

PROGRAMMA DI PEDAGGIO DEL CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD)

VALUTAZIONE AMBIENTALE

Valutazione ambientale

Agosto 2022

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 commento pubblico 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-1
Dov'è il progetto proposto?.....	ES-1
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-2
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-4
SCOPO DEL PROGETTO, NECESSITÀ E PROSPETTIVE	ES-5
Perché dobbiamo ridurre la congestione del traffico?	ES-5
Perché servono i soldi per investimenti nei trasporti?	ES-5
Quali sono gli obiettivi del progetto?	ES-6
QUALI SONO LE ALTERNATIVE PROGETTUALI?	ES-7
(No Action Alternative) Nessuna alternativa.....	ES-7
Alternativa al pedaggio CBD (Azione Alternativa).....	ES-10
Effetti positivi e negativi: Cosa è importante sapere sugli scenari di pedaggio nell'alternativa al pedaggio CBD?.....	ES-10
Prezzo del pedaggio del camion.	ES-12
Ora del giorno.	ES-13
IN CHE MODO UN'AZIONE ALTERNATIVA RISPETTA GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO?	ES-13
Quali sono gli effetti del Progetto?.....	ES-14
Quali sono gli effetti del Progetto sulle popolazioni a sostegno della giustizia ambientale?.....	ES-14
Autisti a basso reddito.	ES-14
Taxi e Veicoli a noleggio.....	ES-14
Come è stato coinvolto il pubblico?	ES-16
Gruppo tecnico consultivo per la giustizia ambientale.	ES-17
Gruppo di lavoro delle parti interessate sulla giustizia ambientale.	ES-17
QUALI SONO GLI EFFETTI DEL PROGETTO SULLE PROPRIETÀ DELLA SEZIONE 4(F)?	ES-30

Figure

Figura ES-1. L'area della regione dei 28 paesi	ES-1
Figura ES-2. Persone in entrata in Manhattan CBD (per modalità).....	ES-2
Figura ES-3. Aree urbane maggiormente congestionate (2021)	ES-4
Figura ES-4. Aree delle risorse ed effetti stimati nell'EA.....	ES-14

Tabelle

Tabella ES-1. Risultati dello screening alternativo preliminare 1.....	ES-8
Tabella ES-2. Scenari di pedaggio valutati per l'alternativa al pedaggio CBD	ES-11
Tabella ES-3. Confronto dei risultati della valutazione per le alternative di pedaggio senza azione e CBD.....	ES-13
Tabella ES-4. Riepilogo dei vantaggi e degli effetti dell'alternativa al pedaggio CBD confrontati con scenari di pedaggio	ES-18

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.

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

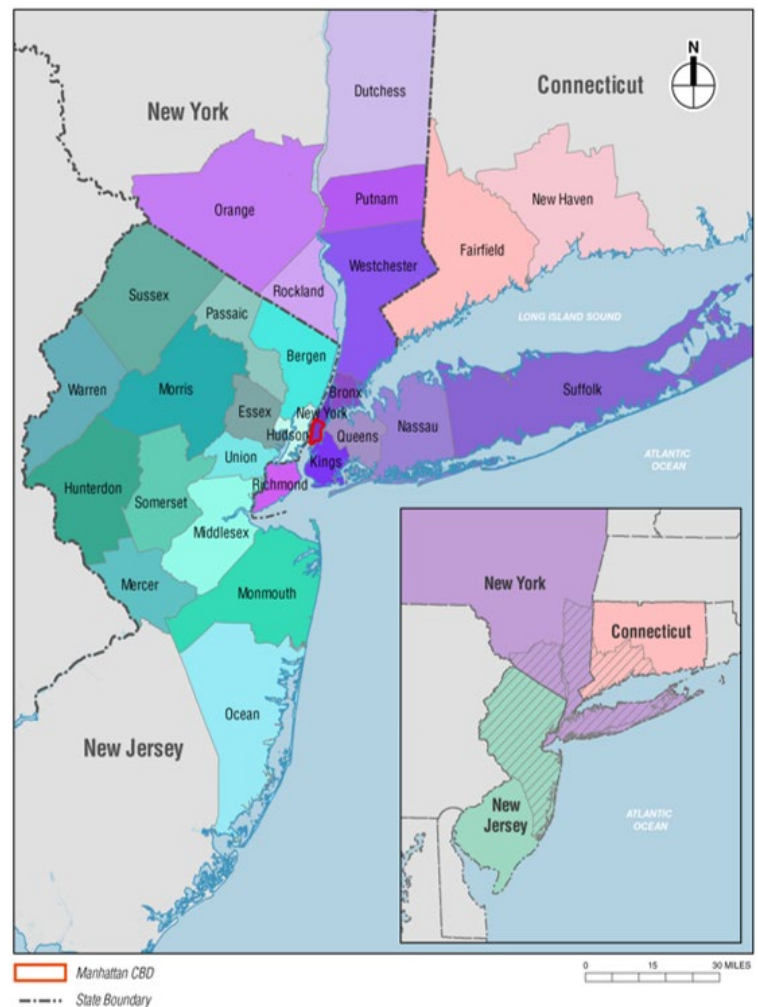
La Triborough Bridge and Tunnel Authority (TBTA) - un'affiliata della Metropolitan Transportation Authority (MTA) - il Dipartimento dei trasporti dello Stato di New York (NYSDOT) e il Dipartimento dei trasporti di New York City (NYCDOT) (collettivamente, gli sponsor del progetto) stanno proponendo il **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

Figura ES-1. L'area della regione dei 28 paesi



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

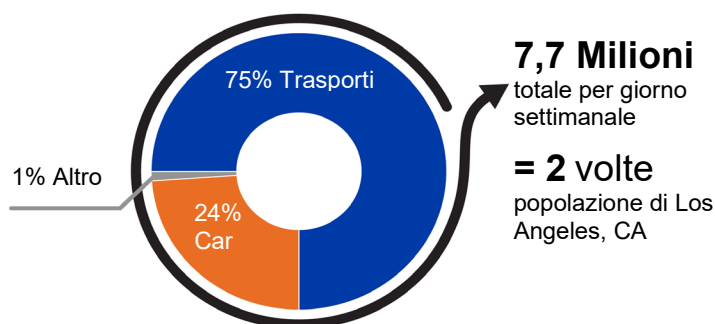
e oltre 10,7 milioni di posti di lavoro, il che la rende la regione metropolitana più grande ed economicamente significativa degli Stati Uniti.

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 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.

Figura ES-2. Persone in entrata in Manhattan CBD (per modalità)



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

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. 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 ferialo 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

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 §1506.1(h)) 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 (23 CFR §1501,5), 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."

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,⁶ 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.⁷

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**).⁸

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 da, 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.

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.⁹ La Long Island Rail Road e la Metro-North Railroad sono state i sistemi ferroviari per pendolari più trafficati degli Stati 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 America¹⁰

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 del 22% 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.

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.¹¹

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.¹²

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".¹³ Il programma identifica 52,0 miliardi di dollari di investimenti¹⁴ 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 Newyorchesi
- Alleviare la congestione e creare crescita
- Migliorare la sicurezza e il servizio al cliente attraverso la tecnologia¹⁵

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 Act¹⁶

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 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.¹⁷
- 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.¹⁸
- 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 sugli strumenti 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.¹⁹ **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 miglia giornaliere percorse da veicoli (VMT) all'interno del CBD di Manhattan Criterio Ridurre del 5% (la No Action)	OBIETTIVO 2: Ridurre il numero di veicoli che entrano quotidianamente nel CBD di Manhattan Criterio Ridurre del 10% (la 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 MTA Capital
NA-1: la No Action	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa
NTP-1: Strategie sui prezzi dei parcheggi	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 2)	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 2)
T-1: Tariffazione su strade intere: Aumento del pedaggio o implementazione dei pedaggi variabili	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 3)	Non soddisfa (vedi nota 3)	Non soddisfa
T-2: Tariffazione su strade intere: Pedaggio sui ponti sul fiume Harlem e ad ovest	Non soddisfa (vedi nota 4)	Soddisfa	Soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 4)
T-3: Corsie a pedaggio ad alta occupazione	Non soddisfa (vedi nota 5)	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi 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	Soddisfa	Soddisfa	Non soddisfa
O-2: Fornire ulteriori parcheggi per i taxi per ridurre le percorrenze	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 6)	Non soddisfa	Non soddisfa
O-3: Creare incentivi per il telelavoro	Non soddisfa	Non soddisfa	Non soddisfa (vedi nota 7)	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 (vedi nota 8)	Non soddisfa (vedi nota 8)	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 versol' 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. 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 versol' MTA a sostegno del programma Capital
- 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 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.
- ⁷ 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 riduzioni degli ingorghi né nuove entrate per raggiungere lo scopo, le esigenze e gli obiettivi del progetto.
- ⁸ Per lo 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.

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. Sarà istituito un comitato di revisione della mobilità del traffico (TMRB) per sviluppare raccomandazioni sulle tariffe di pedaggio, 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 la CBD Tolling Alternative, 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 Pedaggio fisso per tutte le classi di veicoli
Periodi di tempo²							
Fascia di picco: Giorni della settimana	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 10 p.m. dalle 4 p.m. alle 8 p.m.	dalle 6 a.m. alle 8 p.m.
Fascia di picco: Fine settimana	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 10 p.m.
Fine del picco: Giorni della settimana	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.	dalle 10 a.m. alle 4 p.m.	dalle 8 p.m. alle 10 p.m.
Durante la notte: Giorni della settimana	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.	dalle 8 p.m. alle 6 a.m.	dalle 10 p.m. alle 6 a.m.
Durante la notte nel week end	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.	dalle 10 p.m. alle 10 a.m.
Possibilità di crediti incrociati							
Crediti validi verso il pedaggio CBD per i pedaggi già pagati al Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnels	No	No	Sì	Sì	Sì	Sì	No
Crediti validi verso il pedaggio CBD per i pedaggi già pagati al Queens-Midtown, Hugh L. Carey, Lincoln, Holland Tunnels	No	No	No	No	No	Sì	No
Potenziati esenzioni e limiti (caps) sul numero di pedaggi al giorno							
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
FHVs	Nessuna restrizione	Una volta al giorno	Tre volte al giorno	Nessuna restrizione	Tre volte al giorno	Una volta al giorno	Nessuna restrizione
Piccoli e grandi camion	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 Nessuna restrizione sugli 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 esemplificativo e per valutare la gamma dei potenziali effetti che deriverebbero dall'implementazione della CBD Tolling Alternative. 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. Fare riferimento all'**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 ai giorni tipici piuttosto.

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 (telepass); 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-4** 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.
- Tutti gli scenari di pedaggio ridurrebbero il traffico in entrata 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 incoraggerebbe 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.

Oltre 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 Nessuna azione 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 senza azione e CBD

CRITERIO DI SCREENING	(NO ACTION ALTERNATIVE) NESSUNA ALTERNATIVA	ALTERNATIVA AL PEDAGGIO CBD (AZIONE) ALTERNATIVA
Scopo e Necessità: Riduce la congestione del traffico nel CBD di Manhattan in modo da generare entrate per futuri miglioramenti dei 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 0%	SODDISFA 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 0%	SODDISFA 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 per progetti di capitale per il programma Capital di MTA <i>Entrate nette a sostegno dell'MTA Capital Program²</i>	NON SODDISFA \$0	MEETS ¹ \$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 accertate nella presente valutazione ambientale (EA), è stata condotta un'analisi aggiuntiva per dimostrare che l'obiettivo in questione sarebbe stato raggiunto con una tariffa di pedaggio più elevata; la conseguente riduzione del VMT e il ricavo per quello scenario modificato rientrerebbero nella gamma 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, 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 **tabella ES-4** fornisce maggiori dettagli su quali scenari di pedaggio avrebbero effetti benefici o negativi e in quale misura. Ogni rispettivo capitolo fornisce una descrizione e un'argomentazione aggiuntive.

Figura ES-4. Aree delle risorse ed effetti stimati 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: Transito 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 se questi effetti si siano verificati ampiamente nella regione o nella popolazione, o se abbiano colpito comunità o popolazioni di persone a basso reddito o storicamente senza rappresentanza (comunità o popolazioni con giustizia ambientale). I paragrafi seguenti forniscono ulteriori spiegazioni sui relativi effetti benefici o avversi.

La riduzione del traffico andrebbe a vantaggio di tutti i conducenti che viaggiano verso e vicino al CBD di Manhattan, comprese le popolazioni di giustizia ambientale, migliorando i tempi di viaggio, riducendo i costi operativi dei veicoli e migliorando la sicurezza. Il progetto migliorerebbe anche la qualità dell'aria regionale e la maggior parte delle popolazioni di giustizia ambientale che vivono nel CBD di Manhattan sperimenterebbero inferiori emissioni localizzate inquinanti grazie alla riduzione del traffico. Ulteriori vantaggi sono descritti nel **capitolo 17, "Giustizia ambientale"**.

Autisti 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 alcuna alternativa praticabile per raggiungere il CBD di Manhattan oltre al veicolo privato, l'effetto di tale costo sarebbe più gravoso perché il costo del pedaggio richiederebbe una percentuale maggiore del loro reddito disponibile. Pertanto, l'effetto negativo sui conducenti a basso reddito associato al costo del nuovo pedaggio costituirebbe un effetto sproporzionatamente elevato e negativo.

Taxi e Veicoli a noleggio. La New York City Taxi & Limousine Commission (TLC) richiede che i passeggeri rimborsino al tassista eventuali costi di pedaggio durante il viaggio; quando non ci sono passeggeri nel veicolo, i conducenti pagano il pedaggio oggi come parte del costo di fare affari. TLC ha anche pubblicato regole che disciplinano i veicoli da noleggio di grossi dimensioni

(Uber e Lyft) e richiedono che i servizi FHV raccolgano e rimettano alla TLC le informazioni sulla tariffa dettagliata per i viaggi addebitati ai passeggeri, inclusi tariffa, pedaggio, tasse e mance.

Qualsiasi addebito implementato dal programma di pedaggio CBD seguirebbe probabilmente il sistema pre esistente. Pertanto, quando presente, il cliente sarebbe responsabile del pagamento dei pedaggi con conseguente scontrino dettagliato. Se nessun cliente è presente, il veicolo verrà addebitato come un veicolo passeggeri, a meno che non sia esentato o limitato.

Per affrontare gli elevati e sproporzionati effetti negativi sui conducenti a basso reddito che sentono di dover ancora guidare, gli sponsor del progetto istituiranno le seguenti attenuazioni e miglioramenti.

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. Il 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 (Telepass) 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 provvederà a sensibilizzare e istruire sull'idoneità per i prodotti e i programmi a tariffa di transito scontata già esistenti, compresi quelli per le persone di età pari o superiore a 65 anni, le persone con disabilità e quelle con un reddito basso e di cui molti potrebbero non essere a conoscenza.

Gli sponsor del progetto si impegnano a creare un gruppo comunitario per la giustizia ambientale che si riunirà su base semestrale, con il primo incontro sei mesi dopo l'attuazione, per condividere dati e analisi aggiornati e ascoltare eventuali perplessità.

AUMENTO

Gli autobus di New York servono una quota maggiore di famiglie a basso reddito e di minoranze rispetto ad altri mezzi di trasporto, comprese le metropolitane. L' MTA ha sviluppato un approccio che combina principi di equità e qualità dell'aria per identificare le Aree per la Priorità all'Equità per la nuova progettazione della sua rete di autobus. Le Aree per la Priorità all'Equità vengono utilizzate per indirizzare miglioramenti e investimenti per promuovere l'equità e l'accesso alle opportunità in queste aree dipendenti dal transito, storicamente marginalizzate e con disservizi per promuovere un trasporto equo e accesso alle nuove opportunità. Le riprogettazioni della rete di autobus recentemente implementate a Staten Island e nel Bronx sono state ben accolte. La riprogettazione della rete nel Queens e a Brooklyn sta procedendo. La 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.

Diversi scenari di pedaggio includono esenzioni o sconti (sotto forma di massimali) sul numero di viaggi che possono essere addebitati per taxi e/o FHV. 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 i taxi e gli FHV vengono tassati per ogni viaggio, la domanda per il loro servizio diminuirebbe, in particolare a New York City, riducendo i viaggi e soddisfacendo meglio gli obiettivi del progetto, ma creando nuovi costi diretti e/o potenziale precarietà del lavoro. Poiché molti tassisti e conducenti di FHV di New York City si identificano come parte di una popolazione di giustizia ambientale, ciò comporterebbe effetti sproporzionatamente elevati e negativi. La **tabella ES-4** fornisce informazioni sull'entità di questi effetti.

Per affrontare gli effetti sproporzionatamente elevati e negativi per i taxi e/o i conducenti di veicoli FHV di New York City, gli sponsor del progetto istituiranno la seguente riduzione se verrà implementato uno scenario di pedaggio con pedaggi superiori a una volta al giorno per i loro veicoli:

RIDUZIONE

Gli sponsor del progetto si impegnano a collaborare con le agenzie cittadine e statali appropriate in modo che quando i passeggeri sono presenti, paghino il pedaggio, piuttosto che l'autista.

La TBTA lavorerà con il NYCT per istituire un programma di coordinamento delle risorse per l'occupazione, per collegare i conducenti con lavoro precario con un percorso finalizzato ad ottenere licenze, formazione e inserimento lavorativo con l'MTA o i suoi fornitori affiliati senza alcun costo per i conducenti (la tariffa di \$60- \$70 per l'esame da operatore di autobus verrebbe annullato e la quota di \$10 per un test CDL sarebbe rimborsata). Questo programma includerà risorse e informazioni su come diventare un autista con i vettori paratransit dell' MTA o un operatore di autobus o treno.

Per coloro che non sono interessati alla licenza CDL, la TBTA si coordinerà con l'MTA e NYCT per presentare una richiesta alla Federal Transit Administration di un autista che aumenterà l'idoneità dei taxi e dei conducenti FHV a utilizzare i loro veicoli per effettuare viaggi con paratransito. Ciò aumenterà le opportunità di lavoro per circa 140.000 conducenti con licenza TLC e migliorerà la qualità del servizio per i quasi 170.000 clienti paratransit adatti al servizio paratransit. I conducenti che desiderano far parte del programma di brokeraggio di AAR dovrebbero comunque soddisfare la formazione alla guida del broker, inclusa la formazione per lavorare con le persone con disabilità. Il programma pilota di 6 mesi potrebbe iniziare prima dell'attuazione del progetto e includerebbe la raccolta di dati per misurare i progressi e testare il programma pilota rispetto a una serie di indicatori chiave di prestazione. MTA produrrebbe un rapporto per riassumere le prestazioni del programma pilota dopo sei mesi per la valutazione da parte di MTA, FTA e TLC. Se il pilota mostra progressi verso il successo, l'MTA proporrebbe che il pilota continui per un anno intero. Se il pilota mostra successo dopo un anno, MTA, FTA e TLC possono discutere l'estensione del pilota, rendere permanente il programma o interrompere il pilota e tornare alla politica esistente.

Come è stato coinvolto il pubblico?

Gli sponsor del progetto hanno implementato un solido piano di sensibilizzazione del pubblico e delle agenzie per sollecitare input da residenti, imprese, agenzie federali/regionali/statali/locali nell'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. Durante il periodo di commento di EA, si terranno sei audizioni virtuali.

Per incoraggiare un coinvolgimento significativo con le popolazioni della giustizia ambientale, FHWA e gli sponsor del progetto hanno anche 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 a partecipare i leader della comunità e i rappresentanti dei gruppi di advocacy con conoscenza ed esperienza con le popolazioni della giustizia ambientale. 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 si riunirà durante il periodo di commento dell'EA.

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 espresse 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 del pubblico e di giustizia ambientale, hanno portato gli sponsor del progetto a intraprendere ulteriori analisi e sviluppare ulteriori misure di mitigazione.

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 le preoccupazioni sollevate dai membri delle comunità di giustizia ambientale, MTA si impegna a dare la priorità al Kingsbridge Depot e al Gun Hill Depot, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità di giustizia ambientale nell'Upper Manhattan e nel Bronx, quando gli autobus elettrici saranno ricevuti nel prossimo importante appalto di autobus elettrici a batteria da parte di MTA, che inizierà più tardi nel 2022. Si prevede che questo sforzo indipendente da parte dell'MTA fornirà vantaggi sulla qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.

Tabella ES-4. 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							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4A - Trasporto: Effetti sui trasporti regionali e modelli	Dimensioni del veicolo	<p>Diminuzioni complessive dei viaggi giornalieri in auto verso il CBD di Manhattan.</p> <p>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.</p> <p>Le deviazioni aumenterebbero o diminuirebbero i volumi di traffico agli incroci locali vicino agli incroci di Manhattan CBD.</p> <p>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.</p>	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 positivi
	Viaggi in auto a Manhattan CBD		Manhattan CBD	% 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 positivi
	Viaggi in camion attraverso il CBD di Manhattan		Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei viaggi in auto dei lavoratori verso Manhattan CBD rispetto a No Action Alternative	-12.571	-12.883	-17.408	-24.017	-27.471	-24.433	-14.578	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Viaggi in camion attraverso il CBD di Manhattan		Manhattan CBD	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri in camion attraverso Manhattan CBD (senza origine o destinazione nel CBD) rispetto a No Action Alternative	-4.645 (-55%)	-5.695 (-59%)	-5.253 (-63%)	-5.687 (-68%)	-6.604 (-79%)	-6.784 (-81%)	-6.567 (-21%)	No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
	Viaggi andata e ritorno		Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	+1 a +3%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
	Conseguenze sul traffico		Manhattan CBD	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri che entrano nel CBD di Manhattan rispetto all'alternativa No Action	-9% a -7%							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti benefici nel CBD di Manhattan, New York City (non CBD), a nord di New York City e Connecticut; sebbene ci sarebbero aumenti del VMT a Long Island e nel New Jersey, gli effetti non sarebbero negativi.
	NYC (non-Manhattan CBD)	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	-1 a 0%										
	New York al nord di NYC	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	-1% a 0%										
	Long Island	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	Meno di (+) 0,2% di modifiche										
	New Jersey	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	Meno di (+) 0,2% di modifiche										
	Connecticut	% Aumento o diminuzione dei veicoli giornalieri rispetto all'alternativa No Action	Meno di (+) 0,2% di modifiche										

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
4B - Trasporto: Autostrade e incroci	Traffico–Segmenti autostradali	L'introduzione del programma di pedaggio CBD può produrre una maggiore congestione sui segmenti autostradali in avvicinamento alle strade circolari 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: 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.	10 segmenti autostradali (AM) 10 segmenti autostradali (mezzogiorno) 10 segmenti autostradali (PM)	Tratti autostradali con maggiori ritardi e code nelle ore di punta che provocherebbero effetti negativi	0 corridoi autostradali su 10 nello scenario a pedaggio analizzato (Scenario a pedaggio D)							Sì	Riduzione necessaria. Gli sponsor del progetto attueranno un piano di monitoraggio prima dell'attuazione con i dati successivi all'attuazione raccolti circa tre mesi dopo l'inizio delle operazioni e includendo le 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 misurazione della rampa, informazioni per gli automobilisti, segnaletica in tutte le località autostradali identificate con effetti negativi sull'attuazione del progetto. Dopo l'attuazione, gli sponsor del progetto monitoreranno gli effetti e, se necessario, TBTA modificherà le tariffe dei pedaggi, attraversando crediti, esenzioni e/o sconti per ridurre gli effetti negativi.
	Incroci	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. 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)	363 zone (tutto il giorno) 102 zone (AM) 102 zone (mezzogiorno) 102 zone (PM) 57 zone (notte) 4 zone	Numero di istanze di incroci con un aumento dei volumi di 50 o più veicoli nelle ore di punta. Posizioni con potenziali effetti negativi che verrebbero affrontati con aggiustamenti del tempismo del segnale	9 2 1 1 5	10 2 2 1 5	24 3 4 1 16	50 3 16 10 21	48 3 16 9 20	50 3 17 9 21	10 2 0 1 5		
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 PATH Strada ferroviaria di Long Island Metro-Ferrovia Nord Ferrovia per pendolari NJ TRANSIT Autobus MTA/NYCT Autobus NJTRANSIT Altri autobus (operatori suburbani e privati)	% Aumento o diminuzione del numero totale di passeggeri giornalieri di transito a livello di sistema	1,5% a 2,1% 0,8% a 2,0% 0,6% a 2,0% 0,6% a 1,9% 0,3% a 2,3% 1,3% a 1,6% 0,5% a 1,1% 0,0% a 0,9%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
			Traghetti (Traghetto per Staten Island, Traghetto per New York, NY Waterway, Seastreak)		2,5% a 3,5%								
			Tram dell'isola di Roosevelt		1,7% a 4,1%								
4C - Trasporti: Transito (Continua)	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.	Manhattan (Autobus locali)	% Aumento o diminuzione al punto di carico massimo passeggeri	Aumenti dallo 0,5% all' 1,2%							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo
			Autobus espresso del Bronx		-1,6% a 2,2%								
			Autobus locali ed espressi del Queens (tramite Ed Koch Queensboro Bridge)		2,0% a 2,8%								
			Autobus Queens express (via Queens-Midtown Tunnel)		-1,3% a 4,1%								
			Autobus locale ed espresso di Bronx		1,3% a 2,6%								
			Rotte espresse di Staten Island (via Brooklyn)		3,7% a 4,5%								
			Rotte espresse di Staten Island (via NJ)		1,0% a 2,8%								
			Autobus NJ/Ovest di Hudson (tramite Holland Tunnel)		-1,4% a 1,4%								
			Autobus di NJ/West of Hudson (tramite Lincoln Tunnel)		0,4% a 1,5%								

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
	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) 	<p>Hoboken Terminal–Stazione PATH (NJ) Scala 01/02</p>	<p>I passeggeri netti aumentano o salgono le scale nell'ora di punta</p>	45	72	122	164	240	205	139	Si	<p>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 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.</p>
			<p>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</p>	<p>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</p>	63%	59%	68%	82%	100%	82%	56%	Si	<p>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 mitigazione in modo che l'effetto negativo non si verifichi.</p>

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE 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 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.
			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%	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 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 mitigazione 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 positivi
			Strutture di transito	Descrizione	Piccole variazioni nella domanda di parcheggio presso le strutture di transito, corrispondenti a aumento del traffico dei pendolari e della metropolitana							No	Nessuna riduzione necessaria. Nessun effetto negativo

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
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							Si	Riduzione necessaria. Gli sponsor del progetto attueranno un piano di monitoraggio in questa località. Il piano identificherà una linea di base, una tempistica specifica e una soglia per un'azione aggiuntiva. Se tale soglia viene raggiunta, gli sponsor del progetto aumenteranno lo spazio pedonale sui marciapiedi e sulle strisce pedonali tramite l'allargamento fisico e/o la rimozione o il trasferimento di ostacoli.
4E - Trasporti: Pedoni e biciclette (Continua)	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 gli aumenti più elevati della quota di percorrenza pedonale							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
	La sicurezza	Nessun effetto negativo	Tuta da lavoro	Descrizione	Nessun aumento sostanziale dei volumi dei pedoni o maggiori problemi di sicurezza, anche in luoghi identificati esistenti ad alto impatto. Nel complesso, un minor numero di viaggi in auto in entrata e in uscita dal CBD di Manhattan, l'alternativa a 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 province	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 positivi
	Coesione comunitaria	Modifiche alle modalità di viaggio, compreso un maggiore utilizzo del transito, a seguito di nuovi pedaggi	Area di studio di 28 province	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 mitigazione relativa all'aumento dei costi per i conducenti a basso reddito).
	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

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
	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
5A - Condizioni sociali: Popolazione (Continua)	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 province	Descrizione	<p>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).</p> <p>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 trarrebbe vantaggio dal risparmio di tempo di viaggio dovuto alla diminuzione della congestione..</p> <p>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 mitigazione 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.</p>							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 province	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 guiderebbero nonostante il pedaggio del CBD lo farebbero in base alla necessità o alla comodità della guida e trarrebbero vantaggio dalla ridotta 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
				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
5B - Condizioni sociali: Identità di quartiere		Nessun cambiamento evidente nel carattere del quartiere	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	Area di studio di 28 province	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 province	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 positivi

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
	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
	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
6 - Condizioni economiche (Continua)	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 province	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 "Giustizia ambientale" di seguito 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) potrebbero mettere a repentaglio la fattibilità di uno o più parcheggi nell'area 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
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 oa 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							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
10 - Qualità dell'aria	Aumenti o diminuzioni delle emissioni legate alle deviazioni del traffico dei camion	Attraversa la superstrada del Bronx a Macombs Road, Bronx, NY	Aumento o diminuzione dei viaggi giornalieri medi annuali (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. Il NYCDOT si coordinerà per espandere la rete esistente di sensori per monitorare le posizioni prioritarie e integrerà un numero minore di monitor PM2.5 in tempo reale per fornire informazioni dettagliate sui modelli dell'ora del giorno per determinare se i cambiamenti nell'inquinamento atmosferico possono essere attribuiti a variazioni di traffico verificatesi dopo l'attuazione del Progetto. 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 iniziale di analisi di due anni dopo l'implementazione, gli sponsor del progetto valuteranno l'entità e la variabilità dei cambiamenti nella qualità dell'aria per determinare se è necessario un ulteriore monitoraggio.</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. Sulla base del feedback ricevuto durante la sensibilizzazione condotta per il progetto e delle preoccupazioni sollevate dai membri delle</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, contea di Bergen, 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 dovuti alle deviazioni dei camion	No	No	No	No	No	No	No			
		Ponte RFK, New York	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							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
				Potenziali effetti negativi sulla qualità dell'aria dovuti alle deviazioni dei camion	No	No	No	No	No	No	No	comunità di giustizia ambientale, TBTA si è coordinato con MTA NYCT, che si impegna a dare priorità al Kingsbridge Depot e al Gun Hill Depot, entrambi situati e al servizio principalmente delle comunità della giustizia nell'Upper Manhattan e Bronx, quando gli autobus elettrici saranno ricevuti nel prossimo importante acquisto di autobus elettrici a batteria da parte di MTA, che inizierà più tardi nel 2022. Si prevede che questo sforzo indipendente da parte di MTA NYCT fornirà vantaggi sulla qualità dell'aria alle comunità di giustizia ambientale nel Bronx.	
11-Energia		Riduzioni dei consumi energetici regionali	Area di studio di 28 province	Descrizione	Le riduzioni del VMT regionale ridurrebbero il consumo di energia							No	Nessuna riduzione necessaria. Effetti positivi
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 ubicazioni di apparecchiature 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 ubicazioni di apparecchiature 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 ubicazioni di apparecchiature 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							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - Giustizia ambientale	Potenziali effetti sproporzionatamente e elevati e negativi sui conducenti a basso reddito	L'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD influenzerebbe in modo sproporzionato i conducenti a basso reddito del CBD di Manhattan che non hanno una modalità di trasporto alternativa per raggiungere il CBD di Manhattan.	Area di studio di 28 province	Descrizione	L'aumento dei costi per i conducenti con il nuovo pedaggio CBD influenzerebbe in modo sproporzionato i conducenti a basso reddito verso il CBD di Manhattan 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 maggiore promozione del pagamento E-ZPass esistente e delle opzioni di piano, inclusa la possibilità per i conducenti di pagare per viaggio (piuttosto che un saldo di pre-carico), 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.</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 creare un gruppo comunitario per la giustizia ambientale che si riunirà su base semestrale, con il primo incontro sei mesi dopo l'attuazione del progetto, per condividere dati e analisi aggiornati e conoscere potenziali preoccupazioni.</p>

CAPITOLO EA/ CATEGORIA AMBIENTALE	TEMA	RIEPILOGO DEGLI EFFETTI	LUOGO	DATI MOSTRATI IN TABELLA	SCENARIO DEL PEDAGGIO							POTENZIAL I EFFETTI NEGATIVI	MITIGAZIONE E MIGLIORAMENTI
					A	B	C	D	E	F	G		
17 - Giustizia ambientale (Continua)	Potenziali effetti sproporzionatamente e elevati e negativi sui tassisti e sui conducenti di veicoli pesanti	Un potenziale effetto sproporzionatamente elevato e avverso si verificherebbe per i taxi e i conducenti di FHV a New York City, che in gran parte si identificano come popolazioni minoritarie, in scenari di pedaggio che effettuano il pedaggio dei 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.	Città di New York	Descrizione	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.							Sì	<p>Mitigazione necessaria per i taxi e/o conducenti FHV di New York City se viene implementato uno scenario di pedaggio con pedaggi superiori a una volta al giorno per i loro veicoli. Gli sponsor del progetto lavoreranno con le agenzie cittadine e statali appropriate in modo che quando i passeggeri sono presenti, paghino il pedaggio, piuttosto che l'autista.</p> <p>TBTA lavorerà con MTA NYCT per istituire un programma di coordinamento delle risorse per l'occupazione per collegare i conducenti che soffrono di precarietà del lavoro con un percorso diretto per ottenere licenze, formazione e inserimento lavorativo con MTA o i suoi fornitori affiliati senza alcun costo per i conducenti.</p> <p>Per coloro che potrebbero non essere interessati a possedere una patente di guida commerciale, TBTA si coordinerà con MTA NYCT per presentare una richiesta alla Federal Transit Administration per un programma pilota che aiuterà ad aumentare l'idoneità dei taxi e dei conducenti di FHV a utilizzare i loro veicoli per fornire viaggi con paratransito e attuerà questo programma se approvato.</p>
				Cambio del taxi giornaliero/VMT FHV con passeggeri nel CBD rispetto all'alternativa No Action: Scenari inclusi in EA	-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%)		
				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	Pedaggi limitati a 1x / giorno: +2%	-	-	Pedaggi limitati a 1x / giorno: +3% Esenzioni e: +50%	-	-	Pedaggi limitati a 1x / giorno: +2%		

VALORIZZAZIONE GLOBALE DEL PROGETTO. Gli sponsor del progetto si impegnano a monitorare e segnalare in modo continuo i potenziali effetti sul progetto, inclusi ad esempio il traffico che entra nella CBD, le miglia percorse dai veicoli nella CBD; trasporto in transito da fornitori in tutta la regione; velocità degli autobus all'interno del CBD; andamento della qualità dell'aria e 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. Gli aggiornamenti saranno forniti su base almeno semestrale non appena i dati saranno disponibili e l'analisi sarà completata.

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

Sezione 4(f) degli Stati Uniti Il Department of Transportation Act del 1966 (ora 49 USC Sezione 303 e 23 USC Sezione 138) vieta alle agenzie USDOT, incluso FHWA, di approvare qualsiasi programma o progetto che richieda "l'uso" di qualsiasi parco, area ricreativa o fauna selvatica e uccelli acquatici di proprietà pubblica riparo; o qualsiasi terreno proveniente da un sito storico di proprietà pubblica o privata di importanza 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 strada. 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.

FHWA intende concludere che la CBD Tolling Alternative comporterebbe un impatto *de minimis* su Central Park e High Line, e i funzionari con giurisdizione su queste risorse hanno concordato con questa conclusione e l'Historic Preservation Office dello Stato di New York ha concordato con la determinazione di FHWA che non ci sarebbero stati effetti negativi su Central Park come proprietà storica. FHWA prenderà in considerazione qualsiasi contributo pubblico sulla sua conclusione proposta durante il periodo di revisione pubblica per questo EA. Il **capitolo 19, "Sezione 4(f) Valutazione"**, fornisce ulteriori dettagli e 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_Tra vel_2019.pdf?ver=GS5smEoyHSsHsyX_t_Zriw%3d%3d.

⁶ 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).

⁷ Merriam-Webster, "Come ha fatto l'ingorgo a spostarsi così velocemente?" <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/thee-history-of-gridlock>.

⁸ INRIX 2021 Global Traffic Scorecard. <https://inrix.com/scorecard-city/?city=New%20York%20City%20NY&index=5>

⁹ 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.

¹⁰ 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>.

¹¹ 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://pfny.org/wp-content/uploads/2020/01/MTA-Capital-Plan-2020-24-Econ-Impacts.pdf>.

¹² 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>.

¹³ Ibid.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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>.

¹⁶ 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"**.

¹⁷ 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.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ La modellazione della domanda di viaggio condotta per questo EA e descritta nel **Sottocapitolo 4A, "Trasporti: Regional Transportation Effects and Modeling,"** as appropriate.

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 come ex proprietà ferroviaria (23 CFR 774,13).