



Para publicación inmediata: 11/12/2015

GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO

**EL GOBERNADOR CUOMO, EL GOBERNADOR CHRISTIE, EL SENADOR SCHUMER Y EL SENADOR BOOKER ANUNCIARON UN ACUERDO QUE ALLANA EL CAMINO PARA QUE EL PROYECTO GATEWAY TUNNEL PROCEDA A TODA MÁQUINA**

**EL ACUERDO FORJADO POR FUNCIONARIOS FEDERALES Y ESTATALES EXPLICA EN DETALLE EL ACUERDO DE FINANCIAMIENTO 50/50 Y CREA UNA NUEVA “CORPORACIÓN DE DESARROLLO GATEWAY” BAJO LA ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y FINANCIA EL ENORME PROYECTO**

*El acuerdo establece un nuevo compromiso federal para financiar el 50% de los costos del proyecto y establece una nueva Corporación de Desarrollo Gateway para hacer uso de miles de millones de subsidio federal y financiamiento de préstamos para el programa Hudson River Gateway.*

*La Corporación de Desarrollo, que incluye a Nueva Jersey, Nueva York, el Departamento de Transporte de EE.UU. (USDOT) y Amtrak como miembros, se establecerá y estará presidida por la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey; la entidad tendrá un director ejecutivo y personal dedicado, así como el propósito exclusivo de diseñar, dirigir y llevar a cabo el Programa Gateway.*

El día de hoy, líderes de Nueva York y Nueva Jersey anunciaron haber llegado a un acuerdo sobre los compromisos de financiamiento y una estructura de dirección que permitirá que el sumamente importante Proyecto Gateway Tunnel avance. El acuerdo marca un importante hito en el esfuerzo por construir un nuevo túnel a través del río Hudson, el cual es una parte esencial del Corredor Noreste de ocho estados de Amtrak, que conecta los estados de Nueva York y Nueva Jersey, y que es uno de los proyectos más críticos de nuestra región en infraestructuras esenciales.

### **ACUERDO DE FINANCIAMIENTO**

El acuerdo marco incluye el primer compromiso de financiamiento federal en la historia que los Senadores Schumer y Booker han garantizado por parte del Departamento de Transporte de EE.UU. y Amtrak para cubrir no menos del 50% de los costos del

proyecto a través de subsidios y otro financiamiento federal descrito más abajo. El compromiso del 50% de financiamiento federal se da en respuesta a la carta del Gobernador Cuomo y del Gobernador Christie del 15 de septiembre de 2015, en la cual anuncian que los dos estados asumirían la responsabilidad del desarrollo de un plan de financiamiento para cubrir la otra mitad de los costos del proyecto si el gobierno federal se comprometía a proporcionar la mitad del financiamiento.

A fin de desarrollar un plan de financiamiento para el Proyecto Gateway, la recientemente establecida Corporación de Desarrollo Gateway (“Corporación”) identificará y maximizará las oportunidades de subsidio federal, junto con el USDOT y procurará un préstamo con interés bajo de Financiamiento para la Rehabilitación y Mejoramiento de las Vías Férreas (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing - “RRIF”) y de la Ley de Finanzas e Innovación de la Infraestructura de Transporte – “TIFIA”), el cual le permitirá a todos los socios del Proyecto, acceder a capital de la forma menos costosa posible. Debido a las circunstancias extraordinarias involucradas en la construcción de uno de los proyectos de infraestructura más grandes del país, los senadores y gobernadores tienen el propósito de trabajar juntos para asegurar que el pago del servicio de deuda sea diferido al momento en el que el Proyecto Gateway entre en servicio del país.

Los Senadores Schumer y Booker trabajaron de cerca con el Secretario Foxx del Departamento de Transporte de Estados Unidos y con el Presidente Coscia de Amtrak, y garantizaron un compromiso de ambas partes, por el cual sus respectivos organismos cubrirían la mitad de los costos totales del proyecto. Es probable que la porción de financiamiento federal para el proyecto provenga de una combinación de dinero de subsidios de New Starts Grant, ganancias del Corredor Noreste de Amtrak, fondos de capital de Amtrak, asignaciones anuales y otras fuentes federales similares. Además, los socios federales pueden utilizar un préstamo federal de bajo interés para bajar el costo de capital de su parte, para el cual Amtrak y/o sus socios o designados federales asumirán la responsabilidad de los pagos del servicio de deuda. La parte local puede incluir, entre otras estrategias y opciones de financiamiento, el uso de programas de préstamo federal, para el cual los estados, la Autoridad Portuaria y/o sus socios o designados asumirán la responsabilidad de los pagos del servicio de deuda. El establecimiento de una entidad de desarrollo con propósitos especiales le permite a la autoridad dirigir múltiples recursos federales de financiamiento hacia el proyecto.

Asimismo, los socios federales y estatales acordaron, debido a la naturaleza de este proyecto y para hacerlo realidad en forma oportuna, trabajar juntos para agilizar todas las aprobaciones ambientales y de planificación necesarias para llevar a cabo este proyecto tan pronto como sea posible.

## **DIRECCIÓN**

Como parte del acuerdo, el Gobernador Christie y el Gobernador Cuomo anunciaron que instruirán de inmediato a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, en consulta con sus socios federales, Amtrak y el Departamento de Transporte de EE.UU.

("USDOT"), que establezca una corporación de desarrollo para supervisar la construcción y la ejecución del Proyecto Gateway. Este acuerdo para establecer una Corporación se da después de la propuesta del 11 de agosto de 2015 del Senador Schumer, para establecer una Corporación de Desarrollo Gateway que sea una sociedad en colaboración con los accionistas del túnel y después que el Senador Booker convocó una reunión el 18 de agosto de 2015 en su oficina con el Senador Menéndez, el Gobernador Christie y el Secretario Foxx para discutir sobre la dirección y financiamiento. Esta Corporación, la cual será una entidad con propósito especial según PANYNJ, tendrá una Junta que representará a los dos estados, Nueva York y Nueva Jersey, a través de los designados de la Autoridad Portuaria y el gobierno federal, representado por USDOT y Amtrak. Un miembro de la Autoridad Portuaria servirá como Presidente de la Junta y un miembro de Amtrak servirá como Vicepresidente. La Junta establecerá los procesos de dirección y toma de decisiones, los cuales requerirán la aprobación de los cuatro miembros de la junta. El personal principal será proporcionado por la Autoridad Portuaria y Amtrak. Las instalaciones y apoyo logístico para la Corporación serán provistos por la Autoridad Portuaria. La propiedad del Proyecto Gateway será de la Corporación mientras se traspasen las mejoras de los activos existentes a sus propietarios actuales de las vías férreas bajo los términos apropiados.

Los principios completos se encuentran más abajo:

#### **Estructura de la Corporación de Desarrollo:**

Todas las partes colaborarán para establecer una corporación de desarrollo como entidad con propósito especial, con la Autoridad Portuaria supervisando el programa.

- De acuerdo a la repartición propuesta del financiamiento de capital y la participación de propiedad existente, el gobierno federal, representado por USDOT y Amtrak, compartirá la membresía/representación de esta corporación en forma equitativa con Nueva York y Nueva Jersey. Habrá una junta de cuatro miembros: Nueva York (Autoridad Portuaria), Nueva Jersey (Autoridad Portuaria), Amtrak y USDOT.

- Un miembro de la Autoridad Portuaria servirá como "presidente" de la junta y un miembro de Amtrak servirá como vicepresidente, constituyendo un comité ejecutivo de la Corporación con la responsabilidad principal de trabajar directamente con el director ejecutivo o el presidente ejecutivo en el funcionamiento diario de la Corporación.

- Las entidades miembro establecerán la dirección y definirán los procesos de toma de decisiones de la Junta, y todas las decisiones requerirán la aprobación de los cuatro miembros de la junta. La junta puede, cuando corresponda, delegar la autoridad de toma de decisiones.

- El personal principal dedicado a esta Corporación será provisto por la Autoridad Portuaria y Amtrak, así como otras entidades correspondientes según sea necesario. La Autoridad Portuaria le ofrecerá espacio de oficina, recursos administrativos e informáticos, así como apoyo logístico a la Corporación.

- La Corporación puede establecer, según sea necesario, subsidiarias, empresas conjuntas u otras entidades a fin de realizar actividades del programa

(incluyendo la planificación, diseño, construcción y financiamiento), con el objeto de mejorar la realización del programa y permitir el uso de estructuras de sociedad público-privadas.

- La Corporación puede utilizar activos, mano de obra, diseño, construcción, administración, adquisición, elegibilidad para recibir subsidios y otra capacidad por parte de entidades apropiadas, incluyendo la Autoridad Portuaria, Amtrak, Tránsito de Nueva Jersey y contratistas a través de acuerdos apropiados para llevar a cabo las actividades del programa.
- La propiedad de los nuevos activos construidos a través del programa será de la Corporación y las mejoras de los activos existentes pasarán a los propietarios actuales de las vías férreas. En la medida que la propiedad de los nuevos activos permanezca con la Corporación, entrará en acuerdos operativos con los operadores correspondientes de las vías férreas, utilizando esos activos bajo los términos apropiados. Amtrak y Tránsito de Nueva Jersey tendrán servidumbre perpetua a través de los túneles nuevos y otros activos construidos por la Corporación. Todos estos acuerdos se realizarán bajo los términos apropiados y requerirán aprobación unánime de la junta.
- Los gastos y actividades de la Corporación serán financiadas por las entidades miembro o según otros arreglos establecidos por la Corporación y se tiene el propósito que la operación a largo plazo de cualquiera de los activos de la misma se realice en forma autosostenible.

#### **Metas iniciales de la Corporación de Desarrollo:**

- Desarrollar un plan de financiamiento para el proyecto en base a una partición 50/50 del costo entre el gobierno federal (incluyendo Amtrak) y los gobiernos estatales y locales (incluyendo la Autoridad Portuaria).
- Identificar y maximizar oportunidades de subsidios federales para el programa en conjunto con USDOT.
- Acceder al programa de préstamo federal con bajo interés de Financiamiento para la Rehabilitación y Mejoramiento de las Vías Férreas (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing - "RRIF") para permitirle a los socios del programa acceder a capital de la manera menos costosa posible. Es entendimiento común de las partes que la Corporación procurará innovadores programas de financiamiento federal, incluyendo RIFF y TIFIA para los socios federales, estatales y locales.
- La Corporación encargará, financiará y aprobará/supervisará la planificación, el estudio de impacto ambiental (EIS), así como las obras de diseño, ingeniería y construcción a ser realizadas por la Corporación u organismos individuales. Todas las partes acuerdan, debido a la naturaleza de este proyecto y la urgente necesidad de hacerlo realidad en forma oportuna, trabajar juntas para agilizar todas las aprobaciones ambientales y de planificación necesarias para llevar a cabo este proyecto tan pronto como sea posible, incluyendo la solicitud de asignación del proyecto en el "panel de control" de infraestructura federal, calificando el proyecto para su atención expedita dentro del sistema federal. Todas las partes de este acuerdo tienen recursos sustanciales que serán

aplicados al proyecto y cuando corresponda, y sea aprobado por la junta de la Corporación de Desarrollo, organismos individuales pueden asumir un rol de liderazgo en elementos específicos del proyecto.

###

Noticias adicionales disponibles en [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
Estado de New York | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418