



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

Per la diffusione immediata: 29 ottobre 2013

**IL GOVERNATORE CUOMO E IL PRESIDENTE DI MTA PRENDERGAST ILLUSTRANO I PROGETTI DI RAFFORZAMENTO E PROTEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DEL TRANSITO DI NEW YORK DOPO SANDY**

***Dimostrazioni sulla resilienza presso le stazioni metropolitane di Whitehall St. e South Ferry all'interno del tour per la resilienza dopo Sandy***

***Progetti in corso per impedire la penetrazione dell'acqua nel sistema MTA durante una tempesta futura***

Il Governatore Andrew M. Cuomo e il Presidente MTA e Amministratore Delegato Thomas F. Prendergast, insieme al segretario del Dipartimento per lo sviluppo urbano e degli alloggi Shaun Donovan, oggi hanno visitato l'area sud di Manhattan per vedere in prima persona le tecnologie emergenti che la Metropolitan Transportation Authority (MTA), sta prendendo in considerazione all'interno della missione di resilienza e di rafforzamento per proteggere il sistema da tempeste future. Il MTA studia e ricerca i sistemi di resilienza e di mitigazione delle alluvioni esistenti utilizzati in tutto il mondo per un possibile adattamento a New York.

Il MTA progetta soluzioni per prevenire completamente l'incursione dell'acqua a circa 600 punti di ingresso a Manhattan inferiore oltre agli impianti di sfiato vulnerabili e alle aperture in altre zone a rischio di inondazione. Il MTA New York City Transit sta anche analizzando tutte le sedi della metropolitana sotterranei affinché i punti critici in cui l'acqua può entrare nel sistema siano protetti.

“La devastazione della super tempesta Sandy ha colpito milioni di pendolari che si affidano al sistema MTA ogni giorno, e mentre il rapido ripristino del servizio è stato una straordinaria impresa, la vera realizzazione a lungo termine sarà quella di rafforzare la rete da future tempeste”, ha dichiarato il Governatore Cuomo. “Oggi, abbiamo visto in prima persona delle tecnologie innovative e all'avanguardia che il MTA sta studiando per evitare l'inondazione, che fanno parte di progetti in corso per proteggere meglio i nostri treni, metropolitane, autobus, ponti e tunnel durante le condizioni meteorologiche estreme. Un anno dopo Sandy, sono lieto di vedere i progressi di MTA per rendere la loro rete più forte e più resistente, in modo da portare i newyorkesi verso il futuro”.

“La sfida dopo Sandy era di stabilire rapidamente una protezione efficace contro le mareggiate, e l'MTA sta superando questa sfida a testa alta grazie ai metodi che possiamo raggiungere con le nostre attuali

Italian

forze”, ha detto il presidente Prendergast. “Allo stesso tempo, sotto la guida del Governatore Cuomo, stiamo pilotando diverse strategie alternative per vedere se funzioneranno all'interno dei diversi confini del nostro sistema. Stiamo ricostruendo in modo migliore, più forte, e più resiliente”.

Il Governatore e i funzionari hanno osservato un prototipo di copertura con ingresso presso la stazione della metropolitana, Whitehall St. sviluppato da RSA Protective Technologies per proteggere almeno 13 giro scala vulnerabili a Manhattan inferiore. Questo giro scala potrà essere installato rapidamente senza la necessità di attrezzature meccanizzate.

Il tour ha anche condotto il Governatore Cuomo e i funzionari nella nuova stazione della metropolitana di South Ferry, chiusa da quando la super tempesta Sandy ha invaso tutta la stazione con oltre 14 milioni di litri di galloni di acqua salata corrosiva, osservando un collegamento di un tunnel in sviluppo da parte di ILC Dover, un produttore e fornitore per la NASA del Dipartimento per la Sicurezza Nazionale, per proteggere i portali della metropolitana in cui il livello indica il passaggio alle metropolitane sotterranee. Il collegamento del tunnel ha dimostrato all'interno della stazione, anche se non progettato per l'utilizzo all'interno del sistema della metropolitana, è un esempio dell'innovativo progetto che ILC sta sviluppando per il portale 207 th Street a Inwood che ha subito inondazioni durante Sandy. A 207 Street, lo sviluppo precoce di una “tenda di tensione” (che è un derivato della tecnologia plug) è in corso per rispondere a tale sfida. Un prototipo analogo è stato sviluppato per un ingresso stradale nel giro scala. Se il prototipo è testato con successo, il MTA spera che la tecnologia possa essere applicata ai portali e alle postazioni del giro scala in tutto il sistema.

Per visualizzare le foto dei danni di Sandy alla nuova stazione della metropolitana di South Ferry, andare su:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139707633/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8158486054/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139738850/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8152151223/>

Per visualizzare una foto della vecchia stazione della metropolitana di South Ferry dopo Sandy, andare su:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8620172538/>

Per visualizzare le foto del tunnel resiliente di dimostrazione nella nuova stazione della metropolitana di South Ferry, andare su:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557932864/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557873216/>

Un altro venditore, FloodBreak, sta producendo un dispositivo impiantabile in modo permanentemente sotto la grata di ventilazione del marciapiede che può essere chiuso immediatamente e facilmente, proteggendo il foro dalle acque di inondazione. Un prototipo è collocato sotto una grata a Rector Street. In caso di successo, diverse centinaia di unità possono essere utilizzate in grate nei punti più vulnerabili della città.

Lungo il MTA, più di 70 progetti sono in progettazione del valore di circa \$ 4,5 miliardi. Cinque progetti

Italian

per un totale di \$75 milioni sono nel settore degli appalti e 16 progetti, del valore di \$ 575.000.000, sono già in costruzione. Presso il MTA New York City Transit, il progetto è iniziato con la riparazione di sei elementi della metropolitana, compresi i lavori sulla segnaletica, le sale pompe di alimentazione e di comunicazione, l'illuminazione del tunnel e le tubature. Oltre 1 milione di piloti utilizzano la metropolitana mediamente durante i giorni feriali. Oltre alla progettazione della segnaletica e di altri sistemi, New York City Transit sta costruendo due nuovi treni per il pompaggio in grado di ridurre il tempo necessario per pompare l'acqua fuori dal sistema della metropolitana.

Una riprogettazione su larga scala per le riparazioni permanenti alla nuova stazione di South Ferry è in corso, e delle progettazioni sono in corso per le riparazioni e le misure di protezione per il Clifton Shop e St. George Terminal del Staten Island Railway che sono stati pure pesantemente danneggiati durante Sandy. Questo lavoro fa parte dello sforzo di New York City Transit per individuare il modo migliore per proteggere i cantieri della metropolitana vulnerabili. Le misure comprendono barriere e un migliore drenaggio e pompaggio.

I progetti di New York City Transit in costruzione comprendono le metropolitane Montague R tra Brooklyn e Manhattan, chiuse per 14 mesi, mentre la ventilazione danneggiata, l'illuminazione, il controllo della pompa e i sistemi di segnali vengono sostituiti e rafforzati. L'intenso lavoro all'interno della metropolitana di Greenpoint G per sostituire i componenti danneggiati tra Brooklyn e Queens è iniziato nel mese di luglio. I lavori proseguono durante la chiusura del fine settimana, mentre il servizio autobus sostitutivo viene fornito.

Un'ampia attività è in corso per proteggere e rafforzare le ferrovie del MTA. I contratti sono stati assegnati per riparare ed elevare due delle tre sottostazioni danneggiate lungo la diramazione di Long Beach della Long Island Rail Road. La progettazione è in corso per il lavoro di resilienza che proteggerà Penn Station, che comprende le barriere di protezione dall'alluvione nei portali della galleria, la protezione perimetrale per il cantiere del lato ovest e miglioramenti alla pompa e al drenaggio.

Metro-North Railroad ha iniziato i lavori di progettazione per i nuovi componenti di comunicazione e di distribuzione elettrica, lungo 30 miglia della linea Hudson e in altre aree a rischio di inondazione. Le attrezzature saranno elevate o trasferite, ove possibile.

MTA ponti e gallerie sta sviluppando i progetti per realizzare le riparazioni complete ai propri tunnel veicolari, compreso il lavoro per l'illuminazione elettrica, meccanica, e ai sistemi di comunicazione, i dispositivi di controllo del traffico, le riparazioni strutturali, i pannelli e gli edifici di ventilazione. I cassoni d'acqua gonfiati sono uno strumento di risposta alle emergenze della tempesta in esame che mirano a tutelare i portali del tunnel da una grave mareggiata. Ogni tubo pieno d'acqua è lungo 85 piedi, e sale fino a quattro metri di altezza quando si gonfia di acqua alimentata da idranti.

Nel Hugh L. Carey Tunnel, la ringhiera / picchetto aperta a Morris Street, dove le acque alluvionali sono entrate durante Sandy, è ora fissata con una barriera temporanea con rinforzo in acciaio che resterà in vigore fino a quando non verrà ricostruito un muro di contenimento permanente. Il lavoro di

Italian

mitigazione in corso comprenderà l'estensione permanente e l'innalzamento dei muri di sostegno presso l'area di sosta del tunnel, l'installazione di muri di sponda permanenti e di protezione, generatori di emergenza supplementari, e la ricollocazione delle apparecchiature elettriche e di comunicazione a livelli più alti.

###

Ulteriori notizie sono disponibili sul sito [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
Stato di New York | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418