



Per la diffusione immediata: 11/12/2015 IL GOVERNATORE ANDREW M. CUOMO

IL GOVERNATORE CUOMO, IL GOVERNATORE CHRISTIE E I SENATORI SCHUMER E BOOKER ANNUNCIANO L'ACCORDO CHE SPIANA LA STRADA PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DELLA GALLERIA FERROVIARIA SOTTO L'HUDSON

L'ACCORDO SIGLATO DAI FUNZIONARI FEDERALI E STATALI STANZIA UN FINANZIAMENTO AL 50 PER CENTO E ISTITUISCE LA NUOVA 'GATEWAY DEVELOPMENT CORPORATION' ALL'INTERNO DELL'AUTORITA' PORTUALE PER GESTIRE E FINANZIARE L'AMBIZIOSO PROGETTO

L'accordo ha sancito l'impegno federale di finanziare il 50 per cento dei costi del progetto, e istituisce la nuova Gateway Development Corporation per fare leva su concessioni e finanziamenti federali per coprire i costi del progetto per la galleria sotto il fiume Hudson

La Development Corporation, che include le Autorità di New York e New Jersey, USDOT e Amtrak, sarà istituita e presieduta dall'Autorità portuale di New York e New Jersey; l'ente sarà dotato di un direttore esecutivo e di personale specializzato, e si occuperà esclusivamente di progettare, dirigere e completare i lavori per il tunnel ferroviario

Oggi le eminenze politiche di New York e New Jersey hanno annunciato di aver raggiunto un accordo sui finanziamenti e sulla struttura amministrativa che permetteranno di proseguire i lavori per il progetto del tunnel ferroviario sotto il fiume Hudson. Questo accordo segna un passo importante per la costruzione di una galleria attraverso il fiume Hudson che vada a costituire una porzione essenziale del Corridoio nord-orientale di Amtrak, il quale connette gli stati di New York e New Jersey e costituisce uno dei più importanti progetti infrastrutturali della regione.

L'ACCORDO SUI FINANZIAMENTI

L'accordo quadro include un'inedita concessione di finanziamento federale che i senatori Schumer e Booker sono riusciti a ottenere dal dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti e da Amtrak, in base alla quale sarà coperto il 50 per cento del costo del progetto tramite concessioni e altre forme di finanziamento federale descritte sotto. La

concessione di finanziamento al 50 per cento risponde alla lettera che i governatori Cuomo e Christie hanno scritto il 15 settembre 2015, nella quale annunciavano che i due Stati avrebbero sviluppato un programma di finanziamento per coprire la metà dei costi del progetto se il governo federale avesse concesso di coprire l'altra metà.

Per sviluppare un piano finanziario per il progetto, l'appena istituita Gateway Development Corporation ("Ente di sviluppo") dovrà identificare e massimizzare le opportunità di finanziamento federale in congiunzione con USDOT, e dovrà ottenere un finanziamento a tasso agevolato da Railroad Rehabilitation & Improvement Financing ("RRIF") e da Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act ("TIFIA"), che permetterà a tutte le parti impegnate nel progetto di ricevere capitali in modo vantaggioso. A causa delle circostanze straordinarie associate alla costruzione di uno dei maggiori progetti infrastrutturali del paese, i Senatori e i Governatori intendono collaborare per garantire che il pagamento dei debiti sia posticipato fino alla data in cui il progetto sarà completato.

I senatori Schumer e Booker hanno discusso con il segretario Foxx del dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti e con il presidente di Amtrak Coscia, ottenendo l'impegno di entrambe le agenzie di coprire la metà dei costi del progetto. Il finanziamento federale per il progetto dovrebbe derivare dal programma New Starts, dai profitti del Corridoio nord-orientale di Amtrak, dai fondi di capitale di Amtrak, da ripartizioni di utili annuali e da altre forme di finanziamento federale. I partner federali riceveranno inoltre un finanziamento federale agevolato per ridurre il proprio costo del capitale, e Amtrak e/o i suoi partner federali si impegneranno a coprire i pagamenti per la gestione del debito. La quota locale potrebbe includere, tra le altre strategie e opzioni di finanziamento, l'utilizzo dei fondi di programmi federali di finanziamento la cui gestione del debito sarà coperta dall'Autorità portuale e/o dai suoi partner o designati. L'istituzione di un ente di sviluppo speciale è concepita per coordinare i finanziamenti provenienti da differenti programmi ed enti federali.

I partner federali e statali hanno inoltre deciso, a causa della natura del progetto e per realizzarlo in tempi ragionevoli, di collaborare per accelerare tutte le pratiche relative alle approvazioni ambientali e di pianificazione.

LA GOVERNANCE

Nell'ambito dell'accordo i governatori Christie e Cuomo hanno annunciato che ordineranno immediatamente all'Autorità portuale di New York e New Jersey di consultarsi con i propri partner federali, Amtrak e il dipartimento dei Trasporti ("USDOT"), per istituire un ente per lo sviluppo che coordini la costruzione e l'esecuzione del progetto Gateway. Questo accordo per l'istituzione dell'Ente di sviluppo fa seguito alla proposta del senatore Schumer, datata 11 agosto 2015, di istituire un ente capace di riunire tutti i portati di interessi, e alla riunione convocata dal senatore Booker nel suo ufficio, il 18 agosto 2015, con il senatore Menendez, il governatore Christie e il segretario Foxx per discutere la governance e i finanziamenti. L'Ente sarà configurato come una società di progetto coordinata dall'Autorità portuale di New York e

New Jersey, e sarà dotato di un consiglio che rappresenterà i due Stati, New York e New Jersey, tramite i rappresentanti dell'Autorità portuale, e il governo federale tramite USDOT e Amtrak. Un membro dell'Autorità portuale coprirà la carica di presidente del consiglio, mentre un membro di Amtrak sarà il vicepresidente. Il consiglio definirà i processi di governance e decisionali che richiedono l'approvazione di tutti e quattro i membri del consiglio. Il personale ordinario sarà fornito dall'Autorità portuale e da Amtrak. Le strutture e il supporto logistico per l'Ente saranno fornite dall'Autorità portuale. L'Ente sarà proprietario del progetto Gateway, mentre i miglioramenti delle infrastrutture esistenti saranno trasmessi equamente ai proprietari attuali della linea ferroviaria.

I principi completi sono i seguenti:

Struttura dell'Ente di sviluppo:

Tutte le parti coopereranno per istituire un Ente di sviluppo, configurato come una società di progetto diretta dall'Autorità portuale, per sovrintendere ai lavori del progetto.

- Ai sensi della proposta suddivisione dei finanziamenti e degli interessi sulla proprietà esistenti il governo federale, rappresentato da USDOT e Amtrak, condividerà la partecipazione/rappresentanza nell'ente in modo equo con New York e New Jersey. Il consiglio sarà costituito da quattro membri: New York (Autorità portuale), New Jersey (Autorità portuale), Amtrak e USDOT.
- Un membro dell'Autorità portuale coprirà la carica di "presidente" del consiglio, mentre un membro di Amtrak sarà il vicepresidente. La funzione principale del comitato esecutivo dell'Ente sarà quella di coordinarsi direttamente con il direttore esecutivo, o con l'amministratore delegato, per dirigere il funzionamento quotidiano della società di progetto.
- Gli enti membri devono definire la governance e i processi decisionali del consiglio, e tutte le decisioni devono essere approvate da tutti i quattro membri del consiglio. Il consiglio potrà, laddove appropriato, delegare l'autorità decisionale.
- Il personale primario dell'Ente sarà fornito dall'Autorità portuale e da Amtrak, e da altri enti laddove necessario. L'Autorità portuale fornirà gli uffici e il supporto amministrativo, informatico e logistico per la società di progetto.
- L'Ente potrà istituire, in base alle necessità, società sussidiarie, joint venture e altre organizzazioni al fine di svolgere le attività del programma (inclusa pianificazione, progettazione, costruzione e finanziamento), e per implementare l'attuazione del programma e garantire l'uso di strutture di partenariato pubblico-privato.
- Per svolgere le proprie attività l'Ente potrà utilizzare asset, forza lavoro, progettazione, gestione edilizia, approvvigionamento, idoneità al finanziamento e altre risorse delle entità appropriate, inclusi l'Autorità portuale, Amtrak, NJ Transit e appaltatori, tramite accordi adeguati.
- L'Ente sarà proprietario delle infrastrutture costruite nel quadro del programma, e i miglioramenti degli asset esistenti saranno trasmessi ai proprietari attuali della linea ferroviaria. Gli asset di proprietà dell'Ente saranno gestiti tramite accordi operativi stretti con i rispettivi gestori della linea ferroviaria, che utilizzeranno

quelle risorse in modo adeguato. Amtrak e NJ Transit saranno titolari della servitù permanente delle nuove gallerie e degli altri asset costruiti dalla società di progetto. Tutti questi accordi saranno stipulati in base a condizioni adeguate, e devono essere approvati all'unanimità dal consiglio.

- I costi e le attività dell'Ente saranno finanziati dagli enti membri o in base ad altri accordi definiti dalla società di progetto, e l'utilizzo a lungo termine di qualsiasi asset di proprietà dell'Ente sarà gestito in modo autonomo.

Gli obiettivi iniziali dell'Ente di sviluppo:

- Sviluppare un piano finanziario per il progetto, basato su una suddivisione dei costi al 50 per cento tra il governo federale (incluso Amtrak) e i governi statali e locali (inclusa l'Autorità portuale).

- Identificare e massimizzare le opportunità di finanziamento federale per il programma, in congiunzione con USDOT.

- Accedere al programma di finanziamento federale agevolato Railroad Rehabilitation & Improvement Financing (RRIF), per permettere a tutti i partner del progetto di ottenere capitali a tasso ridotto. Resta inteso che l'Ente di sviluppo accederà a programmi di finanziamento federale per le innovazioni, inclusi RIFF e TIFA, e ai finanziamenti di soggetti locali, statali e federali

- L'Ente di sviluppo commissionerà, finanzia, approverà e supervisionerà le attività di pianificazione, le implementazioni di sistemi EIS e i lavori di costruzione svolti dall'Ente stesso o da altre organizzazioni. Tutte le parti acconsentono, data la natura di questo progetto e la necessità urgente di realizzarlo in tempi ragionevoli, a collaborare per accelerare tutte le procedure relative alle approvazioni ambientali e di pianificazione necessarie per realizzare l'opera, inclusa la richiesta di portare il progetto sul "tavolo" federale delle infrastrutture per configurarlo come un'urgenza per il sistema federale. Tutte le parti di questo accordo sono dotate di risorse sostanziali che verranno usate per il progetto e, laddove appropriato e soggetto all'approvazione del consiglio dell'Ente di sviluppo, i singoli enti possono assumere dei ruoli direzionali relativamente a specifici elementi del progetto.

###

Ulteriori notizie sono disponibili sul sito www.governor.ny.gov
Stato di New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418