



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

Para publicación inmediata: 10 de agosto de 2012

**EL GOBERNADOR CUOMO ENVÍA CARTA A LA AUTORIDAD DE AUTOPISTAS CON RESPECTO AL PUENTE
TAPPAN ZEE**

El Gobernador Andrew M. Cuomo envió una carta el día de hoy a la Autoridad de Autopistas (Thruway Authority) con respecto al puente Tappan Zee. La carta sigue a continuación:

Estimado Presidente Milstein y Director Madison:

He revisado la Declaración Final de Impacto Ambiental (Final Environmental Impact Statement – FEIS, por sus siglas en inglés) recientemente publicada. Aplaudo a los cientos de ciudadanos que han asistido a las audiencias públicas en las últimas semanas para saber más sobre la FEIS y a los miles más que se tomaron el tiempo de enviar sus comentarios por escrito.

Estoy complacido por una cantidad de elementos de la FEIS y las especificaciones del diseño de la Autoridad de Autopistas:

--La inclusión de capacidad de tránsito masivo en el puente. Como se refleja en la FEIS y en las especificaciones del diseño de la Autoridad de Autopistas, el puente podrá albergar prácticamente cualquier tipo de futuras configuraciones de tránsito masivo, ya sea trenes de pasajeros o un sistema de tránsito de autobuses rápidos en el corredor Westchester-Rockland. El puente podrá acomodar un carril dedicado para autobuses desde el primer día. No hay duda que el futuro del transporte en la región es el tránsito masivo y nuestra necesidad inmediata de reemplazar el Tappan Zee con un puente capacitado para el tránsito debe ser el primer paso en la expansión del tránsito regional.

--Reparar el puente actual costará casi lo mismo de lo que costaría construir el puente nuevo. Aún así, tan solo reparar el puente actual no resuelve ninguno de los problemas que enfrentan los automovilistas y residentes hoy en día: la falta de bermas, de accesos de emergencia, congestión y tránsito atestado de contaminación de aire y ruido, así como que la reparación cierra la puerta a cualquier tipo de tránsito en el puente. Por el contrario, un puente nuevo trae no solo capacidad para el tránsito, sino carriles extendidos para reducir la congestión y albergar vehículos de emergencia, carriles para averías y acceso peatonal y para bicicletas, así como 100 años de vida antes de un mantenimiento importante. Por un costo en el mismo rango que el de reparación del puente.

Spanish

- Las medidas de mitigación ambiental de última generación aseguran que el entorno natural esté protegido. Los pasos a seguir incluyen “cortinas de burbujas” para proteger a los peces del ruido de la pila de conducción, utilizando vibración en vez de pilas de conducción siempre que sea posible, así como incluyen límites en el dragado y otras medidas de protección para salvaguardar la vida silvestre en el entorno único del río Hudson.
- Al proteger a las comunidades locales del impacto por la construcción al limitar la pila de construcción a ciertas horas, instalando monitores de aire y ruido en áreas impactadas, así como trayendo la vasta mayoría de materiales al puente por el río en barcazas y evitando los caminos locales, la FEIS ayuda a asegurar que las comunidades se vean perjudicadas lo mínimo indispensable.

Todas estas son buenas medidas y desde la publicación de la FEIS, funcionarios locales en toda la región se han unido en una forma bipartidista y sin precedentes, para expresar su apoyo a este proyecto de reemplazo del puente. Ellos aceptan que gastar miles de millones de dólares simplemente para reparar el puente actual no solucionará la tasa de accidentes, la congestión o la contaminación de aire y ruido con la que los residentes de Westchester y Rockland viven actualmente. Ellos reconocen que el puente Tappan Zee existente es inadecuado para las necesidades económicas y de transporte del sur de Hudson Valley y del estado de Nueva York, y que el nuevo puente con capacidad de tránsito propuesto por la FEIS es la única opción.

Estoy de acuerdo, pero tengo recomendaciones para que la Autoridad de Autopistas mejore aún más en ciertas áreas.

Primero, la selección del diseño del puente obviamente es crítica e involucra criterios multifacéticos de proporciones, que podría decirse, son únicas. Este un proyecto de una infraestructura multimillonaria en un área ambientalmente delicada, en una de las regiones más bellas del mundo. Hay muchos factores para tomar en consideración, incluyendo costo, ingeniería y transporte, pero también paisajismo, diseño, el calzar con la belleza natural del río Hudson, así como con los intereses de los ciudadanos en las comunidades circundantes. Por lo tanto, recomiendo un tipo distinto de panel de selección que vaya más allá de los expertos técnicos y estructurales usuales. El panel podría incluir arquitectos, historiadores de los pueblos del río, expertos diseñadores internacionales, así como funcionarios locales de Westchester y Rockland, ciudadanos regulares y por supuesto, los expertos técnicos apropiados que la Autoridad de Autopistas haya identificado. Espero con ansias sus recomendaciones.

Segundo, para muchos residentes de Westchester y Rockland, el puente es el único puente viable para trasladarse, hacer compras y visitar familiares. Considero que el programa de peaje del 2017 en base al estimado de la Administración Federal de Autopistas de hasta \$5.200 millones para el nuevo puente es muy alto. En los próximos cinco años debemos encontrar alternativas, generadores de ingresos y reducciones de costo para disminuir los potenciales aumentos de peaje.

Les solicito que trabajen con mi administración para convocar a un grupo de trabajo de la Autoridad de Autopistas, así como de funcionarios estatales, federales y locales para explorar formas de reducir estos aumentos. Hemos hecho esto exitosamente en situaciones similares en las que un cruce de puente es una necesidad para los residentes locales. Por ejemplo, recientemente hemos desarrollado un programa de descuento para los residentes de Staten Island, el cual reduce considerablemente la carga de peaje de puentes interestatales. El grupo de trabajo debe incluir en su evaluación:

- Trabajar con nuestros representantes del congreso para procurar el máximo apoyo federal para esta parte crítica del sistema interestatal de carreteras, incluyendo compromisos de empresas para financiamiento de la Ley de Financiamiento e Innovación de Infraestructura de Transporte (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act –TIFIA, por sus siglas en inglés) y otras fuentes federales.
- Ampliar programas de descuento que beneficien a los residentes de Westchester y Rockland.
- Procurar mecanismos financieros que bajen el costo de créditos y préstamos.
- Asegurar que cualquier aumento en el peaje del puente esté dirigido únicamente al puente y al transporte regional.

Reemplazar el puente Tappan Zee será el proyecto más grande de su tipo, en décadas, en Nueva York y como cualquier esfuerzo de esta escala, presenta desafíos. Nueva York tiene historia en la innovación, inclusión y de pasar las pruebas más difíciles. Confío en que el trabajo realizado hasta la fecha en la FEIS y las medidas aquí esbozadas sigan el empuje del proyecto Tappan Zee y hagan que el estado y la región avancen.

Atentamente,

El Gobernador Andrew M. Cuomo

###

Noticias adicionales disponibles en www.governor.ny.gov
Estado de Nueva York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418