



Department of  
Transportation

NEW YORK CITY



## Programa de Pedágios do Distrito Comercial Central (CBDTP)

*Reduzir o tráfego, melhorar a qualidade do ar, investir no transporte coletivo*

O Programa de Pedágios do Distrito Comercial Central (CBDTP) reduziria o tráfego e ajudaria a Autoridade de Transporte Metropolitano de Nova Iorque (MTA) a melhorar o sistema de trânsito. Seria cobrado um pedágio dos veículos que entram ou permanecem no distrito comercial central de Manhattan (CBD). Estudos anteriores mostraram que programas semelhantes ao CBDTP podem reduzir a congestão de tráfego e melhorar a qualidade do ar. O investimento em um sistema de trânsito coletivo aprimorado poderia ajudar a promover a equidade ao proporcionar acesso expandido ao sistema. Para que a data de início do programa possa ser anunciada, devem ser concluídas uma Avaliação Ambiental requerida no nível federal e uma entrada no Programa Piloto de Precificação de Valores FHWA (VPPP).

### Onde fica localizado o Distrito Comercial Central?

O CBD inclui a 60th Street em Manhattan e todas as rodovias ao sul da 60th Street, com as seguintes exceções:

- FDR Drive e West Side Highway/9A, incluindo a passagem subterrânea do Battery Park e as partes de rodovia superficiais do Túnel Hugh L. Carey que se conectam à West Street.



### Por que precisamos do CBDTP?

- A congestão vem obstruindo as ruas de Manhattan há anos e só piorou, com mais de 700.000 veículos, pré-pandemia, entrando no CBD todos os dias.
- Embora o tráfego tenha caído para apenas 10 por cento dos níveis normais em 2020 devido à pandemia, desde então ele retornou a mais de 90% dos níveis pré-pandêmicos, muito mais que o retorno do uso do transporte coletivo.
- De acordo com a INRIX, a cidade de Nova Iorque foi a mais congestionada dos Estados Unidos em 2021.
- A força de trabalho total da cidade de Nova Iorque é de 4,6 milhões: 1,5 milhões de pessoas, ou 33% desse total, estão no CBD.
- Consistência e apoio com relação à OneNYC 2050, ao Plano Estratégico da Cidade de Nova Iorque e aos Planos de Transporte Regional das Organizações de Planejamento Metropolitano dos 28 condados da região da Cidade de Nova Iorque.

O tráfego já retornou a mais de 90% dos níveis pré-pandêmicos

Antes da pandemia, 260 milhões de veículos entravam no CBD a cada ano

### Benefícios esperados

- Redução da congestão de tráfego
- Uma fonte confiável de dinheiro para melhorar e modernizar o metrô, os ônibus e ferrovias de passageiros diários da MTA
- Melhoria da qualidade do ar
- Acesso expandido aos residentes de baixa renda e visitantes por meio da melhoria das opções de viagem

## História

Em abril de 2019, o governador Andrew Cuomo propôs a Lei de Reforma e Mobilidade de Tráfego da MTA (Lei), tornada em lei efetiva após aprovada pelos legisladores e assinada pelo governador. A Lei determina que a Autoridade de Túneis e da Ponte Triborough da MTA (TBTA) precisa elaborar, desenvolver, construir e gerenciar o CBDTP.

A próxima etapa é uma Avaliação Ambiental (EA), que é necessária como parte do processo de análise ambiental do governo federal para decisões federais. A EA, que estará disponível para análise pública em agosto de 2022, irá examinar os efeitos potenciais do CBDTP. Se o governo federal aprovar o programa, ele poderá ser implementado.

## Como os pedágios seriam estabelecidos?

Existem duas maneiras de se estabelecer os pedágios:

1. A Lei diz que o CBDTP deve:
  - Cobrar tarifa dos veículos de passeio uma vez por dia para entrar ou permanecer dentro do CBD
  - Alterar as tarifas de pedágio em horários ou dias estabelecidos (chamado pedágio variável)
  - Permitir que os residentes do CBD com renda anual menor que US\$ 60.000 obtenham um crédito tributário junto ao Estado de Nova Iorque pelos pedágios do CBD pagos
  - Não cobrar pedágio de veículos de emergência autorizados qualificados e de veículos qualificados de transporte de pessoas com deficiência
2. O Comitê de Análise de Mobilidade de Tráfego (TMRB) recomendará as tarifas de pedágio ao conselho da TBTA, que terá a palavra final quanto a elas. O TMRB deverá considerar muitos fatores antes de recomendar as tarifas de pedágio, incluindo:
  - Como o tráfego poderá se mover
  - Impacto na qualidade do ar e poluição
  - Custos
  - Efeito no público
  - Segurança

## Como as pessoas pagariam e como o dinheiro seria usado?

- Os clientes poderiam usar o E-ZPass. Se não tiverem o E-ZPass, poderiam usar o Tolls by Mail, que envia uma conta de pedágio pelo correio para o endereço do proprietário registrado do veículo. Outras opções seriam anunciadas em uma data posterior.
- Após cobrir os custos do gerenciamento do CBDTP, 80 por cento do dinheiro seriam usados para melhorar e modernizar o Trânsito da Cidade de Nova Iorque, que gerencia os metrô e ônibus; 10 por cento para a ferrovia de Long Island; e 10 por cento para a ferrovia Metro-North.

Para saber mais sobre a Avaliação Ambiental ou descobrir como você pode assistir ou participar de qualquer uma das seis audiências públicas futuras sobre o CBDTP, visite:

**[mta.info/CBDTP](https://mta.info/CBDTP)**

Se quiser fazer comentários durante o período de comentários públicos, visite:

**[mta.info/CBDTP](https://mta.info/CBDTP)**

Correio: **CBD Tolling Program - 2 Broadway, 23rd Floor New York, NY 10004**

E-mail: **[CBDTP@mtabt.org](mailto: CBDTP@mtabt.org)**

Telefone: **646-252-7440**

Fax: **212-504-3148 [Attn: The CBDTP Team]**

## Saiba mais

Para saber mais sobre a Avaliação Ambiental, envie um comentário ou inscreva-se para receber atualizações por e-mail, visite [mts.info/CBDTP](https://mts.info/CBDTP).