

# PROGRAMMA DI PEDAGGIO DEL CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD).

## RIVALUTAZIONE

# Riepilogo esecutivo

Giugno 2024

Agenzia Federale Capofila



U.S. Department  
of Transportation

**Federal Highway  
Administration**

*Sponsor del progetto*



**Department of  
Transportation**



*La traduzione del Riepilogo esecutivo dalla versione ufficiale in inglese a qualsiasi altra lingua ha il solo scopo di facilitare l'accesso alle persone con limitata conoscenza dell'inglese (LEP) o a coloro che preferiscono leggere il documento nella loro lingua madre.*

## Riepilogo esecutivo

La rivalutazione dell'FHWA conferma che la struttura di pedaggio adottata rientra nell'analisi condotta nella Valutazione Ambientale Finale e non richiede un'analisi supplementare ai sensi del National Environmental Policy Act (NEPA). La Constatazione di Non Impatto Significativo (FONSI) rimane valida.

### Background

Nel giugno 2023, la Federal Highway Administration (Amministrazione Federale delle Autostrade - FHWA) ha stabilito che il Programma di pedaggio del Central Business District (CBD) di New York (CBDTP), noto come Congestion Pricing, "non avrà un impatto significativo sull'ambiente umano o naturale", a seguito di un'ampia revisione dei potenziali effetti benefici e negativi del CBDTP e delle mitigazioni impegnate, documentate nella Valutazione Ambientale Finale (EA) del CBDTP. La revisione ha preso in considerazione una serie di potenziali strutture di pedaggio con diverse combinazioni di tariffe di pedaggio da basse ad alte, crediti di attraversamento rispetto al pedaggio per i veicoli che raggiungono il CBD attraverso ponti e tunnel già pedaggiati, esenzioni per alcuni tipi di veicoli e altre caratteristiche del programma.<sup>1</sup>

Da allora, la Triborough Bridge and Tunnel Authority (un'affiliata dell'MTA e che opera come MTA Bridges and Tunnels) ha adottato una struttura di pedaggio, basata su una raccomandazione di un organo consultivo indipendente, il Traffic Mobility Review Board, e ha condotto il periodo di commento pubblico richiesto come parte del processo di creazione delle tariffe dello Stato di New York, il cosiddetto State Administrative Procedures Act.

Lo scopo di questa rivalutazione è quello di assicurarsi che gli effetti della struttura di pedaggio adottata dall'MTA siano coerenti con gli effetti rivelati nell'EA finale e che le mitigazioni identificate nel Finding of No Significant Impact (Constatazione di nessun impatto significativo - FONSI) dell'FHWA rimangano valide. In ogni categoria, gli effetti sono coerenti con quelli previsti nell'EA finale; in particolare, alcuni degli effetti avversi non si verificano più e molti si collocano all'estremità inferiore di quelli comunicati nell'EA finale.



## La struttura dei pedaggi adottata è in linea con gli scenari di pedaggio studiati nell'EA finale.

I parametri della struttura di pedaggio adottata rientrano nella gamma di scenari di pedaggio valutati nell'EA finale. In breve, la struttura di pedaggio adottata comprende i seguenti elementi:<sup>2</sup>

- I veicoli passeggeri e i veicoli di tipo passeggeri con targa commerciale dovranno pagare un pedaggio E-ZPass di 15 dollari nel periodo di punta (3,75 dollari nel periodo notturno) per entrare nel CBD, non più di una volta al giorno.
- Agli autocarri verrà addebitato un pedaggio E-ZPass di 24 o 36 dollari nel periodo di punta (6 o 9 dollari nel periodo notturno) per entrare nel CBD, a seconda delle loro dimensioni.
- Gli scuolabus contrattati, i furgoni dei pendolari e gli autobus che forniscono servizi pendolari programmati aperti al pubblico saranno esentati dal pedaggio CBD, mentre agli altri autobus verrà addebitato un pedaggio E-ZPass di 24 o 36 dollari nel periodo di punta (6 o 9 dollari nel periodo notturno) per entrare nel CBD, a seconda del loro tipo.
- Alle motociclette verrà addebitato un pedaggio E-ZPass di 7,50 dollari nel periodo di punta (1,75 dollari nel periodo notturno) per entrare nel CBD, non più di una volta al giorno.
- Le tariffe di pedaggio nei periodi di punta saranno applicate durante le ore più congestionate della giornata, dalle 5.00 alle 21.00 nei giorni feriali e dalle 9.00 alle 21.00 nei fine settimana. Le tariffe dei pedaggi saranno più basse del 75% nel periodo notturno.
- Un credito di attraversamento del tunnel rispetto alla tariffa di pedaggio CBD del periodo di punta sarà fornito ai veicoli con E-ZPass che entrano nei tunnel Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Holland e Lincoln; nessun credito di attraversamento del tunnel sarà in vigore nel periodo notturno, quando le tariffe di pedaggio CBD sono già inferiori del 75% rispetto al periodo di punta.

**Tabella 1**, qui di seguito, confronta i vari elementi della struttura di pedaggio adottata con gli scenari di pedaggio studiati nell'EA finale.

Tabella 1. Scenari di pedaggio valutati nell'EA finale con l'aggiunta della struttura di pedaggio adottata

PARAMETRO	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E	SCENARIO F	SCENARIO G	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	SPIEGAZIONE DI COME LA STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA SI INSERISCE NEGLI SCENARI DI PEDAGGIO DELL'EA FINALE
	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 Pedaggio fisso per tutte le classi di veicoli		
<b>Periodi di tempo<sup>1</sup></b>									
Fascia di picco: Giorni della settimana	6-20	6-20	6-20	6-20	6-20	6-10 16-20	6-20	5-21 <sup>2</sup>	Il periodo notturno ha la stessa durata di quelli modellati nell'EA finale; supera l'impegno assunto nell'EA finale di includere "pedaggi notturni ulteriormente ridotti... almeno dalle 12:00 alle 4:00", imponendo pedaggi notturni tra le 21:00 e le 5:00; riflette un numero ridotto di periodi di tempo per facilitare la comprensione da parte dei clienti.
Fascia di picco: Fine settimana	10-22	10-22	10-22	10-22	10-22	10-22	10-22	9-21	
Fine del picco: Giorni della settimana	20-10	20-10	20-10	20-10	20-10	20-10	20-10	21-5	
Durante la notte: Giorni della settimana	22-6	22-6	22-6	22-6	22-6	20-6	22-6		
Durante la notte: Fine settimana	22-10	22-10	22-10	22-10	22-10	22-10	22-10	21-9	
<b>Potenziali crediti incrociati</b>									
Credito verso il pedaggio CBD per i pedaggi pagati all'entrata del tunnel	No	No	Sì - Basso	Sì - Alto	Sì - Alto	Sì - Alto	No	Sì - Basso	Come il pedaggio Scenari C, D, E e F
Credito verso il pedaggio CBD per i pedaggi pagati sui ponti verso Manhattan	No	No	No	No	No	Sì - Alto	No	No	
<b>Potenziali esenzioni e limiti (limiti) sul numero di pedaggi giornalieri<sup>4,5,6</sup></b>									
Auto, moto e furgoni 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	Una volta al giorno	Lo stesso di tutti gli scenari di pedaggio dell'EA finale
Taxi	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Esenzione	Nessuna restrizione	Esenzione	Una volta al giorno	Nessuna restrizione	1,25 dollari a viaggio per i viaggi verso, all'interno o in provenienza dal CBD.	L'EA finale si impegna a far sì che "la TBTA garantisca che i taxi e i FHV di New York City non siano soggetti a pedaggio più di una volta al giorno nella

PARAMETRO	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E	SCENARIO F	SCENARIO G	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	SPIEGAZIONE DI COME LA STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA SI INSERISCE NEGLI SCENARI DI PEDAGGIO DELL'EA FINALE
	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 Pedaggio fisso per tutte le classi di veicoli		
FHV	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Tre volte al giorno	Nessuna restrizione	Tre volte al giorno	Una volta al giorno	Nessuna restrizione	2,50 dollari a viaggio per i viaggi verso, all'interno o in provenienza dal CBD.	struttura di pedaggio CBD adottata"; i pedaggi per corsa per i taxi e i FHV equivalgono all'impegno di un pedaggio una volta al giorno (vedere nota 4).
Camion piccoli e grandi	Nessuna restrizione	Due volte al giorno	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Come gli scenari di pedaggio A, C, D, E e G
Autobus	Nessuna restrizione	Esenzione	Nessuna restrizione	Nessuna restrizione	Autobus di transito - Esente Nessuna restrizione sugli altri autobus	Esenzione	Nessuna restrizione	Alcuni autobus - Esenti (vedere nota 5)	Come lo Scenario di pedaggio E
<b>Tariffa di pedaggio approssimativa ipotizzata per auto, furgoni commerciali e motocicli<sup>3</sup></b>									
Fascia di picco	\$9	\$10	\$14	\$19	\$23	\$23	\$12	\$15	Nell'intervallo di \$9 - \$23
Fuori picco	\$7	\$8	\$11	\$14	\$17	\$17	\$9	\$3,75	
Durante la notte	\$5	\$5	\$7	\$10	\$12	\$12	\$7	\$3,75	Più basso rispetto alla gamma dell'EA finale; più vicino agli scenari di pedaggio A e B a 5 dollari; supera l'impegno dell'EA finale di includere "un'ulteriore riduzione dei pedaggi notturni al 50% o meno..." riducendo il pedaggio di punta del 75%.
<b>Tariffa di pedaggio approssimativa ipotizzata per gli autocarri (piccoli autocarri/grandi autocarri)<sup>3</sup></b>									
Fascia di picco	\$18/\$28	\$20/\$30	\$28/\$42	\$38/\$57	\$46/\$69	\$65/\$82	\$12/\$12	\$24/\$36	Nell'intervallo di 12 - 65 dollari (autocarri piccoli)/12 - 82 dollari (autocarri grandi).
Fuori picco	\$14/\$21	\$15/\$23	\$21/\$32	\$29/\$43	\$35/\$52	\$49/\$62	\$9/\$9		
Durante la notte	\$9/\$14	\$10/\$15	\$14/\$21	\$19/\$29	\$23/\$35	\$33/\$41	\$7/\$7	\$6/\$9	Tassi di pedaggio inferiori alla gamma di tariffe presentate nell'EA finale; supera l'impegno dell'EA finale di includere "ulteriori pedaggi notturni ridotti al 50% o meno..." riducendo il pedaggio di punta del 75%.

Note:

<sup>1</sup> Le tariffe di pedaggio sarebbero più elevate durante i periodi di punta, quando il traffico è maggiore. Tutti gli scenari di pedaggio dell'EA finale e la struttura di pedaggio adottata includono un pedaggio più alto nei giorni designati di "Allarme Gridlock", anche se la modellazione condotta per il Progetto non riflette questo pedaggio più alto, poiché considera giorni tipici piuttosto che giorni con livelli di traffico insolitamente elevati.

<sup>2</sup> La struttura di pedaggio adottata ha una struttura semplificata a due periodi temporali (cioè, picco e notte) nei giorni feriali, rispetto alle strutture a tre periodi (cioè, picco, fuori picco e notte) nei giorni feriali studiate nell'EA finale. Poiché non c'è

più un periodo di picco nei giorni feriali, i periodi di picco e di notte dei giorni feriali sono più lunghi di quelli studiati nell'EA finale. La modellazione dei trasporti condotta per la struttura di pedaggio adottata tiene conto di questo cambiamento nei periodi di punta e non di punta e quindi i risultati del modello riflettono questo cambiamento.

- <sup>3</sup> Le tariffe dei pedaggi si riferiscono ai veicoli che utilizzano E-ZPass e sono arrotondate. Per tutti gli scenari di pedaggio, si applicherebbero tariffe diverse per i veicoli che non utilizzano E-ZPass.
- <sup>4</sup> L'EA finale fornisce informazioni sui tipi di veicoli concessi in licenza dalla Commissione Taxi e Limousine di New York City (TLC) nel Capitolo 6, "Condizioni economiche", Sezione 6.3.2.6, a pagina 6-32. Questi includono i taxi gialli, per i quali la TLC ha emesso delle medagliette; i taxi verdi, che sono taxi con licenza di noleggio su strada che iniziano i loro viaggi al di fuori dell'area di servizio principale di Manhattan; e i FHV, che forniscono un servizio preordinato. I veicoli autorizzati come FHV basati su app, o ad alto volume, operano da basi che spediscono più di 10.000 viaggi al giorno. (<https://www.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page>). Attualmente ci sono due FHV ad alto volume con licenza TLC: Lyft e Uber. In questo documento di rivalutazione e nell'EA Finale, il termine "taxi" è utilizzato per riferirsi ai taxi gialli, ai taxi verdi e ai FHV che non sono FHV ad alto volume, mentre il termine "FHV" si riferisce ai FHV ad alto volume basati su app (ad esempio, Lyft e Uber).
- <sup>5</sup> I pedaggi per corsa per taxi e FHV nella struttura di pedaggio adottata sarebbero equivalenti alla tariffa di picco per le auto di 15 dollari (in base all'analisi della NYC Taxi and Limousine Commission dei viaggi effettuati dai veicoli con licenza TLC nel maggio 2023: per i taxi il numero medio di viaggi con passeggeri da/per/all'interno del CBD è di 12, e per i FHV è di 6).
- <sup>6</sup> Con la struttura di pedaggio adottata, i veicoli di emergenza autorizzati e quelli che trasportano persone con disabilità saranno esenti dal pedaggio. Anche i veicoli governativi specializzati saranno esenti. Saranno esenti dal pedaggio anche gli scuolabus contrattati con il Dipartimento dell'Educazione di New York, i furgoni dei pendolari con licenza della NYC Taxi and Limousine Commission e gli autobus che forniscono servizi pendolari programmati aperti al pubblico.

## Impegni di mitigazione della giustizia ambientale

L'EA finale approvato dalla FHWA nel giugno 2023 ha affrontato qualsiasi potenziale effetto ambientale negativo del Congestion Pricing impegnandosi in misure di mitigazione. Inoltre, ha concluso che il Congestion Pricing (Prezzo di congestione) non avrà un effetto sproporzionatamente alto e negativo sulle comunità o popolazioni di giustizia ambientale, grazie all'impegno di adottare misure di mitigazione basate sul luogo, nei tratti di censimento potenzialmente interessati dalla giustizia ambientale e altre misure di mitigazione progettate per beneficiare l'intera regione, compresi gli automobilisti a basso reddito. Il valore di queste misure è stato di 207,5 milioni di dollari in cinque anni.



La struttura dei pedaggi adottata approfondisce il valore di due delle misure di mitigazione descritte nell'EA finale. Ha aumentato lo sconto per i redditi bassi; inoltre, ha esteso il periodo notturno oltre l'impegno previsto dall'EA finale e ha approfondito lo sconto notturno. Con queste aggiunte, l'impegno totale di mitigazione del Progetto è aumentato, passando da 207,5 milioni di dollari a 330 milioni di dollari.

### 1. Mitigazione basata sul luogo

La rivalutazione riafferma l'impegno a finanziare con 100 milioni di dollari la mitigazione basata sul luogo per quelle comunità di giustizia ambientale che (a) potrebbero vedere un aumento della prossimità del traffico di camion e che (b) hanno almeno un carico inquinante E almeno un carico di malattie croniche al 90° percentile o superiore rispetto alla nazione nel suo complesso.

La rivalutazione conferma che la struttura dei pedaggi adottata interesserà le stesse 13 comunità di giustizia ambientale identificate nell'EA fina Crotona–Tremont, High Bridge–Morrisania, Hunts Point–Mott Haven, Northeast Bronx, Pelham–Throgs Neck, Downtown Brooklyn–Fort Greene, South Williamsburg, East Harlem, Randall's Island, Newark, Orange, East Orange and Fort Lee. Con la struttura di pedaggio ora formalmente adottata, l'importo del finanziamento per ciascuna misura di mitigazione è stato assegnato alle comunità EJ interessate, in proporzione diretta con la popolazione all'interno dei tratti di censimento interessati

Le misure di mitigazione basate sul luogo includono:

- 15 milioni di dollari per sostituire le unità di trasporto frigorifero alimentate a diesel presso il mercato dei prodotti di Hunts Point, nel Bronx.
- 20 milioni di dollari per istituire un centro per l'asma e un programma di gestione dei casi nel Bronx.

- 20 milioni di dollari per implementare un'infrastruttura di ricarica per autocarri elettrici a New York City, che ha anche un'indennità regionale: Anche se i punti di ricarica possono essere situati solo nello Stato di New York, perché sono finanziati da NYSDOT, tutti i camion possono utilizzare i punti di ricarica, indipendentemente dai loro punti di origine o di destinazione.
- 10 milioni di dollari per installare unità di filtraggio dell'aria nelle scuole vicine alle autostrade in una qualsiasi delle comunità colpite in tutta la regione.
- 10 milioni di dollari per installare la vegetazione lungo le strade in una qualsiasi delle comunità interessate in tutta la regione
- 25 milioni di dollari per rinnovare i parchi e gli spazi verdi nelle comunità colpite in tutta la regione.

## 2. Sconto per i redditi bassi

La struttura dei pedaggi adottata ha aumentato lo sconto disponibile per gli automobilisti a basso reddito, indipendentemente dal luogo di residenza, dal 25 al 50 per cento. Questo impegno di mitigazione è per un totale di 82,0 milioni di dollari in cinque anni e andrà a beneficio di tutti gli automobilisti a basso reddito della regione e non solo.

## 3. Riduzione Regionale

La rivalutazione ribadisce le misure di mitigazione adottate nell'EA finale, che comportano indennità in tutta la regione. Queste misure includono:

- 123 milioni di dollari per scontare profondamente il pedaggio notturno in modo da ridurre le deviazioni e incoraggiare le consegne dei camion fuori orario (un aumento sia del periodo di tempo in cui lo sconto è disponibile che della profondità dello sconto).
- 20 milioni di dollari per espandere il programma NYC Clean Trucks; la partecipazione al programma è aperta agli autocarri con oltre il 70 per cento dei chilometri percorsi nell'area dei tre stati (New York, New Jersey e Connecticut).
- 5 milioni di dollari per espandere il programma di consegna fuori orario del NYCDOT; il programma è disponibile per tutti gli autocarri, indipendentemente dai punti di origine o di destinazione.

## **Riepilogo degli effetti**

La rivalutazione considera 20 aree di analisi. In 16 di queste aree, la rivalutazione ritiene che il Programma apporterà benefici alle comunità o non creerà effetti negativi: il sistema di trasporto regionale, i parcheggi, le condizioni sociali (in termini di popolazione, carattere dei quartieri, politiche pubbliche), le condizioni economiche, l'energia, i parchi e le risorse ricreative, le risorse storiche e culturali, le risorse visive; la qualità dell'aria; il rumore; le risorse naturali; i rifiuti pericolosi/materiali contaminati; e gli effetti sulla costruzione.

In quattro aree di analisi, la rivalutazione, come l'EA finale, ha rilevato alcuni potenziali effetti negativi: autostrade e intersezioni; transito; pedoni e biciclette. Inoltre, ha considerato il potenziale di effetti sproporzionatamente alti e negativi sulle comunità e popolazioni di giustizia ambientale. Il Programma include impegni significativi di mitigazione da parte di l'MTA, il NYCDOT e il NYSDOT. Questi includono

l'impegno di 330 milioni di dollari in misure per mitigare l'impatto che il pedaggio potrebbe avere sui residenti a basso reddito e sulle comunità della regione, con un'attenzione particolare alle comunità di giustizia ambientale. Gli Sponsor del Progetto si sono anche impegnati a monitorare gli effetti del Programma man mano che viene implementato, in modo da poter apportare modifiche se giustificate (nota come gestione adattiva).

Le tabelle seguenti descrivono gli effetti della struttura di pedaggio adottata e li confrontano con gli effetti dei sette scenari di pedaggio analizzati nell'EA finale. Ulteriori dettagli si trovano nella **Tabella 1.1** della rivalutazione.

#### Trasporto: Effetti sui trasporti regionali e modelli

TEMA	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Dimensioni del veicolo	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	da -15% a -20%	-17%	Nessuno
Viaggi in auto a CBD	% Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative	da -5% a -11%	-6%	Nessuno
Viaggi in autocarro attraverso il CBD	% di aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri in autocarro attraverso Manhattan CBD (senza origine o destinazione nel CBD) rispetto all'alternativa No Action	da -21% a -81%	-55%	Nessuno
Viaggi di transito	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	da +1,2% a +2,5%	+1,6%	Nessuno
Risultati del traffico/Manhattan CBD	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da -9,2% a -7,1%	-8,9%	Nessuno
Risultati del traffico/NYC non CBD	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da -1,0% a -0,2%	-0,4%	Nessuno
Risultati del traffico/Nord di NYC	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da -0,8% a -0,2%	-0,4%	Nessuno
Risultati del traffico/Long Island	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da -0,2% a +0,1%	0,0%	Nessuno
Risultati del traffico/New Jersey	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da 0,0% a +0,2%	+0,1%	Nessuno
Risultati del traffico/Connecticut	% di aumento o diminuzione del VMT giornaliero rispetto all'Alternativa No Action	da -0,2% a 0,0%	-0,3%	Nessuno

Trasporto: Autostrade e incroci locali

TEMA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	NECESSITÀ DI ULTERIORI MITIGAZIONI
Traffico - 10 segmenti autostradali/AM	0 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D)	1 corridoio autostradale su 10 (Westbound Long Island Expressway (I-495) vicino al Queens-Midtown Tunnel); per alcuni automobilisti, questi aumenti saranno compensati dal risparmio di tempo di viaggio all'interno del CBD.	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Traffico - 10 segmenti autostradali (mezzogiorno)	2 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F	1 corridoio autostradale su 10 (approccia al George Washington Bridge in direzione ovest sulla I-95); per alcuni automobilisti, questi aumenti saranno compensati dal risparmio di tempo di viaggio all'interno del CBD.	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Traffico - 10 segmenti autostradali (PM)	1 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D) allo stesso modo gli scenari E e F	1 corridoio autostradale su 10 (FDR Drive in direzione sud e nord tra la 10 <sup>a</sup> Strada Est e il Brooklyn Bridge); per alcuni automobilisti, questi aumenti saranno compensati dal risparmio di tempo di viaggio all'interno del CBD.	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Intersezioni - 4 posizioni	4 località nello scenario di pedaggio analizzato (Scenario di pedaggio D), nonché Scenari di pedaggio E e F	1 zona: East 125th Street at Second Avenue (PM)	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.

Trasporto: Transito

TEMA/TRAFFICO IN TRANSITO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Metropolitane NYCT	% di aumento o diminuzione degli imbarchi totali nel periodo di punta AM a livello di sistema	da +1,5% a +2,0%	+1,7%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
PATH		da +0,8% a +2,0%	+1,3%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
LIRR		da +0,6% a +2,0%	+1,0%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Metro-Nord		da +0,6% a +1,9%	+1,4%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Ferrovia per pendolari NJ TRANSIT		da +0,3% a +2,3%	+0,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus MTA/NYCT		da +1,2% a +1,6%	+1,3%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus NJTRANSIT		da +0,5% a +1,1%	+0,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Altri bus:		da 0,0% a +0,9%	+0,2%	Nessuno. Nessun effetto negativo.

TEMA/TRAFFICO IN TRANSITO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Traghetti		da +2,5% a +3,6%	+2,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Tram di Roosevelt Island		da +1,7% a +2,6%	+2,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.

TEMA/CARICHI DEI PASSEGGERI DEGLI AUTOBUS	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Autobus locali di Manhattan	% di aumento o diminuzione al punto di carico massimo passeggeri	da +0,5% a +1,2%	+0,5%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus espresso del Bronx		da -1,6% a +2,2%	+0,6%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus locale ed espresso Queens via QBB		da +2,0% a +2,8%	+2,2%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
L'autobus espresso del Queens via QMT		da +0,2% a +1,1%	+0,5%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus locale ed espresso di Brooklyn		da +0,6% a +2,6%	+0,5%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus espresso per Staten Island via Brooklyn		da +3,5% a +4,5%	+3,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus espresso di Staten Island via NJ		da +1,0% a +2,8%	+1,3%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
NJ/Bus a ovest di Hudson via Holland Tunnel		da -1,4% a +1,4%	+1,9%	Nessuno. Nessun effetto negativo.
Autobus NJ / Ovest di Hudson via Lincoln Tunnel		da +0,4% a +1,5%	+0,8%	Nessuno. Nessun effetto negativo.

TEMA/ELEMENTI DI TRANSITO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	NECESSITÀ DI ULTERIORI MITIGAZIONI
Scala della stazione PATH di Hoboken 01/02	Aumento netto dei passeggeri sulla scala nell'ora di punta	da 45 a 240	140	Non è previsto alcun effetto negativo. La mitigazione prevista dall'EA finale sarà comunque implementata, come miglioramento.
Stazione della metropolitana-42 St-Times Square (Manhattan) Scala ML6/ML8		da 40 a 71	43	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Flushing-Main St (Queens) – Scala mobile E456		da 40 a 74	61	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Stazione della metropolitana di Union Square (Manhattan)–Scala mobile E219		da 14 a 23	18	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.
Stazione della metropolitana di Court Square (Queens)–Scala P2/P4		da 117 a 152	122	No. La mitigazione nell'EA finale è sufficiente.

### Qualità dell'aria

TEMA/CONCENTRAZIONI DI INQUINANTI IN 12 CONTEE*	DATI MOSTRATI IN TABELLA	EA FINALE:	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Composti organici volatili (VOC)	% di aumento o diminuzione degli inquinanti critici	-0,2%	-0,4%	No
Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> )		-0,4%	-0,5%	
Monossido di carbonio (CO)		-0,3%	-0,7%	
Particolato (PM <sub>10</sub> )		-1,0%	-1,0%	
Particolato (PM <sub>2.5</sub> )		-0,7%	-0,8%	
Equivalenti di Anidride Carbonica (CO <sub>2e</sub> )		-0,6%	-0,6%	

\* Bronx, Kings (Brooklyn), New York (Manhattan), Queens, Richmond (Staten Island), Nassau, Suffolk, Putnam, Rockland, and Westchester Counties, New York; Bergen and Hudson Counties, New Jersey.

TEMA/ANALISI DELLE "ZONE CALDE" DELLE EMISSIONI	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
Attraversa la Bronx Expressway a Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o diminuzione del Traffico Medio Giornaliero Annuale (AADT)	da +1.766 a +3.996 (+1% to +2%)	+3.917 (+2%)	No
	Aumento o diminuzione del numero giornaliero di autocarri	da +50 a +704 (+0% to +3%)	+433 (+2%)	
	Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti degli autocarri	No	No, il PM <sub>10</sub> e il PM <sub>2.5</sub> non superano i NAAQS.	
I-95, a ovest della GWB, Contea di Bergen, NJ	Aumento o diminuzione dell'AADT	da +5.003 a +12.506 (+2% to +5%)	+10.341 (+4%)	No
	Aumento o diminuzione del numero giornaliero di autocarri	da -236 a +955 (-1% to +3%)	+499 (+1%)	
	Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti degli autocarri	No	No, il PM <sub>10</sub> e il PM <sub>2.5</sub> non superano i NAAQS.	
RFK Bridge, NY	Aumento o diminuzione dell'AADT	da +18.742 a +21.006 (+13% to +15%)	+20.273 (+14%)	No
	Aumento o diminuzione del numero giornaliero di autocarri	da +432 a +4.116 (+3% to +27%)	+2.433 (+16%)	
	Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria causati dai divertimenti degli autocarri	No	No, il PM <sub>10</sub> e il PM <sub>2.5</sub> non superano i NAAQS.	

Oltre all'analisi delle "zone calde" regionali e autostradali, il Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA) e la rivalutazione hanno valutato i potenziali effetti delle emissioni dei veicoli in 102 incroci a Manhattan, Long Island City, Downtown Brooklyn e Jersey City, nelle vicinanze del Holland Tunnel.

Tutti i 102 incroci hanno superato lo screening per gli effetti sulla qualità dell'aria sia nel Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA) che nella rivalutazione.

### Trasporto: Parcheggio

Sia l'EA finale che la rivalutazione hanno rilevato che il CBDTP avrebbe effetti benefici per il parcheggio nel CBD, poiché si prevede che i viaggi in auto verso il CBD diminuiranno.

Anche se la domanda di parcheggio in alcune strutture di transito al di fuori del CBD aumenterebbe con l'aumento del numero di passeggeri in transito, l'EA finale e la rivalutazione hanno rilevato che questi aumenti sarebbero abbastanza ridotti da non generare effetti negativi.

### Condizioni sociali

- Accesso al lavoro
  - La stragrande maggioranza dei pendolari che si recano al CBD utilizza attualmente il 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.
  - Ci sarebbe un effetto trascurabile (meno dello 0,1 per cento) sui viaggi verso il luogo di lavoro all'interno del CBD di Manhattan e sul pendolarismo inverso dal CBD, grazie alla vasta gamma di opzioni di trasporto pubblico disponibili e al numero ridotto di pendolari che guidano oggi.
- Categorie Vulnerabili
  - Sia il Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA) che la rivalutazione hanno riscontrato che il CBDTP andrebbe a beneficio dei gruppi sociali vulnerabili, inclusi gli anziani, le persone con disabilità, le popolazioni dipendenti dal trasporto pubblico e le persone che non guidano, finanziando miglioramenti del trasporto pubblico e migliorando i tempi di viaggio e l'affidabilità degli autobus (i passeggeri degli autobus tendono ad essere più anziani rispetto a quelli di altri mezzi di trasporto, come la metropolitana).
  - Le persone di età superiore ai 65 anni con una disabilità idonea hanno diritto a tariffe ridotte sulla metropolitana e sugli autobus della MTA e possono anche usufruire del servizio di trasporto paratransit della MTA, inclusi i taxi e i veicoli a noleggio (FHV) operanti per conto della MTA.
  - Gli anziani con disabilità e le persone a basso reddito che si recano in auto al Manhattan CBD avrebbero diritto alle stesse mitigazioni e miglioramenti proposti per le popolazioni a basso reddito e disabili, in generale.

### Condizioni economiche

- L'EA finale e la rivalutazione hanno rilevato i benefici economici del CBDTP grazie ai risparmi sui tempi di percorrenza e ai miglioramenti dell'affidabilità dei viaggi, oltre alla riduzione dei costi operativi dei veicoli.
- Come rilevato nell'EA finale, si prevede che la struttura dei pedaggi adottata non comporterà una variazione significativa dei costi per la maggior parte dei beni di consumo.
- Qualsiasi aumento di costo associato al nuovo pedaggio verrebbe trasferito a diversi clienti commerciali, riducendo al minimo i costi per ogni singola azienda.

- Non sono stati riscontrati effetti negativi per nessuna industria o settore particolare della forza lavoro nel CBD di Manhattan, compreso il settore dei taxi/FHV.
- L'accesso ai mezzi di trasporto nel CBD è elevato e un'alta percentuale di lavoratori si sposta con i mezzi di trasporto; pertanto, il pedaggio interesserebbe solo una piccola percentuale della forza lavoro complessiva.
- La diminuzione potenziale del VMT dei taxi/FHV in tutta la regione e all'interno del CBD di Manhattan con la struttura di pedaggio adottata è molto più piccola delle maggiori diminuzioni potenziali previste nell'EA finale.

TEMA/INDUSTRIA TAXI E FHV (VEICOLI A NOLEGGIO)	DATI MOSTRATI IN TABELLA	EA FINALE:	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA	MITIGAZIONE NECESSARIA
A livello regionale	Variazione % del VMT giornaliero taxi/FHV	da -5,0% a -0,1%	-0,7%	No; (vedi "Giustizia Ambientale" per le misure di mitigazione relative agli effetti sui conducenti di taxi e FHV).
Nel CBD di Manhattan		da -16,8% a +4,6%	-0,3%	

#### Giustizia ambientale

- Una piccolissima minoranza di pendolari a basso reddito che si recano al CBD guida; molti di più prendono i mezzi di trasporto.
- I conducenti a basso reddito verso il CBD di Manhattan affronterebbero costi aumentati nella struttura tariffaria adottata, come accadrebbe negli scenari studiati nel Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA); con la struttura tariffaria adottata, la MTA, il NYCDOT e il NYSDOT si sono impegnati a offrire uno sconto per i redditi bassi doppio rispetto a quanto previsto nel Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA).
- I tassisti e i conducenti di veicoli a motore hanno una potenziale diminuzione del VMT nel CBD con la struttura di pedaggio adottata che è inferiore alle maggiori diminuzioni riscontrate nell'EA finale; questo è possibile perché la struttura di pedaggio adottata include tariffe per corsa che sono equivalenti al tetto di pedaggio di una volta al giorno che l'EA finale ha riscontrato non avere, sulla base di dati dettagliati, effetti sproporzionatamente alti e negativi sui conducenti di taxi/veicoli a motore.
- Come previsto, i distretti censuari con carichi preesistenti di inquinanti atmosferici e malattie croniche che beneficerebbero della riduzione del traffico, e quelli influenzati dall'aumento del traffico dovuto ai veicoli che deviano intorno al CBD, variano leggermente rispetto al Documento Finale di Valutazione Ambientale (EA) sotto la struttura tariffaria adottata, ma le comunità rimangono le stesse.
- Un pacchetto di investimenti regionali e basati sul luogo, descritto sopra, mitigherà questi effetti.

La struttura di pedaggio adottata risponde allo scopo e alla necessità di ridurre la congestione del traffico nel CBD, generando al contempo entrate per futuri miglioramenti del trasporto.

CRITERIO DI SCREENING	ALTERNATIVA AL PEDAGGIO CBD (AZIONE) ALTERNATIVA SCENARI DI PEDAGGIO EA FINALI	STRUTTURA DI PEDAGGIO ADOTTATA
<b>Scopo e necessità:</b> Ridurre la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti nei trasporti	SODDISFA	SODDISFA
<b>Obiettivo 1:</b> Ridurre le miglia giornaliere percorse da veicoli (VMT) all'interno del CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 5% (in riferimento al No Action)	SODDISFA	SODDISFA
Riduzione del VMT giornaliero (2023)	7,1% - 9,2%	8,9%
<b>Obiettivo 2:</b> Ridurre il numero di veicoli che entrano quotidianamente nel CBD di Manhattan Criterio: Riduzione del 10% (in riferimento al No Action)	SODDISFA	SODDISFA
Riduzione giornaliera dei veicoli (2023)	15,4% - 19,9%	17,3%
<b>Obiettivo 3:</b> 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	SODDISFA <sup>1</sup>	SODDISFA
Entrate nette a sostegno dell'MTA Capital Program <sup>2</sup>	\$1,0 miliardi - \$1,5 miliardi	\$0,9 Milioni
<b>Obiettivo 4:</b> 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" (Legge sulla riforma dell'MTA e sulla mobilità del traffico)	SODDISFA	SODDISFA

Note:

- 1 Anche se lo Scenario di pedaggio B dell'EA finale non soddisferebbe l'Obiettivo 3 con le aliquote di pedaggio identificate e valutate nell'EA finale, è stata condotta un'analisi aggiuntiva per dimostrare che soddisferebbe questo obiettivo con un'aliquota di pedaggio più alta; la riduzione del VMT e le entrate risultanti per questo scenario modificato rientrerebbero nell'intervallo degli altri scenari dell'EA finale.
- 2 Le entrate nette necessarie per finanziare 15 miliardi di dollari dipendono da una serie di fattori economici, inclusi, a titolo esemplificativo, i tassi di interesse e la durata. Ai fini dell'EA finale, il modello ipotizza che il Progetto dovrebbe fornire almeno 1 miliardo di dollari all'anno di entrate nette totali, che verrebbero investite o vincolate per generare fondi sufficienti. I valori dei ricavi netti forniti in questa tabella sono arrotondati e basati sulla proposta del progetto. Dopo il completamento dell'EA finale, sulla base dei tassi di interesse attuali e dei tempi previsti per i progetti, il Direttore finanziario dell'MTA ha stabilito che le entrate nette annuali dell'ordine di 0,9 miliardi di dollari dovrebbero essere sufficienti a soddisfare la necessità del Progetto di finanziare 15 miliardi di dollari di progetti di capitale per il Programma di capitale dell'MTA.

## NOTE DI CHIUSURA

- 1 Federal Highway Administration (Amministrazione Federale delle autostrade) Giugno 2023. "Dichiarazione di Assenza di Impatto Significativo: Programma di pedaggio del Central Business District (CBD). Disponibile all'indirizzo <https://new.mta.info/document/114186>; per maggiori informazioni sul processo di revisione ambientale federale che ha portato a questa Constatazione, comprese le informazioni sul motivo per cui è stata necessaria una revisione ambientale federale, si faccia riferimento alla pagina "Finding of No Significant Impact (FONSI)" sul sito web del MTA CBD Tolling Program all'indirizzo <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>.
- 2 Per maggiori dettagli, consultare la pagina "Congestion Relief Zone, Tolling Information" su <https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>.