattan e poi lascia il CBD di Manhattan per una gita di un giorno il sabato, tornando prima di mezzanotte. Un'auto effettua due viaggi di andata e ritorno nel CBD di Manhattan lo stesso giorno. Poiché i veicoli passeggeri verrebbero addebitati solo una volta al giorno, verrebbe addebitato un unico pedaggio.
- Un'auto è parcheggiata tutta la settimana all'interno del CBD di Manhattan e poi lascia il CBD di Manhattan per una gita di un giorno il sabato, tornando prima di mezzanotte. L'auto verrebbe rilevata in uscita (rimanente) il venerdì e in ingresso al rientro il lunedì. Riceverebbe un addebito il venerdì per rimanere e il lunedì per l'ingresso. Non sarebbe addebitato nessun altro giorno in caso di sosta per l'intera giornata nel CBD di Manhattan, né i giorni di assenza.

Tabella ES-2. Scenari di pedaggio valutati per l'alternativa al pedaggio CBD

PARAMETRO ¹	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E	SCENARIO F	SCENARIO G
	Piano base	Piano base con limiti ed esenzioni	Crediti di attraversamento bassi per i veicoli che utilizzano i tunnel per accedere al CBD, con alcuni limiti ed esenzioni	Crediti di attraversamento alti per i veicoli che utilizzano i tunnel per accedere al CBD	Crediti di attraversamento alti per i veicoli che utilizzano i tunnel per accedere al CBD, con alcuni limiti ed esenzioni	Crediti di attraversamento alti per i veicoli che utilizzano i ponti di Manhattan e i tunnel per accedere al CBD, con alcuni limiti ed esenzioni	Piano base con pedaggio fisso per tutte le classi di veicoli
Periodi di tempo²							
Fascia di picco: Giorni della settimana	dalle 6 alle 20	dalle 6 alle 20	dalle 6 alle 20	dalle 6 alle 20	dalle 6 alle 20	dalle 6 alle 20; dalle 16 alle 20	dalle 6 alle 20
Fascia di picco: Fine settimana	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22	dalle 10 alle 22
Fine del picco: Giorni della settimana	dalle 20 alle 22	dalle 20 alle 22	dalle 20 alle 22	dalle 20 alle 22	dalle 20 alle 22	dalle 10 alle 16	dalle 20 alle 22
Durante la notte: Giorni della settimana	dalle 22 alle 6	dalle 22 alle 6	dalle 22 alle 6	dalle 22 alle 6	dalle 22 alle 6	dalle 20 alle 6	dalle 22 alle 6
Durante la notte nel week end:	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10	dalle 22 alle 10
Potenziali crediti incrociati							
Crediti validi verso il pedaggio CBD per i pedaggi già pagati al Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnels	No	No	Si	Si	Si	Si	No
Credito verso il pedaggio CBD per i pedaggi pagati ai ponti Robert F. Kennedy, Henry Hudson, George Washington	No	No	No	No	No	Si	No
Potenziali esenzioni e limiti (limiti) sul numero di pedaggi giornalieri							
Macchine, motocicli, veicoli commerciali	Una volta al giorno	Una volta al giorno	Una volta al giorno	Una volta al giorno	Una volta al giorno	Una volta al giorno	Una volta al giorno
Taxi	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Esenzione	Nessuna restrizione	Esenzione	Una volta al giorno	Nessuna restrizione
FHV	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Tre volte al giorno	Nessuna restrizione	Tre volte al giorno	Una volta al giorno	Nessuna restrizione
Camion piccoli e grandi	Nessuna restrizione	Due volte al giorno	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Nessuna restrizione
Autobus	Nessuna restrizione	Esenzione	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Autobus di transito- Esenti Nessun limite per gli altri	Esenzione	Nessuna restrizione
Pedaggio approssimativo ipotizzato³							
Fascia di picco:	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12
Fuori picco:	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9
Durante la notte:	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7

1 I parametri in questa tabella sono stati assunti a scopo di modellazione per valutare la gamma di potenziali effetti che deriverebbero dall'implementazione dell'alternativa CBD Tolling. Le tariffe effettive dei pedaggi, i potenziali crediti, le esenzioni e/o gli sconti e l'ora del giorno in cui si applicherebbero le tariffe dei pedaggi sarebbero determinati dal TBTA Board dopo che il Traffic Mobility Review Board abbia formulato le proprie raccomandazioni. **Appendice 2E, "Alternative progettuali: Definizione di scenari di pedaggio"**, fornisce informazioni più dettagliate su tariffe, potenziali crediti di attraversamento, esenzioni e/o sconti ipotizzati per ciascuno scenario di pedaggio.

2 Le tariffe di pedaggio sarebbero più elevate durante i periodi di punta, quando il traffico è maggiore. Queste sarebbero stabilite dal TBTA nella programmazione finale del pedaggio. Tutti gli scenari di pedaggio includono un pedaggio più alto nei giorni designati come "Gridlock Alert", sebbene il modello utilizzato per il progetto non lo prenda in considerazione poiché da priorità piuttosto ai giorni tipici.

3 Le tariffe di pedaggio si riferiscono ad auto, furgoni commerciali e motocicli che utilizzano lo E-ZPass (telepass) e sono arrotondate. Per tutti gli scenari di pedaggio, si applicherebbero tariffe diverse per i veicoli che non utilizzano lo E-ZPass; per gli scenari di pedaggio dalla A alla F, classi di veicoli diverse pagherebbero pedaggi diversi (cfr. **Appendice 2E, "Definizione degli scenari di pedaggio"**). L'intervallo massimo della tariffa per lo E-ZPass (arrotondato) negli scenari di pedaggio per piccoli camion sarebbe di \$12 - \$65; per i camion di grandi dimensioni, la gamma sarebbe di \$12 - \$82.

Il criterio del pedaggio comprende diversi fattori, ma quello più importante per l'entità e la ripercussione degli effetti del progetto è il costo del pedaggio. Nel complesso, il progetto comporterebbe un beneficio sul traffico sia a livello regionale che all'interno del CBD di Manhattan. A livello locale, a seconda del tipo di pedaggio, vicino e adiacente al CBD di Manhattan ci sarebbero aumenti o diminuzioni dei volumi di traffico poiché i veicoli deviano su altre rotte per evitare il pedaggio. **La tabella ES-5** fornisce ulteriori informazioni su tali conseguenze e sulle conseguenti proposte. È importante comprendere le seguenti tendenze:

- tutti gli scenari di pedaggio ridurrebbero il traffico in entrata nel CBD di Manhattan.
- Tutti gli scenari di pedaggio avrebbero un beneficio netto complessivo sulla riduzione del traffico per la regione.
- L'aggiunta di sconti, crediti incrociati ed esenzioni richiederebbe un aumento delle tariffe di pedaggio complessive, portando a una maggiore riduzione del traffico.
- Tariffe di pedaggio più elevate ridurrebbero il traffico e aumenterebbero i passeggeri in transito che entrano nel CBD di Manhattan.
- Tassi di pedaggio più elevati aumenterebbero le deviazioni del traffico poiché i conducenti eviterebbero il pedaggio. Ciò comporterebbe un alleggerimento del traffico nel CBD di Manhattan e cambiamenti nella tipologia del traffico al di fuori del CBD, con aumenti e diminuzioni del traffico in località localizzate altrove.
- I crediti di attraversamento, che accrediterebbero parte dell'importo che i conducenti pagano per i pedaggi TBTA o PANYNJ rispetto al pedaggio CBD, porterebbero un bilanciamento dei costi totali delle diverse rotte nel CBD e quindi cambierebbero i livelli di riduzione del traffico.
 - ❖ Gli scenari di pedaggio con crediti di attraversamento avrebbero un effetto minore sulla riduzione del traffico in ingresso nel CBD di Manhattan dal Queens e molto meno effetto sulla riduzione del traffico in ingresso dal New Jersey rispetto agli scenari di pedaggio senza crediti di attraversamento. Gli scenari di pedaggio con crediti di attraversamento porterebbero a una maggiore diminuzione del traffico in entrata da nord della 60th Street e Brooklyn.
 - ❖ I crediti di attraversamento incoraggerebbero alcuni conducenti a passare dagli East River Bridges attualmente liberi ai tunnel a pedaggio di TBTA. Di conseguenza, il traffico aumenterebbe al Queens-Midtown Tunnel e al Hugh L. Carey Tunnel, con conseguente aumento del traffico sulla Long Island Expressway e uno spostamento del traffico lungo la Gowanus Expressway dalla BQE all'Hugh Carey Tunnel, nonché con l'aumento del traffico nelle strade locali di Manhattan che alimentano il traffico da e verso questi tunnel.

Alla tariffa di pedaggio e ai crediti di attraversamento, diversi altri fattori svolgono un ruolo nel generare effetti benefici e negativi.

Prezzo del pedaggio del camion. A differenza delle auto, i camion non possono passare a una modalità diversa (ad es. transito). Per i camion che viaggiano attraverso il CBD in rotta verso la loro destinazione finale, la loro unica alternativa al pagamento del pedaggio è non fare il viaggio o deviare intorno al CBD di Manhattan. Simile al traffico generale, l'aumento dei pedaggi riduce il traffico di camion che entra nel CBD di Manhattan. La deviazione dei camion aumenta con l'aumento del pedaggio (simile al traffico generale). In particolare, i camion dovrebbero deviare verso percorsi sulle autostrade a Staten Island e nel South Bronx.

Riscontro sulla sensibilizzazione del pubblico

In risposta alle preoccupazioni sollevate durante la prima sensibilizzazione pubblica relative all'aumento del traffico di camion sulla Cross Bronx Expressway e al fatto che i camion non hanno una modalità di viaggio alternativa per evitare il pedaggio, è stato aggiunto lo scenario G. Questo scenario applica la stessa tariffa di pedaggio per auto e camion e riduce significativamente le deviazioni di camion nel South Bronx e a Staten Island. Vedere il **Capitolo 4A, "Effetti e modelli del trasporto regionale"**.

Ora del giorno. La riduzione del pedaggio nel periodo notturno ridurrebbe le deviazioni verso rotte alternative, diminuendo gli effetti al di fuori del CBD di Manhattan e incoraggiando i veicoli di consegna a passare al periodo notturno meno congestionato. Sebbene non così sostanziali con questa tariffa notturna più bassa, si verificherebbero comunque riduzioni del traffico.

IN CHE MODO UN'AZIONE ALTERNATIVA RISPETTA GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO?

FHWA prenderà in considerazione la No Action e l'Alternativa al pedaggio CBD (Alternativa all'Azione) nel loro insieme, pur essendo consapevole del fatto che l'Alternativa all'Azione include una serie di potenziali scenari di pedaggio. La **tabella ES-3** riassume come la No Action e l'Azione alternativa soddisfano lo scopo, i bisogni e gli obiettivi del progetto.

Tabella ES-3. Confronto dei risultati della valutazione per le alternative di pedaggio No Action e CBD

CRITERIO DI SCREENING	NO ACTION ALTERNATIVE (NESSUNA AZIONE ALTERNATIVA)	ALTERNATIVA AL PEDAGGIO CBD (AZIONE) ALTERNATIVA
SCOPO E NECESSITÀ: Ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti nei trasporti	NON SODDISFA	SODDISFA
Obiettivo 1: Ridurre le miglia giornaliere percorse da veicoli (VMT) all'interno del CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 5% (in riferimento al No Action) <i>Riduzione giornaliera del VMT (2023)</i>	NON SODDISFA	SODDISFA
	0%	7,1% - 9,2%
Obiettivo 2: Ridurre il numero di veicoli che entrano quotidianamente nel CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 10% (in riferimento al No Action) <i>Riduzione giornaliera dei veicoli (2023)</i>	NON SODDISFA	SODDISFA
	0%	15,4% - 19,9%
Obiettivo 3: Creare una fonte di finanziamento per il miglioramento del capitale e generare entrate nette annuali sufficienti per finanziare 15 miliardi di dollari per progetti di capitale per il programma Capital di MTA <i>Entrate nette a sostegno dell'MTA Capital Program²</i>	NON SODDISFA	MEETS ¹
	\$0	\$1,02 miliardi - \$1,48 miliardi
Obiettivo 4: Stabilire un programma di pedaggio coerente con le finalità alla base della legislazione dello Stato di New York intitolato "MTA Reform and Traffic Mobility Act"	NON SODDISFA	SODDISFA

1 Sebbene lo scenario di pedaggio B non soddisfi l'Obiettivo 3 con le tariffe di pedaggio identificate e valutate in questa stima ambientale (EA), è stata condotta un'ulteriore analisi per dimostrare che avrebbe raggiunto questo obiettivo con una tariffa di pedaggio più elevata; la conseguente riduzione di VMT e le entrate per quello scenario modificato rientrerebbero nell'intervallo degli altri scenari presentati. **Capitolo 16, "Riepilogo degli effetti"**, fornisce ulteriori informazioni sullo scenario di pedaggio modificato B.

2 Le entrate nette necessarie per finanziare 15 miliardi di dollari dipendono da una serie di fattori economici, inclusi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i tassi di interesse e la durata. Ai fini di questo EA, il modello proposto presuppone che il progetto dovrebbe fornire almeno 1 miliardo di dollari all'anno di entrate nette totali, che sarebbero investite o vincolate per generare fondi sufficienti. I valori dei ricavi netti forniti in questa tabella sono arrotondati e basati sulla proposta del progetto.

Come descritto nell'EA, il TBTA Board adotterebbe un criterio definitivo per il sistema di pedaggio, che comprenderebbe le tariffe dei pedaggi ed eventuali crediti di attraversamento, sconti e/o esenzioni, seguendo le raccomandazioni formulate dal Traffic Mobility Review Board e a seguito di un'audizione pubblica in conformità con la Legge sulla procedura amministrativa dello Stato.

Quali sono gli effetti del Progetto?

L' EA analizza 18 aree di risorse. La **figura ES-4** identifica quelle aree in cui si verificherebbero solo effetti positivi o nessun effetto negativo provenienti dal Progetto e quelle aree che hanno identificato potenziali effetti negativi su cui lavorare. In caso di potenziali effetti negativi, alcuni di questi si verificherebbero solo in determinati scenari di pedaggio. La **ES-[5]** fornisce maggiori dettagli su quali scenari di pedaggio avrebbero effetti benefici o negativi in che misura, e **quali misure di riduzione saranno istituite. La tabella ES-6 riassume quando e come queste misure di mitigazione saranno attuate dagli sponsor del progetto.** Ogni rispettivo capitolo fornisce una descrizione e un'argomentazione aggiuntive.

Figura ES-4. Aree di risorse ed effetti valutati nell'EA

Aree con solo effetti benefici o senza effetti negativi	Aree con potenziali effetti negativi
Trasporto: Trasporto Regionale Trasporto: Parcheggio Condizioni sociali: Popolazione Condizioni sociali: Identità di quartiere Condizioni sociali: Ordine pubblico Condizioni economiche Energia Parchi e centri ricreativi Risorse storiche e culturali Risorse visive Qualità dell'aria Energia Rumore Risorse naturali Rifiuti Pericolosi/Materiali Contaminati Effetti della costruzione	Trasporto: Autostrade e incroci Trasporto: Transitò Trasporto: Pedoni e biciclette Giustizia ambientale

Quali sono gli effetti del Progetto sulle popolazioni a sostegno della giustizia ambientale?

Alcuni degli effetti del progetto si verificano in determinate località, quindi è stata prestata attenzione al fatto che questi effetti si siano verificati ampiamente nella regione o nella popolazione, o se colpiscano comunità o popolazioni di coloro che sono a basso reddito o storicamente sottorappresentati (comunità o popolazioni della giustizia ambientale). I paragrafi seguenti forniscono ulteriori spiegazioni sugli effetti benefici o avversi correlati.

La riduzione del traffico andrebbe a vantaggio di tutti i conducenti che viaggiano verso e vicino al CBD di Manhattan, comprese le popolazioni della giustizia ambientale, migliorando i tempi di viaggio, riducendo i costi operativi dei veicoli e migliorando la sicurezza. **[Gli investimenti nel trasporto andrebbero anche a beneficio delle popolazioni della giustizia ambientale che utilizzano le metropolitane e gli autobus di MTA per accedere al lavoro, alla scuola, alle cure mediche e altro ancora.]** Il progetto migliorerebbe la qualità dell'aria regionale e la maggior parte delle popolazioni di giustizia ambientale che vivono nel CBD di Manhattan sperimenterebbero emissioni inquinanti localizzate inferiori a causa della riduzione del traffico. Ulteriori vantaggi sono descritti nel **capitolo 17, "Giustizia ambientale"**.

Conducenti a basso reddito.

Il costo del nuovo pedaggio CBD non sarebbe a carico dei conducenti a basso reddito. Tuttavia, per i conducenti a basso reddito che non hanno **[ragionevole]** alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan oltre al veicolo privato, l'effetto di tale costo sarebbe più gravoso perché il costo del pedaggio consumerebbe una percentuale maggiore del loro reddito disponibile. **[Come tale, l'EA pubblicato nell'agosto del 2022 ha scoperto che un effetto sproporzionatamente alto e avverso potrebbe potenzialmente verificarsi per i conducenti a basso reddito che non hanno una modalità di trasporto alternativa ragionevole per raggiungere il CBD di Manhattan. Ciò è particolarmente rilevante per i conducenti abituali a basso reddito diretti al CBD di Manhattan.²² Oltre all'attenuazione offerta in precedenza, che ridurrà gli ostacoli al vantaggio di tariffe di pedaggio E-ZPass inferiori (rispetto ai pedaggi per posta) e agli sconti sui pedaggi esistenti disponibili per alcuni clienti della E-ZPass, oltre alla nuova misura di mitigazione di un pedaggio significativamente ridotto durante il periodo notturno, TBTA si impegna anche a un piano di sconti a basso reddito per questi conducenti.**

Precisamente, TBTA assicurerà che per i primi cinque anni del progetto, la struttura finale del pedaggio includa uno sconto per i conducenti a basso reddito abituali che o hanno dichiarato un reddito lordo rettificato federale sulla loro dichiarazione dei redditi per l'anno solare precedente per un importo non superiore a \$ 50.000 o hanno prova dell'iscrizione a un programma idoneo basato sul reddito fornito dal governo (come il Programma di assistenza nutrizionale supplementare (SNAP) o il Programma nutrizionale supplementare speciale per le donne, Neonati e bambini (WIC)).²³ Ad esempio, un guidatore frequente potrebbe essere qualcuno che va al lavoro o qualcuno che visita regolarmente una struttura per cure mediche.

Attraverso l'uso del proprio tag E-ZPass e di un piano di sconti a basso reddito associato sul proprio account E-ZPass, i conducenti idonei beneficerebbero di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'orario applicabile dopo i primi 10 viaggi in ogni mese di calendario. (Questo sconto non includerà il periodo notturno, che sarà già fortemente scontato.)

Questa nuova mitigazione, combinata con le altre misure di mitigazione descritte nell'EA, molte delle quali eliminano le barriere per diventare un cliente E-ZPass,²⁴ assicurerà che il Progetto non si traduca in un prezzo sproporzionatamente alto e effetto negativo sui conducenti a basso reddito al CBD di Manhattan.

Il riquadro sottostante descrive tutte le misure di mitigazione associate ai conducenti a basso reddito. Ulteriori informazioni su ciascuno di questi possono essere trovate nelle tabelle ES-5 e ES-6 alla fine del riepilogo esecutivo.]

Per [assicurare che il Progetto non comporti un potenziale] effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti a basso reddito che [non hanno altra ragionevole alternativa alla guida], gli Sponsor del Progetto istituiranno la seguente riduzione e valorizzazione [misure].

RIDUZIONE

*Il progetto includerà un credito d'imposta per i pedaggi CBD pagati dai residenti del CBD di Manhattan il cui reddito lordo adeguato di New York per l'anno imponibile è inferiore a \$60.000. TBTA si coordinerà con il Dipartimento della fiscalità e delle finanze dello Stato di New York (NYS DTF) per garantire la disponibilità della documentazione necessaria per i conducenti idonei al credito d'imposta dello Stato di New York.**

Il TBTA pubblicherà le informazioni relative al credito d'imposta sul sito Web del progetto, con un link al sito Web del NYS DTF per guidare i conducenti idonei alle informazioni sulla richiesta del credito.

Il TBTA eliminerà la commissione di deposito per l'E-ZPass di \$10 per i clienti sprovvisti di carta di credito aggiornata.

Il TBTA fornirà una maggiore promozione del pagamento E-ZPass esistente e delle opzioni di piano, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare ogni singolo viaggio (piuttosto che un saldo di pre-carico), ricaricare i propri conti con contanti presso i punti vendita che hanno aderito e piani per lo sconto già effettivi, di cui potrebbero non essere a conoscenza.

Il TBTA fornirà sensibilizzazione e istruzione sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontati esistenti, compresi quelli per persone di età pari o superiore a 65 anni, persone con disabilità e persone con basso reddito, di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.

Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo comunitario di giustizia ambientale che si incontrerà su base [trimestrale], [con il primo incontro prima dell'attuazione del progetto], per condividere dati e analisi aggiornati e ascoltare potenziali preoccupazioni.

[TBTA garantirà che la tariffa del pedaggio notturno sia ridotta al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale, che beneficerà di un basso - conducenti di reddito che viaggiano durante questo periodo.]

TBTA assicurerà che per i primi cinque anni del progetto, la struttura finale del pedaggio includa uno sconto per i conducenti a basso reddito abituali che o hanno dichiarato un reddito lordo rettificato federale sulla loro dichiarazione dei redditi per l'anno solare precedente per un importo non superiore a \$ 50.000 o hanno prova dell'iscrizione a un programma idoneo basato sul reddito fornito dal governo.

Attraverso l'uso del proprio tag E-ZPass e di un piano di sconti a basso reddito associato al proprio account E-ZPass, i conducenti idonei beneficeranno di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'orario applicabile dopo i primi 10 viaggi di ogni mese solare (escluso il pernottamento, che sarà già fortemente scontato).]

AUMENTO

Gli autobus di New York servono una quota maggiore di famiglie a basso reddito e minoranze rispetto ad altri modi di trasporto, comprese le metropolitane. [MTA NYCT, nel ridisegnare le sue reti di autobus, ha preso in considerazione aree con tassi più elevati di famiglie a basso reddito e minoranze.] Le riprogettazioni della rete di autobus recentemente implementate a Staten Island e nel Bronx sono state ben ricevute. La riprogettazione della rete nel Queens e a Brooklyn sta procedendo. TBTA si impegna a collaborare con l'MTA NYCT per lavorare sulle aree identificate nell'EA in cui il servizio di autobus potrebbe essere migliorato man mano che la riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn e Manhattan avanza.

*[*Anche se alcune persone potrebbero non guadagnare abbastanza all'anno per dover presentare una dichiarazione dei redditi, potrebbero comunque scegliere di presentare una dichiarazione dei redditi per richiedere il credito. I programmi di dichiarazione dei redditi gratuiti sono disponibili per le persone qualificate tramite il Dipartimento delle imposte e delle finanze dello Stato di New York e il Dipartimento per la protezione dei consumatori e dei lavoratori (DCWP) dello Stato di New York.]*

Taxi e Veicoli a noleggio.

Gli scenari di pedaggio **[B, C, E, and F]** includono esenzioni o sconti (sotto forma di massimali) sul numero di viaggi che può essere addebitato per taxi e/o veicoli pesanti. Esenzioni e massimali riducono l'onere dei pedaggi per i conducenti di taxi/FHV, aumentando al contempo la tariffa per gli altri conducenti per soddisfare l'obiettivo del progetto di miglioramento del traffico. Se taxi e VHV vengono addebitati per ogni corsa **[come negli scenari di pedaggio A, D e G]**, la domanda per il loro servizio diminuirebbe, in particolare a New York City, riducendo i viaggi e raggiungendo meglio gli obiettivi del progetto, ma creando nuovi costi diretti e/o potenziale precarietà del lavoro. **La tabella ES-5 fornisce informazioni sull'entità di questi effetti.** Poiché molti conducenti di taxi e veicoli pesanti di New York City si identificano come parte di una popolazione per la giustizia ambientale, ciò risulterebbe in **[potenziale]** sproporzionatamente elevato e con effetti negativi **[senza riduzione]**.

[L'EA pubblicato nell'agosto 2022 ha proposto diverse misure di mitigazione per affrontare la potenziale precarietà del lavoro. Tuttavia, a seguito del contributo durante il periodo di commento pubblico, in questo EA finale, viene proposta una nuova mitigazione al posto di tali misure. In particolare, TBTA garantirà che a questi veicoli non venga addebitato il pedaggio più di una volta al giorno. Con l'aggiunta di questo nuovo impegno di mitigazione, il Progetto non comporterà un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti di taxi e veicoli pesanti a New York City.²⁵]

[Per assicurare che il Progetto non si traduca in un potenziale effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti di taxi e veicoli pesanti di New York City, TBTA istituirà la seguente riduzione.

RIDUZIONE

TBTA assicurerà che i taxi e gli FHV di New York City non siano soggetti a pedaggio più di una volta al giorno nella struttura di pedaggio CBD adottata.*]

[* Il sottocapitolo 4A descrive i potenziali effetti negativi e fornisce anche informazioni aggiuntive su ciò che accadrebbe negli scenari di pedaggio A, D e G se questi veicoli dovessero essere limitati una volta al giorno o esentati dal pedaggio CBD. In ogni caso, i potenziali effetti rientrano nella gamma di effetti esplorati attraverso gli scenari di pedaggio nell'EA. Inoltre, a pagina ES-24 di questo Executive Summary, vi è un'ulteriore discussione sulla gamma degli effetti, con particolare attenzione a come le misure di mitigazione potrebbero modificare gli effetti del Progetto. Come spiegato, ulteriori analisi condotte dimostrano che i risultati di queste misure di mitigazione saranno ancora all'interno della gamma di effetti esplorati nell'EA. Infine, per una discussione relativa a come questa riduzione influisce sulle analisi di ciascun capitolo, vedere il Capitolo 3, "Quadro di riferimento per la valutazione ambientale", Sezione 3.3.3.]

Cambiamenti del traffico nelle comunità di giustizia ambientale

Come risultato delle deviazioni del traffico mentre i conducenti cercano di evitare il nuovo pedaggio, alcune comunità di giustizia ambientale sperimenterebbero volumi di traffico inferiori; altri vedrebbero aumenti del traffico. Dopo la pubblicazione dell'EA nell'agosto 2022 e sulla base dei commenti pubblici e del contributo del gruppo consultivo tecnico per la giustizia ambientale, gli sponsor del progetto hanno condotto ulteriori analisi relative a queste potenziali deviazioni. Per l'intera analisi, fare riferimento all'Appendice 17D, "Memorandum tecnico"; i paragrafi seguenti forniscono una sintesi di alto livello dei risultati e delle conclusioni.

Inquinanti atmosferici associati al traffico e al traffico di camion. L'Appendice 17D, "Memorandum tecnico" descrive come e perché il traffico, e in particolare il traffico di camion, contribuisce ai carichi inquinanti e l'associazione tra questi carichi e gli esiti sulla salute. In particolare, i veicoli contribuiscono a inquinanti atmosferici come monossido di carbonio, sostanze tossiche nell'aria di origine mobile, ossidi di azoto e particolato

attraverso il particolato dei freni e degli pneumatici, la dispersione della polvere della carreggiata e attraverso la combustione di combustibili fossili nei motori a combustione.²⁶

Sebbene tutti i veicoli a motore producano inquinanti atmosferici, le emissioni dei camion sono particolarmente preoccupanti per la qualità dell'aria vicino alla strada, in parte a causa degli inquinanti che emettono, ma anche perché contribuiscono in modo sproporzionato a più emissioni rispetto ad altri tipi di veicoli.²⁷ Gran parte dell'analisi si concentra quindi sul traffico di camion; tuttavia, per garantire che venga esplorata l'intera gamma di effetti, l'Appendice 17D, "Memorandum tecnico" esamina anche gli effetti del Progetto sul traffico non di autocarri.

Uso del territorio e pratiche di trasporto, tendenze e oneri del passato. L'analisi nell'Appendice 17D, "Memorandum tecnico" fornisce anche un contesto più ampio descrivendo gli oneri preesistenti di inquinanti e malattie croniche, nonché le passate politiche di utilizzo del suolo e le relative tendenze nelle emissioni inquinanti e gli esiti sanitari associati. La rete autostradale della regione è stata sviluppata a metà del XX secolo e, in molti casi, la costruzione di autostrade ha tagliato i condomini, spostando residenti e imprese. In altri casi, le autostrade formavano confini fisici tra i quartieri, isolando i residenti dai centri commerciali e dai vecchi quartieri (ad esempio, la Cross Bronx Expressway). Nel corso del tempo, molti quartieri adiacenti alle autostrade hanno subito un esodo di residenti che sono stati sostituiti da nuovi gruppi etnici o economici, portando a un marcato cambiamento di quartiere in alcuni luoghi, poiché i nuovi residenti hanno stabilito nuove enclavi etniche, molte delle quali erano minoranza e/o a basso reddito.²⁸ Oltre all'uso del suolo e alle pratiche di trasporto, altre politiche e pratiche hanno contribuito o amplificato questi effetti. Ad esempio, in alcune aree, pratiche immobiliari discriminatorie come il redlining hanno fortemente limitato dove le popolazioni minoritarie potrebbero insediarsi, concentrando le comunità minoritarie in determinate aree.²⁹

La qualità dell'aria regionale è migliorata da molti anni, ma le persone della regione di studio delle 10 contee - sia che vivano in comunità designate come comunità per la giustizia ambientale o in altre comunità - sono gravate da alti livelli di inquinanti atmosferici e malattie croniche associate, rispetto al resto degli Stati Uniti (vedere Appendice 17D, "Memorandum tecnico" per dettagli su località specifiche).

Riepilogo degli effetti sul traffico di camion. Tutti i 434 tratti di censimento entro 300 metri da un'autostrada³⁰ - sia quelli che sono comunità di giustizia ambientale che quelli che non lo sono - hanno almeno un carico inquinante pari o superiore all'80° percentile nazionale o a almeno un carico di malattia cronica al di sopra del 66,66esimo percentile, inclusi 284 tratti di censimento che potrebbero subire diminuzioni o aumenti nella vicinanza del traffico di camion (una misura dell'esposizione al traffico di camion) come risultato del Progetto.³¹ La proporzione di tratti di censimento della giustizia ambientale esistenti entro 300 metri da un'autostrada (71,7 per cento) rispecchia la proporzione complessiva di tratti di censimento della giustizia ambientale nell'area di studio sulla giustizia ambientale delle 10 contee nel suo complesso (70,6 per cento).

L'aumento del traffico di camion nelle comunità attualmente sovraccariche, rispetto ai percentili nazionali, costituirebbe un effetto negativo. L'analisi ha rilevato che un numero maggiore di tratti di censimento identificati come tratti di giustizia ambientale (56) sperimenterebbe una minore vicinanza del traffico di camion rispetto ai tratti di giustizia non ambientale (23); in sostanza, più tratti di giustizia ambientale che trattino di censimento non ambientale trarrebbero vantaggio dalle riduzioni del traffico di camion legate al progetto. Inoltre, all'incirca la stessa percentuale di comunità di giustizia ambientale e non di giustizia ambientale vedrebbe una diminuzione della vicinanza dei camion del traffico relativa al Progetto. Tuttavia, mentre il 41 per cento dei tratti di

censimento della giustizia non ambientale sperimenterebbe un aumento della prossimità del traffico di camion, il 50 per cento dei tratti del censimento della giustizia ambientale sperimenterebbe aumenti che non sarebbero completamente alleviati dagli effetti benefici complessivi del Progetto.

Riepilogo degli effetti sul traffico non di camion. Una modellazione simile è stata eseguita per i cambiamenti di prossimità del traffico non di autocarri risultanti dal progetto. In questo caso, 35 comunità di giustizia ambientale con almeno un tratto di censimento che dimostra un carico di inquinanti atmosferici preesistente o un carico di malattie croniche potrebbero potenzialmente subire una diminuzione della vicinanza del traffico autostradale diverso dai camion. Tuttavia, 33 comunità con gli stessi carichi preesistenti di inquinanti atmosferici o malattie croniche potrebbero subire un aumento della vicinanza del traffico non di camion. Tutte tranne 11 di queste comunità sono state identificate anche durante l'analisi del traffico di camion. I risultati di questa analisi e le preoccupazioni sollevate dalle comunità di giustizia ambientale hanno attirato particolare attenzione su un previsto aumento del traffico su FDR Drive, adiacente alle comunità di Lower Manhattan e del Lower East Side.

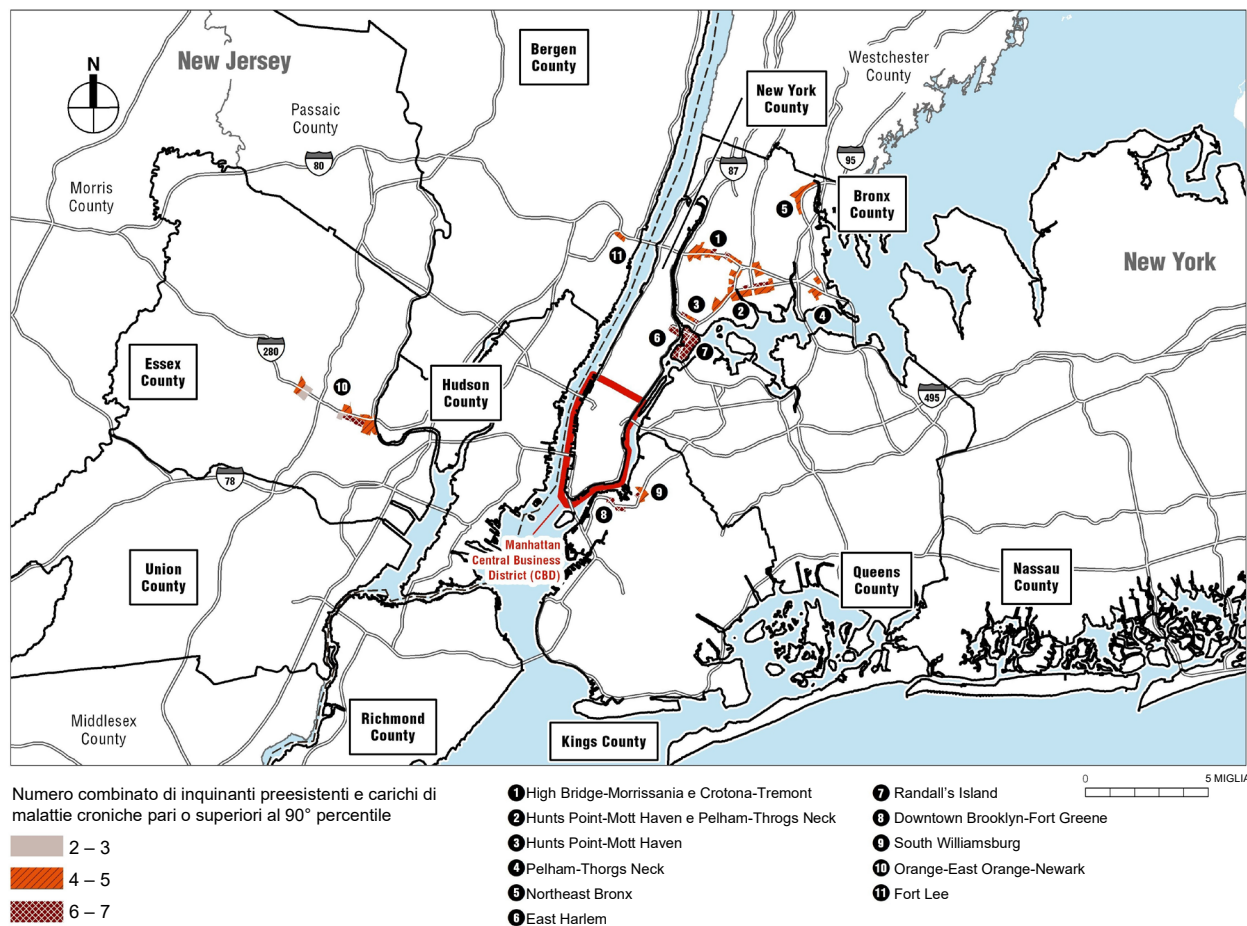
Attenuazione delle deviazioni del traffico. Per affrontare le potenziali deviazioni del traffico correlate al progetto, i relativi inquinanti atmosferici e gli effetti sulla salute associati, gli sponsor del progetto si impegnano a realizzare un pacchetto di riduzione regionale e locale per le comunità che potrebbero subire un aumento del traffico correlato al progetto.³² Le aree di censimento specifiche che subirebbero cambiamenti nel traffico variano leggermente a seconda dello scenario di pedaggio, ma le comunità rimangono in gran parte le stesse negli scenari di pedaggio.³³

Per quanto riguarda i potenziali aumenti del traffico di camion, quelle comunità che già sperimentano carichi di malattie croniche preesistenti o pari o superiori al 90° percentile, rispetto alla nazione, ne beneficerebbero dalle misure regionali di riduzione. Le comunità che già sperimentano carichi di malattie croniche preesistenti e superiori al 90° percentile, rispetto alla nazione, beneficerebbero delle misure regionali e della riduzione basata sul luogo (Figura ES-5).

Per il traffico non di autocarri, è stata identificata una mitigazione per FDR Drive adiacente al Lower East Side e Lower Manhattan. I modelli hanno indicato che l'aumento in quest'area potrebbe essere mitigato garantendo che i veicoli diretti a Manhattan sul ponte di Brooklyn che si dirigono verso nord su FDR Drive e utilizzino l'uscita a East Houston Street per svoltare immediatamente a sinistra e tornare a sud su FDR Drive, sarebbe a pagamento, scoraggiando così le deviazioni del traffico non di camion. Questa mitigazione sarà implementata come parte del pacchetto di misure di mitigazione basate sul luogo.

Le misure di mitigazione regionali e locali sono riassunte nella Tabella ES-4. Per finanziare queste misure di mitigazione, gli sponsor del progetto hanno impegnato 155 milioni di dollari in 5 anni. I promotori del progetto si impegnano a rispettare tali misure, indipendentemente dalla struttura tariffaria eventualmente adottata. Verrà utilizzato un approccio di gestione adattativo che includerà il monitoraggio dell'efficacia della mitigazione, la consultazione delle parti interessate e gli adeguamenti necessari. È importante sottolineare che, con questi impegni di riduzione incorporati, il Progetto non comporterebbe un effetto sproporzionatamente elevato e negativo sulle comunità di giustizia ambientale.

[Figura ES-5. Tratti del censimento della giustizia ambientale con elevati carichi preesistenti di inquinanti e malattie croniche in cui la vicinanza del traffico di camion potrebbe potenzialmente aumentare (scenario di pedaggio E)]



Fonte: USEPA NATA e Agency Air Quality System tramite dati EJScreen 2021; CDC PLACES Stime 2020 tramite dati EJI 2022; BPM, WSP 2021.

Note: I percentili sono nazionali. Census Tract 3009, Contea di Nassau non mostrata. I potenziali aumenti e diminuzioni del volume degli autocarri sulle strade all'interno del tratto finirebbero per annullarsi a vicenda e non comporterebbero alcun cambiamento nella vicinanza del traffico degli autocarri per le popolazioni residenziali all'interno del tratto.

[Tabella ES-4. Misure di riduzione regionali e locali]¹

MISURE DI RIDUZIONE.	BENEFICI E RISULTATI DELLA RIDUZIONE.	FINANZIAMENTO QUINQUENNALE	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	FONTE DI FINANZIAMENTO	RESPONSABILE DELL'IMPLEMENTAZIONE
Riduzione Regionale					
Tariffe notturne ulteriormente ridotte	Ridurre al minimo/evitare deviazioni di camion	\$30 milioni	Area di studio sulla giustizia ambientale di 10 contee	Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA
Espandere il programma NYC Clean Trucks	Riduzioni di NOx e PM _{2,5} da ~500 nuovi camion puliti	\$20 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	NYCDOT
Espande il programma di consegna fuori orario del NYCDOT	Vantaggi in termini di sicurezza e riduzione delle emissioni derivanti dalla riduzione del traffico di camion durante il giorno	\$5 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	NYCDOT
Riduzione basata sul luogo					
I veicoli a pedaggio che viaggiano in direzione nord sulla FDR Drive che escono a East Houston Street e poi viaggiano in direzione sud sulla FDR Drive	Dal 25 al 35 per cento dell'aumento del traffico non di autocarri su FDR Drive potrebbe essere ridotto	N/A	La FDR scarrozza tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street	N/A	TBTA
Sostituzione delle unità di refrigerazione per il trasporto (TRU) presso il mercato dei prodotti di Hunts Point	Importanti riduzioni di NOx e PM _{2,5} grazie alla sostituzione di un massimo di 1.000 TRU	\$15 milioni ²	Hunts Point	Programma MTA CMAQ	NYCDOT
Implementare un'infrastruttura di ricarica per camion elettrici	Riduzioni di NOx e PM _{2,5} dai veicoli elettrici utilizzando 35 nuovi caricatori (in sette stazioni)	\$20 milioni	Dopo aver stabilito le tariffe dei pedaggi, avrà luogo un processo che include sia analisi aggiuntive che input della comunità per determinare le località specifiche	CRP federale da 10 milioni di dollari + Programma di pedaggio CBD da 10 milioni di dollari	NYSDOT
Installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada	Migliora la qualità dell'aria vicino alla strada catturando le sostanze inquinanti da ~4.000 alberi e ~40.000 arbusti	\$10 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Rinnovare parchi e spazi verdi nelle comunità di giustizia ambientale	Aumenta il benessere generale della comunità. 2-5 ristrutturazioni di parchi/spazi verdi a seconda delle dimensioni e della complessità.	\$25 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Installa unità di filtraggio dell'aria nelle scuole vicino alle autostrade	Rimuove gli inquinanti atmosferici dalle aule. 25-40 scuole a seconda delle dimensioni della scuola e della complessità del sistema HVAC esistente.	\$10 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	TBTA con le agenzie statali e locali competenti
Stabilire il programma di gestione dei casi di asma e il Bronx Center	Riduce i ricoveri e le visite mediche, diminuisce i giorni e le notti con sintomi e i giorni di scuola persi – espansione del programma fino a 25 scuole	\$20 milioni		Programma di pedaggio del Central Business District (CBD)	YC DOHMH

1 Ulteriori 5 milioni di dollari sono stati stanziati per misure di mitigazione e miglioramento relative al monitoraggio su altri argomenti, insieme a 47,5 milioni di dollari per lo sconto sui pedaggi a basso reddito di cui sopra. Le misure di miglioramento includono il monitoraggio della qualità dell'aria che amplierà la rete di monitoraggio esistente di New York. Le località saranno selezionate in considerazione delle analisi del traffico e della qualità dell'aria nell'EA e in coordinamento con le parti interessate della giustizia ambientale e le agenzie statali e locali competenti. Ciò integrerà le misure di mitigazione regionali e locali relative alle deviazioni del traffico delineate nella tabella ES-5 (vedere **Capitolo 10, "Qualità dell'aria"**, per i dettagli).

2 Dopo tre anni, tutti i fondi rimanenti destinati alle sostituzioni TRU possono essere utilizzati anche per buoni di sostituzione di camion puliti attraverso il programma NYC Clean Trucks.

Processo per l'ubicazione finale delle misure di mitigazione. Delle sette misure di riduzione basate sul luogo identificate, cinque sono flessibili nel luogo in cui possono essere implementate, mentre il pedaggio dei movimenti nel CBD di Manhattan a East Houston Street e la sostituzione delle unità di refrigerazione per il trasporto (TRU) all'Hunts Point Produce Market sono specifici per quei luoghi particolari.

Dopo l'adozione delle tariffe effettive dei pedaggi, si svolgerà un processo che include analisi aggiuntive e input della comunità per determinare i siti delle altre cinque misure di riduzione basate sul luogo (ad esempio, in quali scuole installare unità di filtraggio dell'aria o su quali strade piantare vegetazione). Ciò richiederà il coordinamento tra gli sponsor del progetto, il gruppo della comunità per la giustizia ambientale (che rappresenta l'area di studio sulla giustizia ambientale delle 10 contee come descritto ulteriormente nella tabella ES-6), le comunità interessate che ricevono la riduzione basata sul luogo e le agenzie di attuazione locali, e includerà valutazioni delle esigenze e screening di fattibilità per determinare la gamma di possibilità.

Gli sponsor del progetto lavoreranno con le agenzie esecutive appropriate attraverso i processi di coinvolgimento e partecipazione del pubblico esistenti per poi stabilire le priorità e selezionare le località specifiche. Gli specifici siti di riduzione sistemati sul luogo saranno resi disponibili al pubblico attraverso il sito Web del progetto, nonché tramite e-mail dirette ai membri del pubblico che si sono registrati per ricevere informazioni sul Progetto.

I fattori di fattibilità specifici e le forme di coinvolgimento variano a seconda della mitigazione e includono:

- **Infrastruttura di ricarica per camion elettrici:** Questa riduzione sarà implementata attraverso il Federal Carbon Reduction Program (CRP) utilizzando i fondi ricevuti dal NYSDOT e sarà quindi limitata alle località di New York. Le considerazioni sull'ubicazione includeranno i potenziali impatti visivi, la vicinanza alle autostrade (per ridurre al minimo i viaggi sulle strade locali) e lo studio dei potenziali impatti del traffico e del rumore. The NYMTC Clean Freight Corridors Study - uno studio sviluppato dall'organizzazione di pianificazione metropolitana in consultazione con autotrasportatori, società di servizi pubblici, produttori/fornitori di infrastrutture per il carburante, operatori di aree di sosta per camion, società immobiliari industriali e organizzazioni di comunità e di difesa – sarà utilizzato per aiutare a identificare le località prioritarie. Tali gruppi saranno nuovamente coinvolti, come legittimato, insieme a funzionari statali e locali, per fornire feedback nel corso dell'identificazione di luoghi appropriati.
- **Vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada:** gli sponsor del progetto collaboreranno con le agenzie locali e statali pertinenti per valutare la disponibilità di spazio lungo la strada e la presenza di piantagioni esistenti, nonché considerazioni sull'accesso e la manutenzione, per identificare siti appropriati vicino a recettori sensibili (ad esempio, scuole, asili nido, centri per anziani o comunità o strutture ricreative all'aperto) come luoghi per nuove piantagioni. Per allinearsi alle priorità della comunità, gli sponsor del progetto si impegneranno con le parti interessate della comunità, i funzionari eletti e il gruppo della comunità per la giustizia ambientale.
- **Parchi e spazi verdi nelle comunità di giustizia ambientale:** gli sponsor del progetto collaboreranno con le agenzie statali e locali pertinenti per valutare le potenziali ubicazioni per gli investimenti in parchi e spazi verdi nelle comunità interessate, anche nei parchi esistenti dove è fattibile l'espansione di spazi verdi, la piantumazione di alberi o altri aggiornamenti. Le agenzie solleciteranno input sulla definizione delle

priorità di luoghi e trattamenti dal gruppo comunitario per la giustizia ambientale, dai funzionari locali e da altre parti interessate della comunità.

- **Unità di filtraggio dell'aria nelle scuole vicino alle autostrade: gli sponsor del progetto lavoreranno con le autorità scolastiche competenti per valutare le esigenze e analizzare la fattibilità dell'aggiornamento dei sistemi di filtraggio esistenti nelle scuole nei tratti di censimento entro 300 metri dalle autostrade dove si prevede che il traffico di camion aumenterà. I fattori includeranno la progettazione e le prestazioni dei sistemi HVAC esistenti, la vicinanza della struttura alle autostrade e i tassi di asma della zona, nonché i progetti di capitale programmati. Gli sponsor del progetto collaboreranno con le agenzie statali e locali pertinenti e solleciteranno il contributo delle parti interessate della comunità per determinare i luoghi in cui gli aggiornamenti della filtrazione dell'aria avranno il maggiore impatto.**
- **Programma e centro per la gestione dei casi di asma: questa riduzione si espanderà sul successo dei programmi urbani esistenti che operano all'interno delle cinque contee di New York City.**
 - ❖ **Programma di gestione dei casi di asma - Il Dipartimento della salute e dell'igiene mentale di New York (DOHMH) condurrà una valutazione dei bisogni per identificare le scuole nei tratti di censimento interessati con alti tassi di asma esistenti. Inoltre, il NYC DOHMH si impegnerà con la dirigenza scolastica sull'espansione del programma di gestione della cura dell'asma e solleciterà il contributo del Gruppo della comunità per la giustizia ambientale, dei genitori e di altre parti interessate della comunità sui luoghi prioritari che dovrebbe essere prioritario e come raggiungere al meglio le famiglie dei bambini con asma.**
 - ❖ **Asthma Center – La selezione di una sede nel Bronx includerà la considerazione dei tassi di asma, la concentrazione della popolazione, la vicinanza ai recettori sensibili, l'ubicazione delle strutture e dei servizi esistenti, l'accessibilità tramite i mezzi pubblici e la disponibilità di spazi adeguati. NYC DOHMH lavorerà con le parti interessate della comunità per sollecitare input sulla programmazione e sulle strategie di sensibilizzazione per garantire che il centro massimizzi i suoi benefici per le persone con asma.**

Le misure di riduzione cambieranno i risultati dell'EA?

La risposta breve è no, le misure di mitigazione non richiedono né una modifica degli scenari di pedaggio utilizzati per le analisi nell'EA, né modificano le conclusioni fondamentali dell'EA. Nell'EA finale, gli sponsor del progetto si impegnano ad adottare una serie di misure di riduzione che incidono sulla struttura dei pedaggi e/o sul costo del programma di pedaggio CBD. Questi includono: 1) un'ulteriore riduzione del pedaggio notturno per camion e altri veicoli; 2) pedaggi non superiori a una volta al giorno per taxi e VHV; 3) misure di riduzione per far fronte al potenziale aumento dei volumi di traffico in alcune comunità di giustizia ambientale a seguito di deviazioni del traffico correlate al progetto; e 4) un pedaggio scontato per conducenti frequenti a basso reddito per i primi cinque anni del Progetto.

Sebbene alcuni degli scenari di pedaggio analizzati nell'EA riflettano questo trattamento di taxi e VHV (scenari di pedaggio B, F e scenari modificati A, D e G), nessuno include l'ulteriore riduzione del pedaggio notturno o il pedaggio agevolato a basso reddito. Pertanto, è stata condotta un'ulteriore analisi per garantire che con queste misure di riduzione incluse, i potenziali effetti del progetto rientrerebbero comunque nella gamma di effetti modellati per l'EA.

Per analizzare gli effetti delle altre misure di riduzione, è stato sviluppato uno scenario di pedaggio utilizzando come base lo Scenario B1 modificato (una versione dello Scenario B che soddisfa l'obiettivo di entrate, come descritto nell'Appendice 2E, pagina 2E-2; e

Appendice 4A, pagina 4A.2-1). Questo scenario di pedaggio include un limite massimo di pedaggi per taxi e furgoni di una volta al giorno e un periodo completamente gratuito dalle 00:00 alle 6:00 per tutti i veicoli, compresi i camion. Per questa analisi, l'intervallo di tempo e la riduzione del pedaggio per l'ulteriore mitigazione notturna ridotta sono stati estesi oltre gli impegni nell'EA finale (pedaggi pari o inferiori al 50 per cento del pedaggio massimo da almeno 12:00:00 - 4:00) per acquisire eventuali differenze negli effetti rispetto agli scenari di pedaggio utilizzati nell'EA. Questo scenario modificato - indicato come B2 nel testo seguente - dimostra che le misure di mitigazione descritte nell'EA finale potrebbero essere incorporate nel programma di pedaggio CBD, con i potenziali effetti che rientrano ancora nella gamma di effetti esplorati attraverso gli attuali scenari di pedaggio. Nella fattispecie:

1. **VMT e obiettivi di riduzione del volume del Progetto.** Lo scenario di pedaggio B2 comporta una riduzione del VMT dell'8,4% e una riduzione del 17% dei veicoli che entrano nel CBD di Manhattan. Questi rientrano nella gamma di effetti già modellati nell'EA (descritti nelle Tabelle 4A-7 e 4A-5).
2. **Prezzo del pedaggio.** Lo scenario di pedaggio B2 richiede una tariffa massima di pedaggio E-ZPass di \$ 13,20, che rimane all'interno della gamma degli scenari di pedaggio nell'EA (vedi Tabella 2-3).
3. **Obiettivo entrate.** B2 raggiunge l'obiettivo di fatturato, generando 1,07 miliardi di dollari, che è sufficiente a coprire il costo delle nuove misure di riduzione che gli sponsor del progetto si sono impegnati nell'EA finale (inclusa la tariffa scontata per i conducenti frequenti a basso reddito) e, ancora una volta, non supera la gamma degli scenari di pedaggio nella SEE.
È importante sottolineare che, poiché comporterebbe effetti all'interno della gamma di effetti sopra identificati, lo scenario di pedaggio B2 non avrebbe effetti sulle deviazioni del traffico (autostrade e incroci), o sulla relativa qualità dell'aria, o sulle popolazioni della giustizia ambientale, oltre a quelli già descritti nell'EA.
4. **Deviazioni del traffico nelle comunità di giustizia ambientale.** Fra gli scenari di pedaggio valutati nell'EA per le deviazioni del traffico vicino a popolazioni di giustizia ambientale, lo scenario di pedaggio B ha registrato il più alto aumento di camion sulla Cross Bronx Expressway a Macombs Road (vedi Capitolo 10, "Qualità dell'aria", Sezione 10.3.2.3). Lo scenario di pedaggio B2 avrebbe meno autocarri su questo segmento rispetto allo scenario B e avrebbe un aumento del volume degli autocarri all'interno dell'intervallo identificato nelle altre due località in cui è stata eseguita l'analisi del collegamento autostradale nella EA (I-95 a ovest di il George Washington Bridge e all'avvicinamento al Robert F. Kennedy Bridge Queens).

Gli sponsor del progetto hanno inoltre concluso che gli effetti sul traffico derivanti dal pedaggio scontato per i conducenti a basso reddito rientrerebbero nella gamma di effetti esplorati attraverso gli scenari di pedaggio nell'EA, dato il numero limitato di conducenti frequenti a basso reddito che non hanno alternative ragionevoli, rispetto al numero totale di conducenti.

Come notato, lo scenario di pedaggio B2 includeva un periodo completamente gratuito dalle 00:00 alle 6:00, che rappresenta una tariffa di pedaggio inferiore e un periodo di pernottamento più lungo rispetto a quanto richiesto dalla legislazione o impegnato nel Final EA. Inoltre, lo scenario di pedaggio B2 includeva altri due elementi che non sono richiesti dalla legislazione e non fanno parte degli impegni di mitigazione nell'EA finale: un limite massimo di pedaggi per i camion a due volte al giorno e un'esenzione per tutti gli

autobus. Ciò dimostra ulteriormente che gli impegni di mitigazione nell'EA finale non comporteranno effetti oltre a quelli già descritti. Ancora più importante, l'analisi aggiuntiva dimostra che queste modifiche agli scenari di pedaggio non modificano le conclusioni fondamentali dell'EA.]

Come è stato coinvolto il pubblico?

Gli sponsor del progetto hanno implementato un solido piano di sensibilizzazione del pubblico e delle agenzie per sollecitare il contributo di residenti, imprese, agenzie federali/regionali/statali/locali, in tutta l'area di studio delle 28 contee. Le informazioni sul progetto e sul processo sono state trasmesse tramite il sito Web del progetto, una scheda informativa del progetto, i social media, l'e-mail diretta e diversi organi di stampa. Durante il primo periodo di sensibilizzazione, si sono tenute 10 sessioni di webinar di sensibilizzazione pubblica virtuale e 9 sessioni di webinar sulla giustizia ambientale, per un totale di 19 sessioni. Sono state fornite risposte in tempo reale a coloro che hanno presentato domande scritte di fatto, tecniche e logistiche relative al Progetto e al processo. I webinar, che rimangono disponibili per la visualizzazione, sono stati trasmessi in streaming in diretta su YouTube e le registrazioni sono state successivamente pubblicate su YouTube per la visualizzazione su richiesta. A febbraio 2022, c'erano oltre 14.000 visualizzazioni di queste registrazioni, messe insieme. Ai partecipanti alla riunione è stato chiesto di compilare un sondaggio facoltativo; delle 309 risposte ricevute, circa un terzo si è identificato come una minoranza.

[L'EA è stato rilasciato al pubblico il 10 agosto 2022, dando inizio a un periodo formale di commento pubblico di 30 giorni, che è stato successivamente esteso di 14 giorni fino al 23 settembre 2022, in risposta alle richieste. Durante la finestra dei commenti di 44 giorni, sono stati ricevuti più di 14.000 invii individuali e più di 55.000 lettere tipo. Molti invii contenevano più commenti, risultando in oltre 22.000 commenti individuali raccolti dagli sponsor del progetto e FHWA attraverso una combinazione di e-mail, posta tradizionale, posta vocale, fax e un modulo online, nonché attraverso testimonianze orali fornite in sei udienze virtuali su EA. Durante le audizioni virtuali, 552 relatori hanno offerto testimonianze orali e molti altri hanno partecipato durante il live streaming o guardato in seguito tramite il sito Web del progetto o YouTube (oltre 11.200 visualizzazioni a dicembre 2022).]

Per incoraggiare un impegno significativo con le popolazioni della giustizia ambientale, FHWA e gli sponsor del progetto hanno organizzato riunioni più piccole sotto forma di un gruppo di consulenza tecnica e un gruppo di lavoro delle parti interessate.

Gruppo tecnico consultivo per la giustizia ambientale. FHWA e gli sponsor del progetto hanno invitato i leader della comunità e i rappresentanti dei gruppi di difesa con conoscenza ed esperienza con le popolazioni della giustizia ambientale a partecipare. Trentasette gruppi sono stati invitati, di cui 16 hanno accettato, e 14 gruppi hanno partecipato a uno o più degli incontri fino ad oggi. Il gruppo consultivo tecnico per la giustizia ambientale si è riunito tre volte prima della pubblicazione di questo EA e, **successivamente, quattro volte fino a gennaio 2023]**

Risposta di sensibilizzazione alla giustizia ambientale

Come azione indipendente, MTA sta attualmente trasformando la sua flotta verso autobus a emissioni zero. MTA si impegna a dare la priorità alle comunità tradizionalmente sottoservite e a quelle colpite dalla scarsa qualità dell'aria e dai cambiamenti climatici e ha sviluppato un nuovo quadro di valutazione della giustizia ambientale per incorporare attivamente queste priorità nel processo di distribuzione graduale della transizione.

Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il CBD Tolling Program e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, MTA si impegna a dare la priorità al deposito di Kingsbridge e al deposito di Gun Hill, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale nell'Upper Manhattan e il Bronx, quando gli autobus elettrici vengono ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria di MTA, che [è iniziato] alla [fine] del 2022. Si prevede che questo sforzo indipendente da parte dell'MTA fornirà vantaggi sulla qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.

Gruppo di lavoro delle parti interessate sulla giustizia ambientale. Durante la prima sensibilizzazione, gli individui delle popolazioni dell'area di studio hanno potuto richiedere la partecipazione o suggerire altri come partecipanti a questo gruppo utilizzando un modulo sul sito Web del progetto o contattando gli sponsor del progetto. Tutte le ventisette persone nominate o che si sono dette interessate a partecipare sono state invitate a far parte del gruppo di lavoro e 22 persone hanno partecipato a uno o entrambi gli incontri. Questo gruppo si è incontrato due volte prima della pubblicazione di questo EA e si incontrerà di nuovo durante il periodo di commento EA.

In entrambi i gruppi, gli ordini del giorno erano in gran parte guidati dai partecipanti mentre gli sponsor del progetto ascoltavano e fornivano risposte alle domande. Le discussioni durante queste sessioni, insieme ai commenti ascoltati durante i webinar di sensibilizzazione pubblica e giustizia ambientale, hanno portato gli sponsor del progetto a intraprendere ulteriori analisi e sviluppare ulteriori misure di riduzione **[come descritto in precedenza]**.

Tabella ES-[5]. Riepilogo dei vantaggi e degli effetti dell'alternativa al pedaggio CBD confrontati con scenari di pedaggio

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI	
					A	B	C	D	E	F	G			
4A - Trasporto: Effetti sui trasporti regionali e modelli	Dimensioni del veicolo		Luoghi di attraversamento verso Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	-15%	-16%	-17%	-19%	-20%	-18%	-17%	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici	
	Viaggi in auto a Manhattan CBD	Diminuzioni complessive dei viaggi giornalieri in auto verso il CBD di Manhattan. Alcune deviazioni verso diversi incroci per Manhattan CBD o intorno al Manhattan CBD nel loro complesso, a seconda dello scenario di pedaggio. Poiché il traffico, compresi i viaggi in camion, aumenta su alcune autostrade circonfenziali, contemporaneamente si verifica una riduzione del traffico su altri segmenti autostradali verso il CBD.	Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative	-5%	-5%	-7%	-9%	-11%	-10%	-6%	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici	
	Viaggi in camion attraverso il CBD di Manhattan	Le deviazioni aumenterebbero o diminuirebbero i volumi di traffico agli incroci locali vicino agli incroci di Manhattan CBD.	Manhattan CBD	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri in camion attraverso Manhattan CBD (senza origine o destinazione nel CBD) rispetto all'alternativa No Action	-4.645 (-55%)	-4.967 (-59%)	-5.253 (-63%)	-5.687 (-68%)	-6.604 (-79%)	-6.784 (-81%)	[-1.734] (-21%)	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici	
	Viaggi andata e ritorno	Diminuzione complessiva delle miglia percorse dal veicolo (VMT) nel CBD di Manhattan e nella regione in generale in tutti gli scenari di pedaggio e qualche passaggio dal veicolo alla modalità di transito.	Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	+1 to +3%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo	
	Conseguenze sul traffico			Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	-9% to -7%							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici a Manhattan CBD, New York City (non CBD), a nord di New York City e Connecticut; anche se ci sarebbero aumenti di VMT a Long Island e nel New Jersey, gli effetti non sarebbero negativi.
				NYC (non-Manhattan CBD)		-1 to 0%								
				New York al nord di NYC		-1% to 0%								
				Long Island		Meno di (+) 0,2% di modifiche								
				New Jersey		Meno di (+) 0,2% di modifiche								
				Connecticut		Meno di (+) 0,2% di modifiche								

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4B - Trasporto: Autostrade e incroci	Traffico–Segmenti autostradali	<p>L'introduzione del programma di pedaggio CBD può produrre una maggiore congestione sui segmenti autostradali in avvicinamento alle strade circonfenziali utilizzate per evitare i pedaggi CBD di Manhattan, con conseguente aumento dei ritardi e delle code nelle ore di punta di mezzogiorno e pomeridiane su alcuni segmenti in alcuni scenari di pedaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway in direzione ovest (I-495) vicino al Queens-Midtown Tunnel (mezzogiorno) Si avvicina al ponte George Washington in direzione ovest sulla I-95 (mezzogiorno) FDR Drive in direzione sud e nord tra la East 10th Street e il Brooklyn Bridge (PM) Altre località vedranno una diminuzione della congestione associata, in particolare sulle rotte che si avvicinano al CBD di Manhattan. 	<p>10 segmenti autostradali (AM)</p> <p>10 segmenti autostradali (mezzogiorno)</p> <p>10 segmenti autostradali (PM)</p>	<p>Tratti autostradali con maggiori ritardi e code nelle ore di punta che provocherebbero effetti negativi</p>	<p>0 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D)</p> <p>2 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F</p> <p>1 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F</p>							<p>Si</p>	<p>Riduzione necessaria. Gli sponsor del progetto implementeranno un piano di monitoraggio prima dell'implementazione con i dati post-implementation raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di [pedaggio] e <i>includendo soglie per gli effetti; se le soglie vengono raggiunte o superate, gli sponsor del progetto attueranno misure di gestione della domanda di trasporto (TDM), come la misurazione della rampa, le informazioni sugli automobilisti, la segnaletica in tutte le località autostradali identificate con effetti negativi sull'attuazione del progetto. [NYS DOT possiede e mantiene i relativi segmenti della Long Island Expressway e della I-95. Il segmento rilevante di FDR Drive è di proprietà del NYSDOT a sud di Montgomery Street e del NYCDOT a nord di Montgomery Street. L'attuazione delle misure TDM sarà coordinata tra i proprietari delle autostrade e i proprietari di eventuali beni rilevanti per l'attuazione del TDM.]</i></p> <p>Dopo l'implementazione [delle misure TDM], gli sponsor del progetto monitoreranno gli effetti e, se necessario, TBTA modificherà le tariffe di pedaggio, i crediti di attraversamento, le esenzioni e/o gli sconti [entro i parametri del piano di pedaggio adottato] per ridurre gli effetti avversi.</p>
	Incroci	<p>I cambiamenti nei modelli di traffico, con aumenti del traffico in alcune località e diminuzioni in altre località, cambierebbero le condizioni in alcuni incroci locali all'interno e vicino al CBD di Manhattan. Dei 102 incroci analizzati, la maggior parte degli incroci vedrebbe una riduzione del ritardo.</p> <p>Potenziali effetti negativi su quattro incroci locali a Manhattan: Trinity Place e Edgar Street (mezzogiorno); East 36th Street e Second Avenue (mezzogiorno); East 37th Street e Third Avenue (mezzogiorno); East 125th Street e Second Avenue (AM, PM)</p>	<p>363 zone (tutto il giorno)</p> <p>102 zone (AM)</p> <p>102 zone (mezzogiorno)</p> <p>102 zone (PM)</p> <p>57 zone (notte)</p> <p>4 zone</p>	<p>Numero di istanze di incroci con un aumento dei volumi di 50 o più veicoli nelle ore di punta.</p> <p>Luoghi con potenziali effetti negativi che [saranno] affrontati con aggiustamenti della temporizzazione del segnale</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>24</p> <p>50</p> <p>48</p> <p>50</p> <p>10</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>16</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>0</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>10</p> <p>9</p> <p>9</p> <p>1</p> <p>5</p> <p>5</p> <p>16</p> <p>21</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>5</p> <p>0</p> <p>0</p> <p>0</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>0</p>	<p>Si</p>	<p>Riduzione necessaria. [NYCDOT] monitorerà gli incroci in cui [potenziali] effetti avversi sono stati identificati e sono stati implementati opportuni aggiustamenti della temporizzazione del segnale per ridurre l'effetto, secondo la normale pratica del NYCDOT.</p> <p>AUMENTO Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella.</p>						

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito	Sistemi di transito	Il progetto genererebbe una fonte di entrate dedicata per gli investimenti nel sistema di transito. Il numero di passeggeri in transito aumenterebbe dell'1-2% a livello di sistema per i viaggi da e verso il Manhattan CBD, perché alcune persone passerebbero al trasporto pubblico anziché alla guida. L'aumento del numero di passeggeri in transito non comporterebbe effetti negativi sulla capacità di trasporto di linea su nessuna rotta di transito.	Transito all'interno di New York	% Aumento o diminuzione del numero totale di passeggeri giornalieri di transito a livello di sistema	1,5% to 2,1%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			PATH		0,8% to 2,0%								
			Strada ferroviaria di Long Island		0,6% to 2,0%								
			Metro-Ferrovia Nord		0,6% to 1,9%								
			Ferrovia per pendolari NJ TRANSIT		0,3% to 2,3%								
			Autobus MTA/NYCT		1,3% to 1,6%								
			Autobus NJTRANSIT		0,5% to 1,1%								
			Altri autobus (operatori suburbani e privati)		0,0% to 0,9%								
			Traghetti (Traghetto per Staten Island, Traghetto per New York, NY Waterway, Seastreak)		2,5% to 3,5%								
			Tram dell'isola di Roosevelt		1,7% to 4,1%								
	Effetti del sistema bus	La diminuzione dei volumi di traffico all'interno del CBD di Manhattan e vicino al confine della 60th Street del CBD di Manhattan ridurrebbe la congestione stradale che influisce negativamente sulle operazioni degli autobus, facilitando viaggi in autobus più affidabili e veloci.	% Aumento o diminuzione al punto di carico massimo passeggeri	Autobus locali di Manhattan	0,5% to 1,2%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
				Autobus espresso del Bronx	-1,6% to 2,2%								
				Autobus locali ed espressi del Queens (tramite Ed Koch Queensboro Bridge)	2,0% to 2,8%								
				Autobus Queens express (via Queens-Midtown Tunnel)	-1,3% to 4,1%								
				Autobus locale ed espresso di Bronx	1,3% to 2,6%								
				Rotte espresse di Staten Island (via Brooklyn)	3,7% to 4,5%								
				Rotte espresse di Staten Island (via NJ)	1,0% to 2,8%								
				Autobus NJ/Ovest di Hudson (tramite Holland Tunnel)	-1,4% to 1,4%								
				Autobus di NJ/West of Hudson (tramite Lincoln Tunnel)	0,4% to 1,5%								

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito (Continua)	Elementi di transito	<p>L'aumento del numero di passeggeri influenzerebbe i flussi di passeggeri con potenziali effetti negativi su determinati elementi di circolazione verticale (ad esempio scale e scale mobili) in cinque stazioni di transito:</p> <ul style="list-style-type: none"> Terminal di Hoboken, stazione di Hoboken, NJ PATH Stazione della metropolitana Times Sq-42 St/42 St-Port Authority Bus Terminal nel CBD di Manhattan (linee N, Q, R, W e S; linee n. 1, 2, 3 e 7 e A, C, E) Stazione della metropolitana Flushing-Main St, Queens (linea n. 7) Stazione della metropolitana 14th Street-Union Square nel CBD di Manhattan (n. 4, 5 e 6; e linee L, N, Q, R, W) Stazione della metropolitana di Court Square, Queens (linee n. 7 e linee E, G, M) 	Hoboken Terminal–Stazione PATH (NJ) Scala 01/02	I passeggeri netti aumentano o salgono le scale nell'ora di punta	45	72	122	164	240	205	139	Si	Riduzione necessaria per gli scenari di pedaggio E ed F. La TBTA si coordinerà con l'NJ TRANSIT e PANYNJ per monitorare i volumi pedonali sulla scala 01/02 un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire una linea di base e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del progetto. Se un confronto dei volumi di passeggeri della Scala 01/02 prima e dopo l'implementazione mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 205, TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per implementare una migliore segnaletica e orientamento per deviare alcune persone dalla Scala 01/02 e personale supplementare se necessario.
			42 St-Times Square– stazione della metropolitana (Manhattan) Scala ML6/ML8 che collega il mezzanino al binario della metropolitana delle linee 1/2/3 dei quartieri alti	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per rimuovere il corrimano centrale e standardizzare il montante, in modo che la scala soddisfi il codice senza il corrimano. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.
			Stazione della metropolitana Flushing-Main St (Queens) – Scala mobile E456 che collega la strada al piano mezzanino	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	116%	91%	108%	116%	100%	133%	72%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.
			Stazione della metropolitana di Union Square (Manhattan) – Scala mobile E219 che collega il binario della linea della metropolitana L al mezzanino della linea 4/5/6	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	63%	82%	87%	102%	100%	95%	61%	Si	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4C – Trasporti: Transito (Continua)	Elementi di transito (Continua)	L'aumento del numero di passeggeri influenzerebbe i flussi di passeggeri con potenziali effetti negativi su determinati elementi di circolazione verticale (ad esempio scale e scale mobili) in cinque stazioni di transito (continua)	Stazione della metropolitana di Court Sq (Queens) – Stair P2/P4 per la linea n. 7 in direzione Manhattan	Aumento o diminuzione relativa del volume di passeggeri alla stazione COMPLESSIVA rispetto allo scenario di pedaggio E (non solo alla scala o alla posizione interessata) nell'ora di punta, periodo di punta	98%	90%	102%	104%	100%	117%	97%	Sì	Riduzione necessaria. TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per costruire una nuova scala dall'estremità settentrionale della piattaforma n. 7 alla strada. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.
4D - Trasporti: Parcheggio	Condizioni di parcheggio:	Tutti gli scenari di pedaggio si tradurrebbero in una riduzione della domanda di parcheggi all'interno del CBD di Manhattan di entità simile alla riduzione dei viaggi in auto nel CBD di Manhattan. Con il passaggio dalla guida al trasporto pubblico, ci sarebbe un aumento della domanda di parcheggio nelle stazioni della metropolitana e dei treni pendolari e nelle strutture di parcheggio e corsa al di fuori del CBD di Manhattan.	Manhattan CBD	Descrizione	Riduzione della domanda di parcheggio a causa della riduzione dei viaggi in auto verso CBD							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici
			Strutture di transito	Descrizione	Piccoli cambiamenti nella domanda di parcheggio presso le strutture di transito, corrispondenti a un aumento del numero di utenti ferroviari e della metropolitana							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
4E - Trasporti: Pedoni e biciclette	Circolazione pedonale	Aumento dell'attività pedonale sui marciapiedi all'esterno degli snodi di transito a causa del maggiore utilizzo del transito. In tutte le località tranne una nel CBD di Manhattan (Herald Square/Penn Station), l'aumento dei passeggeri in transito non genererebbe abbastanza nuovi pedoni da influenzare negativamente la circolazione pedonale nell'area della stazione. Al di fuori del CBD di Manhattan, l'utilizzo del transito nelle singole stazioni non aumenterebbe abbastanza da influire negativamente sulle condizioni dei pedoni sui marciapiedi, sugli incroci o sugli angoli vicini.	Herald Square/Penn Station NY	Marciapiedi, angoli e strisce pedonali con volumi pedonali sopra la soglia nei periodi di punta mattutina/pomeridiana	Effetti negativi sulla circolazione pedonale in un segmento di marciapiede e due strisce pedonali							Sì	Riduzione necessaria. [NYCDOT] implementerà un piano di monitoraggio in questa sede. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, [NYCDOT] incrementerà lo spazio pedonale sui marciapiedi e sugli attraversamenti pedonali attraverso l'ampliamento fisico e/o rimuovendo o spostando le ostruzioni.
	Biciclette	Piccoli aumenti dei viaggi in bicicletta vicino agli snodi di transito e come modalità di viaggio	Manhattan CBD	Descrizione	Piccoli aumenti dei viaggi in bicicletta vicino agli snodi di transito con aumenti più elevati nella quota di viaggi pedonali							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Fuori dal CBD di Manhattan	Descrizione	Alcuni passaggi dall'automobile alle biciclette							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
Sicurezza	Nessun effetto negativo	Panoramica	Descrizione	Nessun aumento sostanziale dei volumi di pedoni o maggiori problemi di sicurezza, anche nei luoghi esistenti ad alto rischio di incidenti. Complessivamente, con meno viaggi veicolari in entrata e in uscita dal CBD di Manhattan, l'alternativa al pedaggio CBD potrebbe comportare una riduzione dei volumi di traffico in queste località. Ciò contribuirebbe a ridurre i conflitti veicolo-veicolo e veicolo-pedone, portando a un beneficio generale per la sicurezza.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo	
5A - Condizioni sociali: Popolazione	Benefici	Vantaggi dentro e vicino al CBD di Manhattan	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Vantaggi all'interno e vicino al CBD di Manhattan relativi al risparmio sui tempi di viaggio, maggiore affidabilità dei tempi di viaggio, riduzione dei costi operativi dei veicoli, maggiore sicurezza, riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e fonte di finanziamento prevedibile per miglioramenti del transito. Ciò influenzerebbe positivamente le connessioni della comunità e l'accesso a lavoro, istruzione, assistenza sanitaria e attività ricreative per i residenti.							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici
	Coazione comunitaria	Modifiche alle modalità di viaggio, compreso un maggiore utilizzo del transito, a seguito di nuovi pedaggi	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Le modifiche ai modelli di viaggio, compreso un maggiore uso del trasporto, a seguito del Progetto non influirebbero negativamente sulla coesione della comunità o renderebbero più difficile per le persone connettersi con gli altri nella loro comunità, data l'ampia rete di transito che collega al Manhattan CBD e il piccolo cambiamento nei viaggi previsti.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo (vedi "Giustizia ambientale" di seguito per la riduzione relativa all'aumento dei costi per i conducenti a basso reddito).

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
5A - Condizioni sociali: Popolazione (Continua)	Spostamento indiretto	Nessun cambiamento di rilievo nelle condizioni socioeconomiche o nel costo della vita tale da indurre un potenziale spostamento involontario dei residenti	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto non comporterebbe il potenziale sfollamento residenziale indiretto (involontario). Non comporterebbe modifiche sostanziali delle condizioni di mercato tali da portare a variazioni dei prezzi delle abitazioni, dato che i valori immobiliari nel CBD di Manhattan sono già elevati e i tanti fattori che influenzano le decisioni di ogni famiglia su dove vivere. Inoltre, i residenti a basso reddito della CBD non sperimenterebbero un aumento notevole del costo della vita a causa del Progetto a causa della mancata variazione dei costi abitativi, delle numerose unità abitative protette attraverso il controllo degli affitti di New York, stabilizzazione e altri programmi simili, il credito d'imposta disponibile per i residenti CBD con redditi fino a \$60.000 e la conclusione che il costo dei beni non aumenterebbe come risultato del Progetto (vedi "Condizioni economiche" di seguito).							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Strutture e servizi comunitari	Aumento dei costi per le strutture della comunità e i fornitori di servizi nel CBD di Manhattan, i loro dipendenti che guidano e la clientela che guida dall'esterno del CBD	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto aumenterebbe i costi per i fornitori di servizi per la comunità che operano veicoli in entrata e in uscita dal CBD di Manhattan e per le persone che viaggiano in veicolo verso le strutture e i servizi della comunità nel CBD di Manhattan, nonché per i residenti del CBD e per i dipendenti delle strutture della comunità che utilizzano veicoli per viaggiare verso le strutture della comunità al di fuori del CBD. Data l'ampia gamma di opzioni di viaggio diverse dalla guida, il costo per gli utenti di guidare verso le strutture e i servizi della comunità non costituirebbe un effetto negativo sulle strutture e sui servizi della comunità.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Effetti sui gruppi sociali vulnerabili	Vantaggi per i gruppi sociali vulnerabili derivanti da nuovi finanziamenti per il programma MTA Capital	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Il progetto andrebbe a beneficio di alcuni gruppi sociali vulnerabili, comprese le popolazioni anziane, le persone con disabilità, le popolazioni dipendenti dal transito e le popolazioni non guidate, creando una fonte di finanziamento per il programma MTA 2020–2024 Capital (e successivi programmi di capitale e riducendo la congestione in il CBD di Manhattan). Le persone anziane trarrebbero vantaggio dai miglioramenti in termini di tempo di viaggio e affidabilità del servizio di autobus con l'alternativa a pedaggio CBD, poiché i passeggeri degli autobus tendono ad essere più anziani dei passeggeri su altre forme di trasporto, come la metropolitana e, come descritto sopra, i passeggeri degli autobus nel Manhattan CBD trarrebbero vantaggio dal risparmio di tempo di viaggio dovuto alla diminuzione della congestione.. Le persone di età superiore ai 65 anni con disabilità qualificante ricevono una tariffa ridotta su metropolitane e autobus MTA e anche gli anziani con disabilità qualificante possono ricevere il servizio di paratransito di MTA, inclusi taxi e FHV che operano per conto di MTA per il trasporto di utenti paratransit. Le persone anziane con disabilità e le persone a basso reddito che guidano verso il CBD di Manhattan avrebbero diritto alla stessa riduzione e miglioramento proposti per le popolazioni a basso reddito e disabili, in generale. Altre persone anziane che guidano fino al CBD di Manhattan pagherebbero il pedaggio.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Accesso al lavoro	Aumento dei costi per un numero limitato di persone che guidano per andare al lavoro	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Diminuzione dei viaggi di lavoro con modalità di guida verso e all'interno del CBD di Manhattan, con un aumento compensativo dei passeggeri in transito. Coloro che guidano nonostante il pedaggio del CBD lo farebbero in base alla necessità o alla comodità di guidare e beneficerebbero della riduzione della congestione nel CBD di Manhattan. Effetto trascurabile (meno dello 0,1%) sul viaggio verso il lavoro all'interno del CBD di Manhattan e sul pendolarismo inverso dal CBD a causa dell'ampia gamma di opzioni di trasporto disponibili e del piccolo numero di pendolari che guidano oggi.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
5B - Condizioni sociali: Identità di quartiere		Nessun cambiamento evidente nel carattere del quartiere	Manhattan CBD	Descrizione	È improbabile che i cambiamenti nei modelli di traffico sulle strade locali cambino gli elementi che definiscono il carattere del quartiere del CBD di Manhattan.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
			Area vicino al confine del CBD di 60th Street Manhattan	Descrizione	I cambiamenti nella domanda di parcheggi vicino al confine del CBD della 60th Street (compresi gli aumenti appena a nord della 60th Street e le diminuzioni appena a sud) non creerebbero un clima di disinvestimento che potrebbe portare a effetti negativi sul carattere del quartiere né alterare gli elementi che definiscono il carattere del quartiere di questa zona.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
5C - Condizioni sociali: Ordine pubblico		Nessun effetto	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Il progetto sarebbe coerente con i piani di trasporto regionale e altre politiche pubbliche in atto per l'area di studio regionale e il CBD di Manhattan.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
6 - Condizioni economiche	Benefici	Benefici economici regionali	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Vantaggio economico attraverso la riduzione della congestione in termini di risparmio sui tempi di viaggio e miglioramenti dell'affidabilità dei tempi di viaggio, che aumenterebbero la produttività e l'utilità, nonché miglioramenti della sicurezza e riduzione dei costi operativi dei veicoli associati alla riduzione della congestione.							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici
	Effetti economici dei costi dei pedaggi	Costo del nuovo pedaggio per i lavoratori e le imprese nel CBD che fanno affidamento sui veicoli	Manhattan CBD	Descrizione	Nessun effetto negativo per nessun settore particolare o categoria professionale nel CBD di Manhattan. Dato l'elevato livello di accesso al transito nella CBD e l'elevata percentuale di quota di transito, il pedaggio riguarderebbe solo una piccola percentuale della forza lavoro complessiva. Ciò non influirebbe negativamente sulle operazioni delle aziende nel CBD di Manhattan o sulla redditività di qualsiasi tipo di attività, compreso il settore dei taxi/FHV.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo <i>[Novità nel Final EA - Miglioramenti Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo di lavoro per le piccole imprese (SBWG) che si riunirà 6 mesi prima e 6 mesi dopo l'attuazione del progetto, e successivamente ogni anno, per sollecitare input continui su se e in che modo le aziende sono interessate. Come parte della riduzione per altri argomenti, TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio massimo dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale del pedaggio CBD; questo andrà a vantaggio anche di alcuni lavoratori e aziende.]</i>
	Prezzo delle merci	Il costo del nuovo pedaggio non comporterebbe variazioni nel costo della maggior parte dei beni di consumo	Manhattan CBD	Descrizione	È improbabile che si traduca in una variazione significativa dei costi per la maggior parte dei beni di consumo. Qualsiasi aumento dei costi associato al nuovo pedaggio nell'alternativa al pedaggio CBD che verrebbe trasferito alle aziende riceventi sarebbe distribuito tra diversi clienti per tariffa di pedaggio (poiché i camion effettuano consegne multiple) in particolare per le aziende, comprese le piccole imprese e le microimprese, che ricevono consegne minori. Ciò ridurrebbe al minimo i costi per qualsiasi attività individuale. È più probabile che alcuni settori delle materie prime (materiali da costruzione, elettronica, bevande) aumentino a causa della minore concorrenza all'interno dei mercati di consegna.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Industria Taxi e FHV	A seconda dello scenario di pedaggio, il pedaggio potrebbe ridurre le entrate di taxi e FHV a causa della riduzione del taxi/FHV VMT con passeggeri all'interno della CBD. Sebbene ciò possa influire negativamente sui singoli conducenti (vedere "Giustizia ambientale" di seguito), l'industria rimarrebbe complessivamente redditizia.	Area di studio di 28 contee	Variazione netta dei taxi giornalieri/FHV VMT a livello regionale	-126.993 (-2,9%)	-14.028 (-0,3%)	-73.413 (-1,7%)	-217.477 (-5,0%)	-116.065 (-2,7%)	-4.888 (-1,0%)	-137.815 (-3,2%)	No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo (vedi di seguito "Giustizia ambientale" per l'attenuazione relativa agli effetti sui taxi e sui conducenti di FHV).
				Cambio netto in taxi giornaliero/FHV VMT nel CBD	-21.498 (-6,6%)	+15.020 (+4,6%)	-11.371 (-3,5%)	-54.476 (-16,8%)	-25.621 (-7,9%)	+4.962 (+1,5%)	-27.757 (-8,6%)		
	Effetti economici locali	Cambiamenti nella domanda di parcheggio vicino al confine della 60th Street CBD	Area vicino al confine del CBD di 60th Street Manhattan	Descrizione	I cambiamenti nella domanda di parcheggio vicino al confine con il CBD della 60th Street Manhattan (compresi gli aumenti appena a nord della 60th Street e le diminuzioni appena a sud della 60th Street ma non creerebbero un clima di disinvestimenti che potrebbero avere effetti negativi sul carattere del vicinato.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
7 – Parchi e Risorse Ricreative		Nuova infrastruttura di pedaggio, apparecchiature per il sistema di pedaggio e segnaletica nella parte meridionale di Central Park	Manhattan CBD	Descrizione	Il progetto sostituirà quattro pali dei lampioni esistenti in tre punti di rilevamento a Central Park vicino alla 59th Street e su due marciapiedi adiacenti all'esterno del muro del parco. Questi pali sarebbero nelle stesse posizioni dei pali esistenti e non ridurrebbero la quantità di spazio del parco né influenzerebbero le caratteristiche e le attività del parco. Il progetto collocherebbe anche un'infrastruttura di pedaggio sotto la struttura della High Line, all'esterno dell'area del parco in cima alla struttura della High Line. FHWA attraverso il processo di coinvolgimento pubblico sta sollecitando contributi pubblici relativi agli effetti del Progetto su questi parchi (vedi Capitolo 19, "Sezione 4(f) Valutazione").							No	Nessuna riduzione necessaria. Fare riferimento al Capitolo 7, "Parchi e risorse ricreative" , per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui parchi.
8 - Risorse storiche e culturali		Nuova infrastruttura di pedaggio e apparecchiature del sistema di pedaggio su o vicino a proprietà storiche	45 immobili storici all'interno dell'Area dei Potenziali Effetti (APE) del Progetto	Descrizione	Sulla base di una revisione del progetto in conformità con la sezione 106 del National Historic Preservation Act, FHWA ha stabilito che il progetto non avrebbe alcun effetto negativo sulle proprietà storiche e l'Ufficio statale per la conservazione storica è d'accordo.							No	Nessuna riduzione necessaria. Fare riferimento al Capitolo 8, "Risorse storiche e culturali" , per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui beni storici.
9 - Risorse visive		Cambiamenti nell'ambiente visivo derivanti dalla nuova infrastruttura di pedaggio e dalle apparecchiature del sistema di pedaggio	Area di effetto visivo	Descrizione	Le infrastrutture e le attrezzature sarebbero simili nella forma ai pali dei lampioni, ai pali della segnaletica o a strutture simili già in uso in tutta New York City. Le telecamere incluse nella gamma di apparecchiature del sistema di pedaggio userebbero l'illuminazione a infrarossi di notte per consentire la raccolta di immagini delle targhe senza bisogno di luce visibile. Il progetto avrebbe un effetto neutro sui gruppi di spettatori e nessun effetto negativo sulle risorse visive							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Qualità dell'aria	Aumenti o diminuzioni delle emissioni correlate alle deviazioni del traffico di camion ...Continua sotto...	Attraversa la Bronx Expressway a Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri medi annuali [Traffico] (AADT)	3.901	3.996	2.056	1.766	3.757	2.188	3.255	No	<p>Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo</p> <p>Aumento</p> <p>1. Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella.</p> <p>2. [TBTA collaborerà con NYC DOHMH] per espandere la rete esistente di sensori per monitorare le posizioni prioritarie e integrare un numero minore di monitor PM_{2.5} in tempo reale per fornire informazioni sui modelli dell'ora del giorno e per determinare se i cambiamenti nell'inquinamento atmosferico possono essere attribuiti ai cambiamenti nel traffico che si verificano dopo l'implementazione del Progetto. [Gli sponsor del progetto selezioneranno i luoghi di monitoraggio aggiuntivi in considerazione dell'analisi della qualità dell'aria nell'EA e del contributo delle parti interessate della giustizia ambientale. Anche il Dipartimento per la conservazione ambientale dello Stato di New York (NYSDEC) e altre agenzie che conducono il monitoraggio saranno consultati prima di finalizzare l'approccio di monitoraggio.] Gli sponsor del progetto monitoreranno la qualità dell'aria prima dell'implementazione (fissando una linea di base) e due anni dopo l'implementazione. Dopo il periodo di analisi post-implementazione iniziale di due anni, [e separatamente dal monitoraggio e dalla comunicazione in corso sulla qualità dell'aria,] gli sponsor del progetto valuteranno l'entità e la variabilità dei cambiamenti nella qualità dell'aria per determinare se un maggiore monitoraggio [dei siti è] necessario. [I dati raccolti durante il programma di monitoraggio saranno resi disponibili pubblicamente non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. I dati dei monitor in tempo reale saranno disponibili online continuamente dall'inizio del monitoraggio pre-implementazione.]</p> <p>3. MTA sta attualmente passando la sua flotta ad autobus a emissioni zero, che ridurranno gli inquinanti atmosferici e miglioreranno la qualità dell'aria vicino ai depositi degli autobus e lungo le linee degli autobus. MTA si impegna a dare la priorità alle comunità tradizionalmente sottoservite e a quelle colpite dalla scarsa qualità dell'aria e dai cambiamenti climatici e ha sviluppato un approccio che incorpora attivamente queste priorità nel processo di implementazione graduale della transizione. ...Continua sotto...</p>	
			Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	509	704	170	510	378	536	50			
			Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti dei camion	No	No	No	No	No	No	No			
		I-95, Bergen County, NJ	Aumento o diminuzione dell'AADT	9.843	11.459	7.980	5.003	7.078	5.842	12.506	No		
			Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	801	955	729	631	696	637	-236			
			Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti dei camion	No	No	No	No	No	No	No			
		RFK Bridge, NY	Aumento o diminuzione dell'AADT	18.742	19.440	19.860	19.932	20.465	20.391	21.006	No		
			Aumento o diminuzione del numero giornaliero di camion	2.257	2.423	2.820	3.479	4.116	3.045	432			

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Qualità dell'aria (continua)		Aumenti o diminuzioni delle emissioni legate alle deviazioni del traffico dei camion (Cont'd)	RFK Bridge, NY (Cont'd)	Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti dei camion	No	No	No	No	No	No	No	No	Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il progetto e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, TBTA si è coordinata con MTA NYCT, che si impegna a dare la priorità al deposito di Kingsbridge e al deposito di Gun Hill, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale in Upper Manhattan e nel Bronx, quando gli autobus elettrici vengono ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria di MTA, che [è iniziato] alla [fine] del 2022. Si prevede che questo impegno indipendente dell'MTA NYCT fornirà vantaggi in termini di qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.
11-Energia		Riduzioni dei consumi energetici regionali	Area di studio di 28 contee	Descrizione	Le riduzioni del VMT regionale ridurrebbero il consumo di energia							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici
12 – Rumore		Incrementi o diminuzioni impercettibili dei livelli di rumore derivanti da variazioni dei volumi di traffico	Attraversamenti di ponti e gallerie	Descrizione	L'aumento massimo del livello di rumore (2.9 dB(A)), previsto presso il Queens-Midtown Tunnel nello scenario di pedaggio D, non sarebbe percepibile.							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Strade Locali	Descrizione	Lo scenario a pedaggio C è stato utilizzato per valutare le variazioni del livello di rumore nel centro di Brooklyn, lo scenario a pedaggio D è stato utilizzato in tutte le altre località valutate. L'aumento massimo del livello di rumore (2.5 dB(A)), previsto presso il Queens-Midtown Tunnel nello scenario di pedaggio D, non sarebbe percepibile. Non è stato previsto alcun aumento dei livelli di rumore nelle località del centro di Brooklyn.							No	AUMENTO Fare riferimento al miglioramento generale sul monitoraggio alla fine di questa tabella.
13 - Risorse naturali		Attività di costruzione per l'installazione di infrastrutture di pedaggio in prossimità di risorse naturali	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Nessun effetto su acque superficiali, zone umide o pianure alluvionali. I potenziali effetti sulle acque piovane e sulle risorse ecologiche saranno gestiti attraverso impegni di costruzione. Il Progetto è coerente con le politiche delle zone costiere.							No	Fare riferimento al Capitolo 13, "Risorse naturali" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.
14 – Rifiuti Pericolosi		Potenziale di disturbo dei materiali contaminati o pericolosi esistenti durante la costruzione	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Disturbo del suolo durante la costruzione e potenziale alterazione, rimozione o disturbo delle infrastrutture stradali e dei servizi pubblici esistenti che potrebbero contenere materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo o altre sostanze pericolose. I potenziali effetti saranno gestiti attraverso impegni di costruzione.							No	Fare riferimento al Capitolo 14, "Materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo, rifiuti pericolosi e materiali contaminati" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.
15 - Effetti della costruzione		Potenziale interruzione relativa alla costruzione per l'installazione di infrastrutture di pedaggio	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Descrizione	Interruzioni temporanee del traffico e della circolazione pedonale e rumore da attività di costruzione, con una durata complessiva inferiore a un anno e circa due settimane in un determinato luogo. I potenziali effetti saranno gestiti attraverso impegni di costruzione.							No	Fare riferimento al Capitolo 15, "Effetti della costruzione" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 – Giustizia ambientale	Conducenti a basso reddito.	<i>[The EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha rilevato]</i> che l'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD avrebbe un impatto sproporzionato sui conducenti a basso reddito per il CBD di Manhattan che non hanno <i>[una ragionevole]</i> alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan. <i>[Con un'ulteriore analisi della popolazione interessata e l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti a basso reddito. ...Continua sotto...]</i>	Area di studio di 28 contee	Descrizione	L'aumento dei costi per i conducenti sarebbe <i>[occur under]</i> in tutti gli scenari di pedaggio.							Sì	<p>Riduzione necessaria. Il progetto includerà un credito d'imposta per i pedaggi CBD pagati dai residenti del CBD di Manhattan il cui reddito lordo adeguato di New York per l'anno imponibile è inferiore a \$60.000. TBTA si coordinerà con il Dipartimento della fiscalità e delle finanze dello Stato di New York (NYS DTF) per garantire la disponibilità della documentazione necessaria per i conducenti idonei al credito d'imposta dello Stato di New York.</p> <p>Il TBTA pubblicherà le informazioni relative al credito d'imposta sul sito Web del progetto, con un link al sito Web del NYS DTF per guidare i conducenti idonei alle informazioni sulla richiesta del credito.</p> <p>TBTA eliminerà il deposito rimborsabile di \$10 attualmente richiesto per i clienti E-ZPass che non hanno una carta di credito collegata al proprio account e che a volte rappresenta una barriera all'accesso.</p> <p>TBTA fornirà una migliore promozione delle opzioni di pagamento e del piano E-ZPass esistenti, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare per corsa (piuttosto che un pre-caricamento <i>[e]saldo</i>), ricaricare i propri conti con contanti presso i punti vendita partecipanti e piani di sconti già in atto, di cui potrebbero non essere a conoscenza.</p> <p>TBTA si coordinerà con MTA per fornire sensibilizzazione e istruzione sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontata esistenti, compresi quelli per le persone di età pari o superiore a 65 anni, le persone con disabilità e quelle con un reddito basso, di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.</p> <p>Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo comunitario di giustizia ambientale che <i>[si]</i> incontrerà su base <i>[trimestrale]</i> con la prima riunione <i>[che avrà luogo prima]</i> dell'implementazione del progetto, per condividere dati e analisi aggiornate e ascoltare potenziali preoccupazioni. <i>[Per quanto riguarda la giustizia ambientale, gli sponsor del progetto continueranno a fornire significative opportunità di partecipazione e impegno condividendo dati e analisi aggiornate, ascoltando le preoccupazioni e cercando feedback sul processo di determinazione del pedaggio.]...Continua sotto...</i></p>

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI																						
					A	B	C	D	E	F	G																								
17 - Giustizia ambientale (Continua)	Conducenti a basso reddito (continua)	[The EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha rilevato] che l'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD avrebbe un impatto sproporzionato sui conducenti a basso reddito per il CBD di Manhattan che non hanno [una ragionevole] alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan. [Con un'ulteriore analisi della popolazione interessata e l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti a basso reddito. (Continua).]	Area di studio di 28 contee	Descrizione	L'aumento dei costi per i conducenti sarebbe [occur under] in tutti gli scenari di pedaggio.							Si	<p>[Novità in Final EA –TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo andrà a vantaggio dei conducenti a basso reddito che viaggiano durante quel periodo.</p> <p>Novità nell'EA finale - Per cinque anni, TBTA si impegna a sottoscrivere un piano di sconti a basso reddito per conducenti abituali a basso reddito che beneficerebbero di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'ora del giorno applicabile dopo i primi 10 viaggi in ciascun calendario del mese (escluso il pernottamento, che sarà già fortemente scontato).</p> <p>AUMENTO TBTA collaborerà con MTA NYCT per migliorare il servizio di autobus nelle aree identificate nell'EA man mano che la riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn e Manhattan procede.]</p>																						
	Conducenti di taxi e FHV (mezzi pesanti)	[The EA, come pubblicato nell'agosto 2022, ha rilevato che un] potenziale effetto negativo sproporzionatamente elevato si verificherebbe per i conducenti di taxi e veicoli pesanti a New York City, che si identificano in gran parte come popolazioni minoritarie, in scenari di pedaggio che fanno pagare i loro veicoli più di una volta al giorno. Ciò si verificherebbe negli scenari di pedaggio A, D e G non modificati; per i conducenti FHV si verificherebbe anche negli Scenari Tolling C ed E. L'effetto negativo sarebbe legato al costo del nuovo pedaggio CBD e alla riduzione del VMT per taxi e FHV, che comporterebbe una diminuzione dei ricavi che potrebbe portare alla perdita di posti di lavoro. [Con l'aggiunta di una nuova riduzione, l'EA finale conclude che non ci sarebbe un effetto negativo sproporzionatamente elevato sui conducenti di taxi e veicoli commerciali pesanti.]	Città di New York	<p>Descrizione</p> <p>Potenziali effetti negativi si verificherebbero negli scenari di pedaggio A, D e G, che non avrebbero limiti o esenzioni per taxi e conducenti di FHV.</p>	<p>Cambio del taxi giornaliero/VMT FHV con passeggeri nel CBD rispetto all'alternativa No Action: Scenari inclusi in EA</p> <table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>-21.498 (-6,6%)</td> <td>+15.020 (+4,6%)</td> <td>-11.371 (-3,5%)</td> <td>-54.476 (-16,8%)</td> <td>-25.621 (-7,9%)</td> <td>+4.962 (+1,5%)</td> <td>-27.757 (-8,6%)</td> </tr> </table>	A	B	C	D	E	F	G	-21.498 (-6,6%)	+15.020 (+4,6%)	-11.371 (-3,5%)	-54.476 (-16,8%)	-25.621 (-7,9%)	+4.962 (+1,5%)	-27.757 (-8,6%)	<p>Variazione netta dei viaggi giornalieri in taxi/FHV verso CBD rispetto agli scenari inclusi in EA: Analisi aggiuntiva per valutare gli effetti di massimali o esenzioni</p> <table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> <td>G</td> </tr> <tr> <td>Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>Pedaggi limitati a 1x/giorno: +3% Esenzione: +50%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%</td> </tr> </table>	A	B	C	D	E	F	G	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +3% Esenzione: +50%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%	Si
A	B	C	D	E	F	G																													
-21.498 (-6,6%)	+15.020 (+4,6%)	-11.371 (-3,5%)	-54.476 (-16,8%)	-25.621 (-7,9%)	+4.962 (+1,5%)	-27.757 (-8,6%)																													
A	B	C	D	E	F	G																													
Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +3% Esenzione: +50%	-	-	Pedaggi limitati a 1x/giorno: +2%																													

CAPITOLO EA/CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI	RIDUZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - Giustizia ambientale (Continua)	Aumenti o diminuzioni del traffico, a seguito di deviazioni del traffico, in comunità già oberate da inquinamento atmosferico preesistente e malattie croniche	Alcune comunità di giustizia ambientale trarrebbero vantaggio dalla riduzione del traffico; alcune comunità che sono già oberate dall'inquinamento atmosferico e dalle malattie croniche preesistenti potrebbero subire un effetto negativo a causa dell'aumento del traffico.	I tratti di censimento specifici che subirebbero un aumento o una diminuzione del traffico cambiano leggermente a seconda dello scenario di pedaggio. Le seguenti comunità potrebbero avere porzioni di censimento che meritano una riduzione in base al luogo: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Lower East Side/Lower Manhattan, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark, e Fort Lee. (Vedi nota 1)	Descrizione								Si	<p>[Nuovo nell'EA finale – Riduzione necessaria. Riduzione Regionale TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo ridurrà le deviazioni dei camion.</p> <p>NYCDOT amplierà il programma NYC Clean Trucks per accelerare la sostituzione dei camion diesel idonei, che viaggiano sulle autostrade in alcune comunità di giustizia ambientale in cui il progetto prevede di aumentare il traffico di camion, con gas naturale compresso elettrico, ibrido e a emissioni inferiori e veicoli diesel puliti.</p> <p>NYCDOT amplierà il suo programma di consegna fuori orario nelle località in cui si prevede che il Progetto aumenti le deviazioni di camion per ridurre il traffico diurno di camion e aumentare la sicurezza stradale in alcune comunità di giustizia ambientale.</p> <p>Riduzione basata sul luogo TBTA pagherà i veicoli che viaggiano in direzione nord su FDR Drive che escono a East Houston Street e poi svoltano per viaggiare immediatamente a sud su FDR Drive; ciò ridurrà l'aumento del traffico non di autocarri modellato sulla FDR Drive tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street.</p> <p>NYCDOT si organizzerà per sostituire i TRU a gasolio a Hunts Point con veicoli più puliti. NYSDOT si organizzerà per espandere l'infrastruttura di ricarica dei camion elettrici. Gli sponsor del progetto si organizzeranno per installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada. Gli sponsor del progetto rinnoveranno parchi e spazi verdi. Gli sponsor del progetto installeranno o miglioreranno le unità di filtrazione dell'aria nelle scuole. Gli sponsor del progetto si coordineranno per espandere i programmi esistenti di gestione dei casi di asma e creare nuovi programmi per l'asma basati sulla comunità attraverso un centro per l'asma di quartiere nel Bronx.]</p>

VALORIZZAZIONE GLOBALE DEL PROGETTO. Gli sponsor del progetto si impegnano a monitorare e riferire costantemente i potenziali effetti del progetto, tra cui, ad esempio, il traffico in entrata nel CBD, le miglia percorse dai veicoli nel CBD; passeggeri in transito da fornitori in tutta la regione; velocità degli autobus all'interno del CBD; qualità dell'aria e andamento delle emissioni; parcheggio; e Entrate del progetto. I dati saranno raccolti prima e dopo l'attuazione del Progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, un sito Web di reportistica renderà disponibili nella maggior misura possibile dati, analisi e visualizzazioni in formato open data [praticabile]. Gli aggiornamenti verranno forniti almeno su base semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. **[Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della riduzione e gli aggiustamenti necessari.]**

[Note:

1 Gli sponsor del progetto si sono impegnati in una politica di pedaggio che ridurrà la tariffa del pedaggio notturno dalle 00:00 alle 4:00 almeno. Sulla base della modellazione intrapresa per gli scenari di pedaggio analizzati nell'EA, ci si aspetta che questa politica eviterà una parte sostanziale delle deviazioni di camion previste, poiché si prevedeva che molti di queste deviazioni di camion si sarebbero verificate durante le ore notturne. A seguito dell'adozione della struttura di pedaggio CBD da parte del Consiglio TBTA, che includerà questa esenzione/sconto durante la notte, verrà intrapresa la modellazione della struttura di pedaggio adottata per determinare il luogo in cui si prevede che si verifichino deviazioni di camion. Dopo che le comunità e i tratti di censimento saranno confermati attraverso l'analisi del programma di pedaggio adottato, l'ubicazione specifica delle misure di riduzione basate sul luogo richiederà un ulteriore coordinamento tra gli sponsor del progetto, il gruppo della comunità per la giustizia ambientale (che rappresenta il 10- area di studio sulla giustizia ambientale della contea), le comunità interessate che ricevono la mitigazione basata sul luogo e le pertinenti agenzie di attuazione locali e statali.]

[Tabella ES-6. Riepilogo dell'approccio alternativo di implementazione del pedaggio CBD per le misure di mitigazione e miglioramento]

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4B - Trasporto: Autostrade e incroci locali - Traffico–Segmenti autostradali	10 segmenti autostradali: <ul style="list-style-type: none"> Long Island Expressway in direzione ovest (I-495) vicino al Queens-Midtown Tunnel (mezzogiorno) Si avvicina al ponte George Washington in direzione ovest sulla I-95 (mezzogiorno) FDR Drive in direzione sud e nord tra la East 10th Street e il Brooklyn Bridge (PM) 	<p>I promotori del progetto implementeranno un piano di monitoraggio prima dell'attuazione con dati post-attuazione raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di pedaggio e includendo soglie per gli effetti; se le soglie vengono raggiunte o superate, gli sponsor del progetto attueranno misure di gestione della domanda di trasporto (TDM), come la misurazione della rampa, le informazioni sugli automobilisti, la segnaletica in tutte le località autostradali identificate con effetti negativi sull'attuazione del progetto. Il NYSDOT possiede e gestisce i segmenti rilevanti della Long Island Expressway e della I-95. Il segmento rilevante di FDR Drive è di proprietà del NYSDOT a sud di Montgomery Street e del NYCDOT a nord di Montgomery Street. L'attuazione delle misure TDM sarà coordinata tra i proprietari delle autostrade e i proprietari di eventuali beni rilevanti per l'attuazione del TDM.</p> <p>Dopo l'implementazione [delle misure TDM], gli sponsor del progetto monitoreranno gli effetti e, se necessario, TBTA modificherà le tariffe di pedaggio, i crediti di attraversamento, le esenzioni e/o gli sconti entro i parametri del piano di pedaggio adottato per ridurre gli effetti avversi.</p>	<p>I tempi esatti per la raccolta dei dati si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione in conformità con le migliori pratiche di conteggio del traffico del NYCDOT. La modellazione per quantificare il ritardo sarà completata entro 60 giorni dalla raccolta dei dati.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto. I dati post-implementazione saranno raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni di pedaggio.</p> <p>Se vengono implementate misure TDM, ulteriori dati saranno raccolti entro sei mesi dalla loro attuazione per determinare se hanno affrontato l'effetto negativo.</p>	<p>Un aumento del ritardo medio del periodo di punta nei giorni feriali di 2,5 minuti o più.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del NYSDOT Highway Design Manual 5.2 e delle procedure del NYSDOT Data Services.</p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà approvato dalle agenzie capofila e partner pertinenti prima dell'emissione di un documento decisionale.</p> <p>Le misure TDM saranno attuate per un periodo da due a diciotto mesi dopo la conferma dei ritardi superiori alla soglia per le fasi successive. Misure più facilmente implementabili (ad esempio, pannelli a messaggio variabile) saranno completate per prime. Il NYSDOT ha attualmente due progetti TDM in fase di avanzamento sui relativi segmenti del LIE e del Cross Bronx (I-95) e le misure TDM potrebbero essere coordinate con questi progetti, se necessario.</p> <p>Le modifiche alle tariffe dei pedaggi, ai crediti di attraversamento, alle esenzioni e/o agli sconti saranno apportate dopo aver confermato che i ritardi superiori alla soglia per le fasi successive persistono a seguito dell'attuazione delle misure TDM, per consentire l'analisi di quali dovrebbero essere le modifiche e la sensibilizzazione del pubblico su eventuali cambiamenti.</p>	NYSDOT guiderà in collaborazione con TBTA e NYCDOT.
4B - Trasporto: Autostrade e incroci locali - Incroci	Quattro incroci locali a Manhattan: <ul style="list-style-type: none"> Trinity Place e Edgar Street (mezzogiorno) East 36th Street e Second Avenue (mezzogiorno) East 37th Street e Third Avenue (mezzogiorno) East 125th Street e Second Avenue (AM, PM) 	NYCDOT monitorerà gli incroci in cui potenziali effetti avversi sono stati identificati e sono stati implementati opportuni aggiustamenti della temporizzazione del segnale per ridurre l'effetto, secondo la normale pratica del NYCDOT.	<p>I tempi esatti per la raccolta dei dati si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione in conformità con le migliori pratiche di conteggio del traffico del NYCDOT. La modellazione per quantificare il ritardo sarà completata entro 60 giorni dalla raccolta dei dati.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto.</p> <p>I dati post-implementazione saranno raccolti entro i sei mesi successivi all'implementazione del Progetto.</p>	<p>Per gli incroci in corrispondenza della LOS E o F prima dell'implementazione, un aumento del ritardo medio degli incroci superiore a cinque secondi.</p> <p>Per incroci in corrispondenza della LOS D o migliore pre-implementazione, un aumento del ritardo di intersezione maggiore di cinque secondi a LOS a E o F.</p>	<p>Gli aggiustamenti della tempistica del segnale verranno effettuati entro 90 giorni dalla conferma dei ritardi superiori alla soglia per i passaggi successivi.</p>	NYSDOT guiderà in collaborazione con TBTA.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4C – Trasporti: Transito - Elementi di transito	Hoboken Terminal–Stazione PATH (NJ) Scala 01/02	TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per monitorare i volumi pedonali sulla scala 01/02 un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire una linea di base e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del progetto. Se un confronto dei volumi di passeggeri della Scala 01/02 prima e dopo l'implementazione del Progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 205, TBTA si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ per implementare segnaletica e orientamento migliorati per deviare alcune persone dalla Scala 01/02 e personale supplementare se necessario.	Per i volumi di passeggeri delle scale, i dati di riferimento saranno raccolti un mese prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio per stabilire un riferimento e due mesi dopo l'inizio delle operazioni del Progetto. I dati sui passeggeri delle stazioni vengono raccolti e valutati in modo continuo da NJ TRANSIT e PANYNJ.	Per la segnaletica, se un confronto dei volumi di passeggeri nelle ore di punta della scala 01/02 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra una variazione incrementale maggiore o uguale a 205. Per il personale supplementare, se è stata raggiunta la soglia per la segnaletica ma la segnaletica non è stata ancora installata e il numero di passeggeri complessivo presso il terminal di Hoboken è pari al 90% dei livelli del 2019 30 giorni prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio.	Il piano di monitoraggio sarà approvato da TBTA, PANYNJ e NJ TRANSIT prima dell'emissione di un documento decisionale e successivamente verrà redatto un MOU. Il MOU sarà eseguito entro 120 giorni dalla fissazione delle tariffe dei pedaggi. La progettazione della segnaletica inizierà dopo l'esecuzione del MOU. La fabbricazione e l'installazione della segnaletica inizieranno immediatamente dopo aver osservato i volumi di passeggeri in eccesso rispetto alla soglia per i passaggi successivi. Il personale supplementare, se necessario, sarà di stanza entro 45 giorni dopo aver osservato i volumi di passeggeri in eccesso rispetto alla soglia per le fasi successive. Verrà utilizzato personale supplementare fino a quando la segnaletica non sarà fabbricata e installata.	TBTA guiderà e si coordinerà con NJ TRANSIT e PANYNJ.
	42 St-Times Square stazione metropolitana (Manhattan) Scala ML6/ML8 che collega il mezzanino alla banchina metropolitana uptown linee 1/2/3	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per rimuovere il corrimano centrale e standardizzare il montante, in modo che la scala soddisfi il codice senza il corrimano. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.	I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione. Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementation saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto. I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.	Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle ore di punta di Stair ML6/ML8 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 92 passeggeri nell'ora di punta dei giorni feriali e il numero di passeggeri complessivo alla stazione della metropolitana 42 St-Times Square è al 90% dei livelli del 2019. I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.	La progettazione e l'allocatione delle risorse inizieranno immediatamente dopo il superamento della soglia del volume dei passeggeri e il corrimano verrà rimosso prima che il numero complessivo di passeggeri nella stazione superi il 90% dei livelli del 2019.	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.
	Stazione della metropolitana Flushing-Main St (Queens) – Scala mobile E456 che collega la strada al piano mezzanino	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.	I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione. Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementation saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.	Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali dell'Escalator E456 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 26 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione metropolitana Flushing-Main St è il 90 per cento dei livelli del 2019. I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.	Prima che il numero complessivo di passeggeri alla stazione superasse il 90% dei livelli del 2019.	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
4C – Trasporti: Transito - Elementi di transito (Continua)	Stazione della metropolitana di Union Square (Manhattan) – Scala mobile E219 che collega il binario della linea della metropolitana L al mezzanino della linea 4/5/6	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, MTA NYCT aumenterà la velocità da 100 piedi al minuto (fpm) a 120 fpm.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione.</p> <p>Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementazione saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p> <p>I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.</p>	<p>Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle scale mobili E219 prima e dopo l'implementazione del Progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 21 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione della metropolitana di Union Sq è il 90 per cento dei livelli del 2019.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	Prima che il numero complessivo di passeggeri alla stazione superasse il 90% dei livelli del 2019.	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.
	Stazione della metropolitana di Court Sq (Queens) – Stair P2/P4 per la linea n. 7 in direzione Manhattan	TBTA si coordinerà con MTA NYCT per attuare un piano di monitoraggio per questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per costruire una nuova scala dall'estremità settentrionale della piattaforma n. 7 alla strada. La soglia sarà fissata per consentire un tempo sufficiente per attuare la riduzione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come i cambiamenti di servizio e l'attività di costruzione nella stazione.</p> <p>Per i volumi di passeggeri sulle scale, i dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del Progetto. I dati post-implementazione saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p> <p>I dati sui passeggeri della stazione vengono raccolti e valutati in modo continuo da MTA NYCT sulla base dei dati di ingresso e uscita dai tornelli in tutto il sistema.</p>	<p>Se un confronto dei volumi di passeggeri nei giorni feriali delle ore di punta della scala P2/P4 prima e dopo l'implementazione del progetto mostra un cambiamento incrementale maggiore o uguale a 101 passeggeri nell'ora di punta nei giorni feriali e il numero complessivo di passeggeri alla stazione metropolitana di Court Sq è il 90 per cento dei livelli del 2019 e se la costruzione da parte di uno sviluppatore esterno non è probabile nel prossimo futuro.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard ai sensi delle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	La progettazione e l'allocazione delle risorse inizieranno immediatamente dopo il superamento della soglia del volume di passeggeri e saranno implementate prima che il numero complessivo di passeggeri nella stazione superi il 90% dei livelli del 2019 (se la costruzione da parte di uno sviluppatore esterno non è probabile nel prossimo futuro).	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.
4E - Trasporti: Pedoni e biciclette - Circolazione pedonale	Herald Square/Penn Station NY	NYCDOT implementerà un piano di monitoraggio in questa sede. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, [NYCDOT] incrementerà lo spazio pedonale sui marciapiedi e sugli attraversamenti pedonali attraverso l'ampliamento fisico e/o rimuovendo o spostando le ostruzioni.	<p>I tempi esatti si baseranno sulla stagionalità e su altri fattori come l'attività di costruzione.</p> <p>I dati di riferimento saranno raccolti entro i sei mesi precedenti l'attuazione del progetto.</p> <p>I dati post-implementazione saranno raccolti entro il primo anno dall'implementazione del progetto.</p>	<p>Altri 221 pedoni all'ora (pph) durante l'ora di punta mattutina nei giorni feriali o 204 pph durante l'ora di punta pomeridiana lungo il marciapiede ovest dell' Eighth Avenue tra West 34th e West 35th Street, 265 pph durante l'ora di punta AM o 259 pph durante l'ora di punta pomeridiana sulle strisce pedonali nord tra Sixth Avenue e West 34th Street e/o 221 pph durante l'ora di punta mattutina sulle strisce pedonali nord tra Seventh Avenue e West 32nd Street.</p> <p>I metodi di raccolta e valutazione dei dati seguiranno le pratiche standard contenute nelle linee guida del <i>Manuale tecnico CEQR</i> e saranno coordinati con il NYCT.</p>	Entro 90 giorni dall'osservazione del conteggio dei pedoni in eccesso rispetto alla soglia per i passaggi successivi.	NYCDOT condurrà.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
6 - Condizioni Economiche - Effetti economici dei costi dei pedaggi	Manhattan CBD	Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo di lavoro per le piccole imprese (SBWG) che si incontrerà sei mesi prima e sei mesi dopo l'attuazione del progetto e successivamente ogni anno, per sollecitare input continui su se e in che modo le imprese sono interessate.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'adesione sarà confermata sei mesi prima dell'attuazione del Progetto, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione, il secondo incontro entro i sei mesi successivi all'attuazione e successivamente gli incontri annuali.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYS DOT e NYCDOT.
	Molteplici in tutta l'area di studio	Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale; questo andrà a vantaggio anche di alcuni lavoratori e aziende.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
7 – Parchi e Risorse Ricreative	Manhattan CBD	Fare riferimento al Capitolo 7, "Parchi e risorse ricreative" , per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui parchi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
8 - Risorse storiche e culturali	45 immobili storici all'interno dell'Area dei Potenziali Effetti (APE) del Progetto	Fare riferimento al Capitolo 8, "Risorse storiche e culturali" , per un elenco delle misure per evitare effetti negativi sui beni storici.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
10 - Qualità dell'aria	Città di New York	TBTA si coordinerà con il NYC DOHMH per espandere la rete esistente di sensori della città per monitorare le posizioni prioritarie e integrare un numero minore di monitor PM _{2.5} in tempo reale per fornire informazioni sui modelli dell'ora del giorno per determinare se i cambiamenti nell'inquinamento atmosferico possono essere attribuiti ai cambiamenti nel traffico verificatisi dopo l'attuazione del Progetto. Gli sponsor del progetto selezioneranno le località di monitoraggio aggiuntive in considerazione dell'analisi della qualità dell'aria nell'EA e del contributo delle parti interessate della giustizia ambientale. Anche il NYSDEC e le altre agenzie che effettuano il monitoraggio saranno consultate prima di finalizzare l'approccio di monitoraggio. Gli sponsor del progetto monitoreranno la qualità dell'aria prima dell'implementazione (fissando una linea di base) e due anni dopo l'implementazione. Dopo il periodo di analisi post-implementation iniziale di due anni, e separatamente dal monitoraggio e dai rapporti sulla qualità dell'aria in corso, gli sponsor del progetto valuteranno l'entità e la variabilità dei cambiamenti nella qualità dell'aria per determinare se sono necessari più siti di monitoraggio. I dati raccolti durante il programma di monitoraggio saranno resi pubblici non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. I dati dei monitor in tempo reale saranno disponibili online continuamente dall'inizio del monitoraggio pre-implementation.	Nell'anno precedente all'attuazione del progetto (definizione di una linea di base) e due anni dopo l'attuazione del progetto. Le posizioni e le durate saranno determinate in considerazione degli usi del suolo e delle fonti di emissioni non del progetto e con il contributo delle parti interessate della giustizia ambientale.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	È in corso l'allocazione delle risorse e l'approvazione del piano di lavoro. I dati di base verranno raccolti nell'anno precedente all'implementazione del progetto, ma l'esatto inizio e la durata dipenderanno dai tempi di implementazione del progetto. I luoghi di monitoraggio saranno confermati almeno quattro mesi prima della raccolta dei dati. Non meno di sei mesi di dati saranno raccolti prima dell'implementazione del Progetto.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYC DOHMH and NYSDEC.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
10 - Qualità dell'aria (continua)	Upper Manhattan e Bronx	MTA sta attualmente passando la sua flotta ad autobus a emissioni zero, che ridurranno gli inquinanti atmosferici e miglioreranno la qualità dell'aria vicino ai depositi degli autobus e lungo le linee degli autobus. MTA si impegna a dare la priorità alle comunità tradizionalmente sottoservite e a quelle colpite dalla scarsa qualità dell'aria e dai cambiamenti climatici e ha sviluppato un approccio che incorpora attivamente queste priorità nel processo di implementazione graduale della transizione. Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il progetto e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, TBTA si è coordinata con MTA NYCT, che si impegna a dare la priorità al deposito di Kingsbridge e al deposito di Gun Hill, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale in Upper Manhattan e il Bronx, quando gli autobus elettrici vengono ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria di MTA, iniziato alla fine del 2022. Si prevede che questo impegno indipendente dell'MTA NYCT fornirà vantaggi in termini di qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.	I dati sul numero e sulla posizione degli autobus elettrici a batteria di MTA vengono raccolti in modo continuo.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'assegnazione delle priorità è completa. La tempistica per la ricezione degli autobus è il primo trimestre del 2025.	TBTA coinvolgerà nella partnership MTA NYCT.
13 - Risorse naturali	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 13, "Risorse naturali" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
14 – Rifiuti Pericolosi	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 14, "Materiali contenenti amianto, vernici a base di piombo, rifiuti pericolosi e materiali contaminati" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.
15 - Effetti della costruzione	Siti di infrastrutture di pedaggio e attrezzature del sistema di pedaggio	Fare riferimento al Capitolo 15, "Effetti della costruzione" , per un elenco degli impegni di costruzione per evitare, ridurre al minimo o mitigare potenziali effetti negativi.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Si verificherà durante la progettazione, lo sviluppo, il collaudo e/o la costruzione come da contratto.	TBTA garantirà agli appaltatori il rispetto dei requisiti del contratto.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
17 – Giustizia ambientale - Conducenti a basso reddito.	Area di studio di 28 contee	Il progetto includerà un credito d'imposta per i pedaggi CBD pagati dai residenti del CBD di Manhattan il cui reddito lordo adeguato di New York per l'anno imponibile è inferiore a \$60.000. TBTA si coordinerà con il Dipartimento della fiscalità e delle finanze dello Stato di New York (NYS DTF) per garantire la disponibilità della documentazione necessaria per i conducenti idonei al credito d'imposta dello Stato di New York.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. I dati sull'utilizzo dei crediti d'imposta per i pedaggi CBD pagati saranno raccolti dal NYS DTF.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il coordinamento con il NYS DTF inizierà immediatamente dopo l'approvazione del progetto, se approvato.	TBTA lavorerà e si coordinerà con il NYS DTF.
		Il TBTA pubblicherà le informazioni relative al credito d'imposta sul sito Web del progetto, con un link al sito Web del NYS DTF per guidare i conducenti idonei alle informazioni sulla richiesta del credito.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Le informazioni sul credito d'imposta saranno rese disponibili al pubblico durante le campagne di informazione al pubblico almeno 60 giorni prima dell'attuazione del Progetto. Le informazioni saranno fornite attraverso una combinazione di metodi che possono includere pubblicazioni stampate, radio, cartelloni pubblicitari, siti Web, social media e risorse MTA esistenti come cartelli digitali delle stazioni della metropolitana e pubblicità sugli autobus. Le informazioni saranno fornite in più lingue e mirate geograficamente.	TBTA lavorerà e si coordinerà con il NYS DTF.
17 – Giustizia ambientale - Conducenti a basso reddito (continua)	Area di studio di 28 contee (continua)	TBTA eliminerà il deposito rimborsabile di \$10 attualmente richiesto per i clienti E-ZPass che non hanno una carta di credito collegata al proprio account e che a volte rappresenta una barriera all'accesso.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
		TBTA fornirà una migliore promozione delle opzioni di pagamento e del piano E-ZPass esistenti, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare per viaggio (piuttosto che un saldo precaricato), ricaricare i propri conti con contanti presso i punti vendita partecipanti e piani di sconto già in atto di cui potrebbero non essere a conoscenza.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. Le informazioni sullo scopo e la portata degli sforzi di promozione saranno documentate e i dati sul tipo di account E-ZPass e sul volume verranno raccolti in modo continuo.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	La promozione farà parte delle campagne di informazione pubblica almeno 60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
		TBTA si coordinerà con MTA per fornire sensibilizzazione e istruzione sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontata esistenti, compresi quelli per le persone di età pari o superiore a 65 anni, le persone con disabilità e quelle con un reddito basso, di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata. Le informazioni sullo scopo e la portata degli sforzi di sensibilizzazione saranno documentate.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	La sensibilizzazione farà parte delle campagne di informazione pubblica almeno 60 giorni prima dell'attuazione del progetto.	TBTA lavorerà in partnership con MTA.
		Gli sponsor del progetto si impegnano a istituire un gruppo comunitario di giustizia ambientale che si incontrerà su base trimestrale, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione del progetto. Per quanto riguarda la giustizia ambientale, gli sponsor del progetto continueranno a fornire significative opportunità di partecipazione e impegno condividendo dati e analisi aggiornate, ascoltando le preoccupazioni e cercando feedback sul processo di determinazione del pedaggio.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'adesione sarà confermata sei mesi prima dell'attuazione del Progetto, con il primo incontro che avrà luogo prima dell'attuazione, il secondo incontro entro i sei mesi successivi all'attuazione e gli incontri trimestrali successivi.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYSDOT e NYCDOT.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
		Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o meno del pedaggio di punta dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura di pedaggio CBD finale; questo andrà a vantaggio dei conducenti a basso reddito che viaggiano in quel periodo.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
		Novità nel Final EA: Per cinque anni, TBTA si impegna a sottoscrivere un piano di sconti a basso reddito per conducenti abituali a basso reddito che beneficeranno di uno sconto del 25% sull'intera tariffa del pedaggio CBD E-ZPass per l'ora del giorno applicabile dopo i primi 10 viaggi in ciascun calendario del mese (escluso il pernottamento, che sarà già fortemente scontato).	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata; il processo di richiesta inizierà diversi mesi prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
	Città di New York	TBTA collaborerà con MTA NYCT per migliorare il servizio di autobus nelle aree identificate nell'EA man mano che la riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn e Manhattan procede.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il coordinamento tra TBTA e NYCT è in corso e aumenterà dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi. La bozza del piano di riprogettazione della rete di autobus di Brooklyn è stata pubblicata nel dicembre 2022 e sarà perfezionata nel 2023. Il prossimo passo nella riprogettazione della rete di autobus di Manhattan è un rapporto sulle condizioni esistenti.	TBTA si coordinerà con NYCT.
17 – Giustizia ambientale - Conducenti di taxi e FHV (mezzi pesanti)	Città di New York	Novità nel Final EA: TBTA garantirà che una struttura di pedaggio con pedaggi non più di una volta al giorno per taxi o veicoli pesanti sia inclusa nella struttura di pedaggio CBD finale.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
17 – Giustizia ambientale - Deviazione del traffico verso alcune comunità già oberate da inquinamento atmosferico preesistente e malattie croniche (Vedi Nota 1)	Molteplici in tutta l'area di studio della giustizia ambientale	Novità nel Final EA: TBTA garantirà che il pedaggio notturno per camion e altri veicoli sia ridotto al 50% o al di sotto del pedaggio di punta almeno dalle 00:00 alle 4:00 nella struttura finale; questo ridurrà le deviazioni dei camion.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
		Novità nel Final EA: NYCDOT amplierà il programma NYC Clean Trucks per accelerare la sostituzione dei vecchi camion diesel idonei, che viaggiano sulle autostrade in alcune comunità di giustizia ambientale in cui il progetto prevede di aumentare il traffico di camion, con veicoli elettrici, ibridi, a gas naturale compresso e puliti a emissioni inferiori veicoli diesel.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con le società proprietarie di camion inizierà dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà.
		Novità nel Final EA: NYCDOT amplierà il suo programma di consegne fuori orario nelle località in cui il Progetto prevede di aumentare il traffico di camion per ridurre il traffico diurno di camion e aumentare la sicurezza stradale in alcune comunità di giustizia ambientale.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con mittenti e ricevitori inizierà dopo che le tariffe dei pedaggi saranno fissate; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà.
	La FDR scarrozza tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street	Novità nel Final EA: TBTA pagherà i veicoli che viaggiano in direzione nord su FDR Drive che escono a East Houston Street e poi svoltano per viaggiare immediatamente a sud su FDR Drive; ciò ridurrà l'aumento del traffico non di autocarri modellato sulla FDR Drive tra il ponte di Brooklyn e East Houston Street.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	In concomitanza con l'implementazione del progetto.	Il TBTA condurrà.
	Hunts Point Produce Market	Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si coordineranno per sostituire i TRU a gasolio con veicoli più puliti presso l'Hunts Point Produce Market.	N/A – Non è richiesto alcun monitoraggio precoce; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	L'impegno con i proprietari e i locatari della TRU per la sostituzione della TRU inizierà immediatamente dopo aver ricevuto l'approvazione del progetto.	NYCDOT condurrà.
	I tratti di censimento specifici che subirebbero un aumento o una diminuzione del traffico cambiano leggermente a seconda dello scenario di pedaggio. Le seguenti comunità potrebbero avere porzioni di censimento che meritano una riduzione in base al luogo: High Bridge, Morrisania and Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx, East Harlem, Randall's Island, Downtown Brooklyn, Fort Greene, South Williamsburg, Orange, East Orange, Newark, e Fort Lee. (vedi nota 2)	Novità nel Final EA: NYSDOT si organizzerà per espandere l'infrastruttura di ricarica dei camion elettrici	Dopo che le tariffe dei pedaggi sono state fissate, le analisi della struttura dei pedaggi adottata saranno intraprese come indicato nell' Appendice 17D per determinare dove si prevede che si verificheranno deviazioni di camion. Con questa analisi e attraverso il continuo impegno con il gruppo comunitario per la giustizia ambientale e altre parti interessate, verranno determinati luoghi specifici per la mitigazione basata sul luogo. I dati sulla portata e sull'impatto delle misure di riduzione attuate saranno raccolti in modo continuativo.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Le località specifiche saranno determinate dopo la definizione delle tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	NYCDOT condurrà.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto si organizzeranno per installare la vegetazione lungo la strada per migliorare la qualità dell'aria vicino alla strada.			Le località specifiche saranno determinate con le comunità interessate dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; l'attuazione inizierà entro sei mesi dall'inizio delle operazioni di pedaggio.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie statali e locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto rinnoveranno parchi e spazi verdi.			Le località specifiche saranno determinate con le comunità interessate dopo che saranno fissate le tariffe dei pedaggi; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto installeranno o miglioreranno le unità di filtrazione dell'aria nelle scuole.			Dopo aver stabilito le tariffe di pedaggio, verrà effettuata una valutazione del sito/delle esigenze prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con le agenzie locali competenti.
		Novità nel Final EA: Gli sponsor del progetto lavoreranno con NYC DOHMH per espandere il loro programma di gestione dei casi di asma e creare nuovi programmi per l'asma basati sulla comunità attraverso un centro per l'asma di quartiere nel Bronx.			Dopo aver stabilito le tariffe di pedaggio, verrà effettuata una valutazione del sito/delle esigenze prima dell'inizio delle operazioni di pedaggio; i tempi di attuazione saranno determinati dopo la conferma delle sedi.	Gli sponsor del progetto si coordineranno con NYC DOHMH.

CAPITOLO EA – ARGOMENTO	LUOGO/(GHI) PERTINENTE/(I)	DESCRIZIONE DELLA RIDUZIONE O MIGLIORAMENTO	CRONOLOGIA PER LA RACCOLTA DEI DATI PRIMA E DOPO L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO PER MISURE SPECIFICHE	SOGLIA PER DETERMINARE QUANDO VERRANNO IMPLEMENTATI I PASSAGGI SUCCESSIVI	TEMPISTICA PER MISURE SPECIFICHE	AGENZIA STATALE
VALORIZZAZIONE GLOBALE DEL PROGETTO.	CBD di Manhattan e luoghi di potenziali effetti del progetto	Gli sponsor del progetto si impegnano a monitorare e riferire costantemente i potenziali effetti del progetto, tra cui, ad esempio, il traffico in entrata nel CBD, le miglia percorse dai veicoli nel CBD; passeggeri in transito da fornitori in tutta la regione; velocità degli autobus all'interno del CBD; qualità dell'aria e andamento delle emissioni; parcheggio; e Entrate del progetto. I dati saranno raccolti prima e dopo l'attuazione del Progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, un sito Web di reportistica renderà i dati, le analisi e le visualizzazioni disponibili nella massima misura possibile in formato open data. Gli aggiornamenti saranno forniti su base almeno semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della mitigazione e gli aggiustamenti necessari.	La raccolta dei dati di base è iniziata nel 2019 e continuerà attraverso l'implementazione del progetto man mano che i dati provenienti da fonti esterne saranno disponibili (con alcuni set di dati pubblicati solo annualmente o trimestralmente) e l'analisi dei dati sarà completata. Dopo l'implementazione del progetto, questi set di dati continueranno a essere raccolti man mano che diventano disponibili e inizieranno a essere raccolti nuovi set di dati, come le entrate del progetto.	N/A – Nessuna soglia richiesta; implementato in qualsiasi struttura di pedaggio adottata.	Il sito Web di segnalazione inizierà a riportare i dati di base e i dati post-attuazione dal sistema di pedaggio non appena possibile dopo l'attuazione del progetto. Un rapporto formale sugli effetti del Progetto sarà pubblicato un anno dopo l'attuazione e poi ogni due anni. Inoltre, il sito Web di reportistica renderà i dati, le analisi e le visualizzazioni disponibili in formato open data nella massima misura possibile. Gli aggiornamenti saranno forniti su base almeno semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata. Questi dati saranno utilizzati anche per supportare un approccio di gestione adattativo per monitorare l'efficacia della mitigazione e gli aggiustamenti necessari.	TBTA lavorerà in collaborazione con NYCDOT, NYSDOT, con il coordinamento con altre agenzie ed entità per i dati, se del caso.

Note:

- 1 Per finanziare le misure di riduzione per questo argomento, gli sponsor del progetto hanno impegnato 155 milioni di dollari in cinque anni. I promotori del progetto si impegnano a rispettare tali misure, indipendentemente dalla struttura tariffaria eventualmente adottata. L'assegnazione dei finanziamenti è descritta in maggior dettaglio nel **Capitolo 17, "Giustizia ambientale"**. Ulteriori 5 milioni di dollari sono stati stanziati per misure di mitigazione e miglioramento relative al monitoraggio su altri argomenti, insieme a 47,5 milioni di dollari per lo sconto sui pedaggi a basso reddito.
- 2 Gli sponsor del progetto si sono impegnati in una politica di pedaggio che ridurrà la tariffa del pedaggio notturno dalle 00:00 alle 4:00 almeno. Sulla base della modellazione intrapresa per gli scenari di pedaggio analizzati nell'EA, ci si aspetta che questa politica eviterà una parte sostanziale delle deviazioni di camion previste, poiché si prevedeva che molti di queste deviazioni di camion si sarebbero verificate durante le ore notturne. A seguito dell'adozione della struttura di pedaggio CBD da parte del Consiglio TBTA, che includerà questa esenzione/sconto durante la notte, verrà intrapresa la modellazione della struttura di pedaggio adottata per determinare il luogo in cui si prevede che si verifichino deviazioni di camion. A seguito di questa analisi, l'ubicazione specifica delle misure di mitigazione basate sul luogo richiederà un ulteriore coordinamento tra gli sponsor del progetto, il gruppo della comunità per la giustizia ambientale (che rappresenta l'area di studio sulla giustizia ambientale delle 10 contee), le comunità interessate che ricevono la mitigazione basata sul luogo e i pertinenti agenzie esecutive locali e statali.

QUALI SONO GLI EFFETTI DEL PROGETTO SULLE PROPRIETA' DELLA SEZIONE 4(f)?

La Sezione 4(f) del Department of Transportation Act del 1966 (ora 49 USC Section 303 e 23 USC Section 138) proibisce alle agenzie USDOT, incluso FHWA, di approvare qualsiasi programma o progetto che richieda l'"utilizzo" di qualsiasi parco di proprietà pubblica, area ricreativa o rifugio per la fauna selvatica e gli uccelli acquatici; o qualsiasi terreno proveniente da un sito storico di proprietà pubblica o privata di rilevanza nazionale, statale o locale (collettivamente, risorse della Sezione 4(f)), a meno che: (1) non esiste un'alternativa fattibile e prudente per evitare l'uso della terra e l'azione include tutta la possibile pianificazione per ridurre al minimo il danno alla risorsa della Sezione 4(f); o (2) l'agenzia determina che l'uso della proprietà avrà un impatto *de minimis*.

Un progetto utilizza una proprietà della Sezione 4(f) se:

- Incorpora permanentemente il terreno della proprietà della Sezione 4(f) in una struttura di trasporto;
- Occupa temporaneamente un terreno che fa parte di una proprietà della Sezione 4(f), ad esempio durante la costruzione; o
- si traduce in un uso "costruttivo" della proprietà della Sezione 4(f), dove non vi è incorporazione permanente o occupazione temporanea di terreno, ma gli impatti di prossimità (ad esempio, visivi e acustici) di un progetto sono così gravi che le attività protette, le caratteristiche o gli attributi che qualificano una risorsa per la protezione ai sensi della Sezione 4(f) sono sostanzialmente compromessi.

Un impatto *de minimis* implica l'uso della proprietà della Sezione 4(f) che è generalmente di natura minore e non comporta alcun effetto negativo per un sito storico e nessun effetto negativo per le attività, le caratteristiche o gli attributi che qualificano un parco, un'area ricreativa o rifugio per la protezione ai sensi della Sezione 4(f).

FHWA ha valutato i potenziali effetti del progetto sulle proprietà della Sezione 4(f) e ha stabilito che la CBD Tolling Alternative non comporterebbe alcun uso delle proprietà della Sezione 4(f) diverse da Central Park e High Line per i seguenti motivi:

- Central Park: L'apparecchiatura del sistema di pedaggio è proposta su quattro poli in tre punti di rilevamento su strade del parco appena all'interno del parco vicino alla 59th Street. L'attrezzatura verrebbe montata su pali, sostituendo i pali esistenti nelle stesse posizioni e impedirebbe ai veicoli autorizzati di utilizzare il parco per entrare nel CBD di Manhattan senza pagare il pedaggio. Poiché gli sponsor del progetto devono avere un accesso continuo ai poli per la manutenzione, FHWA intende concludere che l'alternativa a pedaggio CBD comporterebbe un impatto *de minimis* su Central Park.
- High Line: La CBD Tolling Alternative collegherebbe le apparecchiature del sistema di pedaggio alla High Line, un ex viadotto ferroviario che ora ha un parco lineare sull'ex massicciata.²⁰ L'apparecchiatura del sistema di pedaggio sarebbe montata sotto la struttura della massicciata su un tubo metallico, imbullonato all'esistente travi del viadotto. Nessuna infrastruttura di pedaggio o attrezzatura del sistema di pedaggio sarebbe all'interno o visibile dal parco accessibile al pubblico che si trova in cima alla High Line. Poiché gli sponsor del progetto devono avere un accesso continuo ai poli per la manutenzione, FHWA intende concludere che l'alternativa a pedaggio CBD comporterebbe un impatto *de minimis* su Central Park.

[The EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha descritto la proposta di FHWA] che ha scoperto che l'alternativa di pedaggio CBD si tradurrebbe in un *impatto de minimis* su Central Park e la High Line, e i funzionari con giurisdizione su queste risorse hanno concordato con

questa conclusione e il New York State Historic Preservation Office ha concordato con la determinazione dell'FHWA che non ci sarebbero stati effetti negativi su Central Park come sito storico. **[L'EA come pubblicato nell'agosto 2022 ha anche descritto la conclusione proposta da FHWA secondo cui l'occupazione temporanea di Central Park per la costruzione della CBD Tolling Alternative non pregiudicherebbe le attività, le caratteristiche o gli attributi protetti che qualificano Central Park per la protezione ai sensi della Sezione 4(f), e pertanto, l'occupazione temporanea di Central Park non riguarda questa proprietà della Sezione 4(f).**

[A seguito della considerazione del contributo pubblico ricevuto durante il periodo di commento pubblico, FHWA ha concluso che l'alternativa CBD Tolling non influenzerebbe le attività, le caratteristiche e gli attributi che qualificano la High Line per la protezione ai sensi della Sezione 4(f), e la CBD Tolling Alternative avrebbe un impatto de minimis su Central Park.]

Il capitolo 19, "Sezione 4(f) Valutazione", fornisce ulteriori dettagli a supporto di questo risultato.

NOTE DI CHIUSURA

- 1 U.S. Ufficio di censimento. Sondaggio sulla comunità americana, 2015-2019; US Census Bureau, Pacchetto censimento di pianificazione dei trasporti 2012–2016.
- 2 US Census Bureau, Pacchetto censimento di pianificazione dei trasporti 2012–2016; Controllore dello Stato di New York. 2017. Rapporto sul mercato degli uffici di New York City; Ufficio del censimento degli Stati Uniti. Indagine sulla comunità americana, dal 2015 al 2019.
- 3 Associazione del trasporto pubblico americano. 2021 Fact Book sui trasporti pubblici, Tabella 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>
- 4 A partire dal 1 Luglio, 2021, la popolazione stimata di Los Angeles era di 3,849,297. U.S. Ufficio di censimento. Quickfacts. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/losangelescitycalifornia,losangelescountycalifornia,CA/PST045221>.
- 5 Consiglio dei trasporti metropolitani di New York. Gennaio 2021. *Rapporto sui dati di viaggio legati all'hub 2019*. Il transito include metropolitana, ferrovia per pendolari, autobus, traghetti e tram. Le regole del NYMTC sul conteggio di passeggeri comprendono veicoli e biciclette e nella preparazione dei dati legati all'hub, questi conteggi includono viaggi di lavoro e non. Pertanto, le percentuali di viaggio per modalità variano dai dati del censimento. https://www.nymtc.org/Portals/0/Pdf/Hub%20Bound/2019%20Hub%20Bound/DM_TDS_Hub_Bound_Travel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d.
- 6 **[US Census Bureau, Pacchetto censimento di pianificazione dei trasporti 2012–2016.]**
- 7 Come definito dall'MTA Reform and Traffic Mobility Act, il Manhattan CBD è costituito dall'area geografica di Manhattan a sud di Manhattan, e compresa la 60th Street nella misura del possibile, ma non include la Franklin D. Roosevelt (FDR) Drive e la West Side Highway /Route 9A, compreso il Battery Park Underpass e qualsiasi parte della carreggiata di superficie del tunnel Hugh L. Carey che si collega a West Street (West Side Highway/Route 9A).
- 8 Merriam-Webster, "Come ha fatto l'ingorgo a spostarsi così velocemente?" <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/the-history-of-gridlock>.
- 9 INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>
- 10 MTA Subway and Bus Ridership per il 2019. <https://new.mta.info/coronavirus/ridership>. Il numero di passeggeri in autobus riflette i numeri annuali totali riportati per New York City Transit e MTA Bus Company.
- 11 Associazione del trasporto pubblico americano. 2021 Fact Book sui trasporti pubblici, Tabella 10. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Fact-Book.pdf>; Associazione del trasporto pubblico americano. "Rapporto sui trasporti pubblici: Quarto Trimestre 2021.". <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2021-Q4-Ridership-APTA.pdf>.

- ¹² Ernst & Young, LLP, *Impatti economici della strategia di investimento di capitale 2020-2024 della Metropolitan Transportation Authority*. Preparato per il partenariato di New York City. Marzo 2019. <https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.
- ¹³ MTA. 1 Ottobre, 2019. *2020–2024 Programma Capital Sintesi*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- ¹⁴ Ibid.
- ¹⁵ Ciò riflette la parte del programma di capitale per il miglioramento del transito; include ulteriori 254 milioni di dollari per altri progetti sul transito non identificati qui, nonché un emendamento del dicembre 2021 che ha implementato la parte del programma relativa al transito e alle ferrovie di 535 milioni di dollari. L'intero programma di capitale, compresi i miglioramenti non relativi al transito, include progetti per un valore pari a 55,3 miliardi.
- ¹⁶ MTA. 1 Ottobre, 2019. *2020–2024 Programma Capital Sintesi*. <https://new.mta.info/sites/default/files/2019-09/MTA%202020-2024%20Capital%20Program%20-%20Executive%20Summary.pdf>.
- ¹⁷ Nell'aprile del 2019, lo stato ha promulgato il MTA Reform and Traffic Mobility Act (Legge di riforma dell'MTA e della mobilità), che dichiara che il Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) dell'MTA ha il compito di progettare, sviluppare, costruire e gestire il programma. Tra le disposizioni, la legge richiede l'istituzione di un Comitato di revisione della mobilità del traffico (TMRB) per formulare raccomandazioni sulle tariffe dei pedaggi e sviluppare raccomandazioni su crediti di attraversamento, esenzioni o sconti. Fare riferimento all'**Appendice 2B, "Alternative progettuali: Legge sulla riforma dell'MTA e sulla mobilità del traffico"**.
- ¹⁸ La modellazione della domanda di viaggio condotta per questo EA e descritta nel **Sottocapitolo 4A, "Trasporti: Effetti sui trasporti regionali e modellazione"**, includeva le piste ciclabili come parte dell'alternativa "Nessuna azione", ma non la condizione esistente.
- ¹⁹ Ibid.
- ²⁰ La modellazione della domanda di viaggio condotta per questo EA e descritta nel **Sottocapitolo 4A, "Trasporti: Effetti e modellazione del trasporto regionale"**, a seconda dei casi.
- ²⁰ La High Line è anche una proprietà storica (vale a dire, idonea per essere inserita nel Registro Nazionale), ma è esente da considerazione come risorsa della Sezione 4(f) come proprietà storica in quanto ex proprietà ferroviaria (23 CFR 774,13).
- ²² *[Ad esempio, un guidatore "frequente" potrebbe essere qualcuno che va regolarmente al lavoro o qualcuno che visita regolarmente una struttura per cure mediche.]*
- ²³ *[Gli sponsor del progetto si impegnano a concedere un periodo di cinque anni per la tariffa scontata del pedaggio per consentire ai conducenti frequenti a basso reddito di provare alternative e/o modificare le proprie abitudini di viaggio poiché i progetti di capitale aumentano l'affidabilità e l'accesso.]*
- ²⁴ *[È importante sottolineare che, in molti casi, una volta che questi clienti hanno E-ZPass, beneficeranno anche di tariffe di pedaggio inferiori (rispetto ai pedaggi per posta) su altre strutture, inclusi, ma non solo, i tunnel e i ponti dell'Autorità portuale di New York e NJ, i ponti e i tunnel di TBTA, i ponti dell'Autorità per i ponti dello Stato di New York e la New York State Thruway, riducendo così la loro spesa complessiva per i pedaggi.]*
- ²⁵ *[Questo impegno non precluderebbe ai conducenti di taxi e veicoli commerciali pesanti di New York City di beneficiare delle misure di mitigazione per i conducenti a basso reddito, incluso il Piano di sconti per redditi bassi per i loro veicoli che non sono autorizzati come taxi o FHV, a condizione che possano dimostrare l'idoneità.]*
- ²⁶ *[USEPA. 2014. "Inquinamento e salute dell'aria vicino alla carreggiata: Domande frequenti." [US]EPA-420-F-14-044. Agosto. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. P. 1.; Come definito dall'USEPA, le sostanze tossiche dell'aria, spesso indicate come inquinanti atmosferici pericolosi (HAP), sono sostanze inquinanti note o sospettate di causare il cancro o altri gravi effetti sulla salute, come effetti riproduttivi o difetti alla nascita o effetti ambientali avversi. [US]EPA regola 187 sostanze chimiche nell'ambito del suo programma HAP (USEPA, 2009d). La maggior parte delle sostanze tossiche per l'aria proviene dai trasporti e dall'industria, compresi i veicoli a motore, gli impianti industriali e le centrali elettriche. USEPA. EJSCREEN Strumento di mappatura e screening della giustizia ambientale: EJSCREEN Documentazione tecnica. Settembre 2019. https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf.]*
- ²⁷ *[USEPA. 2021. "Particolato Diesel (PM) Tossico per l'aria." Scheda informativa nazionale di EnviroAtlas Gennaio. <https://enviroatlas.epa.gov/enviroatlas/DataFactSheets/pdf/Supplemental/DieselPMairtoxics.pdf>; USEPA. 2014. "Inquinamento e salute dell'aria vicino alla carreggiata: Domande frequenti." [US]EPA-420-F-14-044. Agosto. <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi/P100NFFD.PDF?Dockey=P100NFFD.PDF>. p. 3; Lattanzio, Richard. 2022. Veicoli pesanti, inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici. Rapporto IF12043. Washington, DC: Servizio di ricerca congressuale. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12043>.]*

- 28 [Grace Brennan, *Parco sull'autostrada: Costruire un Cap Park come soluzione a decenni di devastazioni causate dalla costruzione della Cross-Bronx Expressway*, 49 *Fordham Urb. L.J.* 825 (2022). <https://ir.lawnet.fordham.edu/ulj/vol49/iss4/4>; Sooyoung Kim, Zafar Zafari, Martine Bellanger, and Peter Alexander Muennig, 2018. "Efficacia in termini di costi della copertura delle autostrade da utilizzare come parchi: il caso di studio della New York Cross Bronx Expressway". *American Journal of Public Health* 108. P. 379-384. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2017.304243>.]
- 29 [Negret, Marcel e Carlos Mandeville. 2020. "La segregazione abitativa è una scelta." *Associazione Piano Regionale*. Agosto 21, 2020. <https://rpa.org/latest/lab/housing-segregation-is-a-choice>.]
- 30 [Sebbene EJScreen utilizzi una distanza di 500 metri (circa 1.600 piedi) per calcolare la prossimità del traffico, il calcolo della prossimità del traffico di camion presentato qui utilizza 300 metri (circa 1.000 piedi). Questa decisione si è basata sulla documentazione tecnica di EJScreen e su una revisione di altri studi che consideravano la vicinanza e l'inquinamento della carreggiata, incluso un recente rapporto dell'Urban Institute che afferma che, dopo una revisione della letteratura, gli autori del rapporto "hanno determinato... che è molto probabile che l'inquinamento persista entro confini più stretti. USEPA. 2019. Documentazione tecnica EJSCREEN. https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/ejscreen_technical_document.pdf. P. 50; Samuels, Gabe e Yonah Freemark. 2022. *La vita inquinata vicino all'autostrada: Una revisione della borsa di studio nazionale e un caso di studio di Louisville*. The Urban Institute. <https://www.urban.org/sites/default/files/2022-11/The%20Polluted%20Life%20Near%20the%20Highway.pdf>. p 5; American Lung Association. 2022. *Vivere vicino alle autostrade e all'inquinamento atmosferico*. <https://www.lung.org/clean-air/outdoors/who-is-at-risk/highways>. Novembre; Kim, Deajin, ecc. al. 2022 *Metodo dinamico del recettore a griglia per l'analisi della qualità dell'aria vicino alla strada a livello regionale*. *Ambiente*. 105. Aprile. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103232>; Carter, Sarah A., et al. *Esposizione in utero all'inquinamento atmosferico vicino alla carreggiata e al disturbo dello spettro autistico nei bambini*. *Valutazione ambientale*. 158. Gennaio. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106898>.]
- 31 [La prossimità del traffico di camion è stata utilizzata per l'analisi in quanto è un indicatore migliore dell'esposizione al traffico. Lo scenario di pedaggio E è stato utilizzato per i cambiamenti del traffico di camion poiché era lo scenario di pedaggio con le deviazioni massime del traffico di camion. Entrambi gli scenari di pedaggio E e G sono stati utilizzati per esplorare le deviazioni del traffico non di autocarri: lo scenario di pedaggio E è stato utilizzato per determinare se il traffico di autocarri e il traffico non di autocarri si comportavano in modo simile, quindi è stato utilizzato lo scenario di pedaggio G poiché aveva i maggiori potenziali aumenti del traffico non di autocarri. Ulteriori spiegazioni sulla metodologia sono fornite nell'Appendice 17D, "Memorandum tecnico".]
- 32 [Appendice 17D, "Memorandum tecnico" descrive e valuta gli effetti del Progetto utilizzando l'80° percentile per gli inquinanti atmosferici e il 66,66° percentile per il carico di malattie croniche. L'uso del 90° percentile per determinare i luoghi per la riduzione è coerente con la metodologia dello strumento di screening della giustizia economica e climatica della qualità ambientale per indirizzare i luoghi per gli investimenti.]
- 33 [Le seguenti comunità potrebbero avere tratti di censimento che meritano una mitigazione basata sul luogo: High Bridge, Morrisania e Crotona, Tremont, Hunts Point, Mott Haven, Pelham, Throgs Neck, Northeast Bronx nel Bronx, NY; East Harlem, Randall's Island e Lower East Side/Lower Manhattan a Manhattan, New York; Downtown Brooklyn, Fort Greene e South Williamsburg a Brooklyn, New York; Orange, East Orange e Newark nella contea di Essex, NJ, e Fort Lee nella contea di Bergen, NJ (ad eccezione dello scenario di pedaggio G).]