



## Programa de Peaje del Distrito Comercial Central

*Las tarifas de congestión reducen el tráfico, mejoran la calidad del aire e invierten en transporte público*

El Programa de Peaje del Distrito Comercial Central (Central Business District Tolling Program, CBDTP), o tarifas de congestión, reducirá el tráfico y financiará mejoras esenciales del sistema de transporte de Nueva York mediante el cobro de peajes a los vehículos que accedan al distrito central de negocios (CBD) de Manhattan. Otros programas de tarifas de congestión similares en Londres, Estocolmo, Singapur y Milán han demostrado que asignar un coste a la conducción en los distritos del centro de la ciudad reduce la congestión del tráfico y mejora la calidad del aire. Invertir en tránsito mejorará las opciones de desplazamiento de millones de personas.

Tras un extenso análisis y comentarios públicos, en 2023 el gobierno federal determinó que las tarifas de congestión no tendrían un impacto significativo en el medioambiente humano o natural, permitiendo así que la MTA, el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York siguieran adelante. La instalación de los equipos y la infraestructura del sistema de peaje ya está en marcha.

El programa comenzará en la primavera de 2024.

### ¿Dónde está ubicado el Distrito Comercial Central?

El CBD incluye todas las vías al sur de la calle 60 inclusive, excepto las siguientes áreas: FDR Drive y West Side Highway/Route 9A, incluido el paso subterráneo de Battery Park y las partes de la calzada de superficie del túnel Hugh L. Carey que conectan con West Street.



### ¿Por qué necesitamos tarifas de congestión?

- La Ley de Reforma de la MTA y Movilidad del Tráfico de 2019, una ley del Estado de Nueva York, creó el programa para abordar el antiguo problema de la congestión en el núcleo comercial de Manhattan.
- La congestión ha obstruido las calles de Manhattan durante años y, con el tiempo, no ha hecho más que empeorar, con más de 700,000 vehículos entrando en el CBD cada día laborable. En 2021, Nueva York fue clasificada como la ciudad más congestionada de Estados Unidos.
- Aunque el tráfico bajó a solo el 10% de los niveles normales en 2020 debido a la pandemia, desde entonces ha vuelto a repuntar, registrándose en 2023 el mayor volumen de tráfico anual en 87 años en los cruces de puentes y túneles de la MTA.
- El programa ha contado con el apoyo de los dos últimos gobernadores de Nueva York y de los tres últimos alcaldes de la ciudad. También cuenta con el apoyo de líderes empresariales y cívicos.

### Beneficios esperados:

- Reducción de la congestión del tráfico.
- Una fuente fiable de financiación para mejorar y modernizar los subterráneos, autobuses y trenes de cercanías de la MTA.
- Mejor calidad del aire.
- Ampliación del acceso de los residentes y visitantes con bajos ingresos mediante la mejora de las opciones de viaje.

El tráfico ha alcanzado los niveles previos a la pandemia.

Más de 700,000 vehículos entran en el CBD un día laborable normal.

## Historia

En 2019, la Legislatura del Estado aprobó, y el Gobernador suscribió como ley, la Ley MTA Reform and Traffic Mobility Act (la Ley). La Ley encomendaba a la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough de la MTA (conocida como MTA Bridges & Tunnels) el diseño, desarrollo, construcción y gestión del CBDTP.

MTA Bridges & Tunnels, el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (New York State Department of Transportation, NYSDOT) y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT) trabajaron juntos como patrocinadores del proyecto para completar una evaluación ambiental, necesaria como parte del proceso de revisión ambiental del gobierno federal para las decisiones federales. Se solicitaron numerosos comentarios públicos, con 19 sesiones de divulgación temprana, seis audiencias públicas, más de 22,000 comentarios individuales, y más de 55,000 cartas-formulario recibidas solo durante el periodo oficial de comentarios públicos. En 2023, la Administración Federal de Carreteras emitió un Dictamen de Impacto No Significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI), indicando que el proyecto no tendrá un impacto significativo en el entorno humano o natural, lo que permitió a las agencias seguir adelante.

La Junta de Revisión de la Movilidad del Tráfico, designada por ley para emitir recomendaciones sobre cuál debe ser exactamente el peaje, celebró tres reuniones públicas en 2023 y publicó su informe a la Junta de la MTA en noviembre. Ya está en marcha un periodo de comentarios públicos sobre el proyecto de tarifas de peaje y, a finales de febrero y principios de marzo de 2024, se celebrarán cuatro audiencias públicas.

### ¿Cuáles son los importes de peaje propuestos?

- A los vehículos de pasajeros y a los vehículos turísticos con matrícula comercial se les cobraría un peaje de \$15 por entrar en el CBD durante la hora pico, y de \$3.75 durante la noche. A estos vehículos se les cobraría únicamente una vez al día.
- En función de su tamaño y finalidad, a los camiones y autobuses se les cobraría un peaje de \$24 o \$36 por entrar en el CBD en hora pico. Los peajes nocturnos serían de \$6 y \$8.
- A las motocicletas se les cobraría la mitad del peaje de los vehículos turistas, como máximo una vez al día.
- Los pasajeros tendrían que pagar un peaje de \$1.25 por trayecto para taxis, taxis verdes y vehículos de alquiler, y de \$2.50 por trayecto para los viajes despachados por servicios de alquiler de gran volumen.
- Las tarifas de peaje en hora pico se aplicarían de 5 a.m. a 9 p.m. los días laborables, y de 9 a.m. a 9 p.m. los fines de semana. Las tarifas de peaje serían un 75% más bajas durante la noche.
- Los vehículos que accedan a través de los cuatro túneles de peaje que desembocan directamente en el CBD dispondrían de créditos de paso hacia la tarifa de peaje del CBD en hora pico.
- Los vehículos de emergencia autorizados que cumplan los requisitos, los vehículos que transporten a personas discapacitadas que cumplan los requisitos, y los vehículos gubernamentales especializados, los autobuses de tránsito y de cercanías estarían exentos del peaje CBD.
- Los propietarios de vehículos con bajos ingresos que cumplan los requisitos y se registren en la MTA recibirían un descuento del 50% en el peaje de automóviles en hora pico a partir del undécimo viaje realizado en un mes natural.

Para más información, consulte [mta.info/document/129191](https://mta.info/document/129191)

### ¿Cómo pagaría la gente y cómo se utilizaría el dinero?

- Los clientes pueden pagar utilizando E-ZPass o a través del peaje por correo, mediante el cual se toma una imagen de su matrícula y se envía una factura por correo al propietario registrado del vehículo.
- Para obtener la tarifa de peaje más baja, los clientes deben utilizar el E-ZPass.
- Tras sufragar el coste del programa, el 80% del dinero se destinará a mejorar y modernizar el Tránsito de la ciudad de Nueva York (New York City Transit), que gestiona el subterráneo y los autobuses; el 10% al Ferrocarril de Long Island (Long Island Rail Road); y el 10% al Ferrocarril Metro-North (Metro-North Railroad).

**Para saber más sobre las tarifas de congestión, visite: [congestionreliefzone.mta.info](https://congestionreliefzone.mta.info)**

Los comentarios también se pueden enviar por correo electrónico a:

- Programa de Peaje del CBD (CBD Tolling Program), 2 Broadway, piso 23, Nueva York, NY 10004
- Por correo electrónico a: [CBDTP.feedback@mtabt.org](mailto:CBDTP.feedback@mtabt.org)
- Por teléfono a: 646-252-7440
- Por fax a: 212-504-3148 [A la atención del: Equipo CBDTP]