



Governor Andrew M. Cuomo
State of New York



Governor Chris Christie
State of New Jersey

Per la diffusione immediata: 14/12/2017

**I GOVERNATORI CUOMO E CHRISTIE ANNUNCIANO L'IMPEGNO PER
FINANZIARE IL 100 PERCENTO DELLA METÀ DEL NUOVO
GATEWAY TUNNEL TRA GLI STATI**

Lo Stato di New York si impegna a pagare 1,75 miliardo di dollari; NJ TRANSIT si impegna a pagare 1,9 miliardo di dollari

L'Autorità portuale finanzia 1,9 miliardo di dollari per un totale combinato pari a 5,55 miliardi di dollari

Oggi, il Governatore Andrew M. Cuomo e il Governatore Chris Christie hanno annunciato l'impegno di New York e New Jersey per finanziare il 100 per cento dei rispettivi costi del nuovo Gateway Tunnel. L'impegno fa seguito alla struttura di un accordo stipulato nel 2015 nel quale il governo federale si impegna a finanziare il 50 per cento del progetto del Gateway Tunnel, una porzione essenziale del Northeast Corridor (NEC) che collega New York e New Jersey, trattandosi del più urgente e importante progetto infrastrutturale a livello nazionale.

Il progetto da 12,7 miliardi di dollari Gateway Hudson Tunnel Project è composto da tre elementi: (i) un nuovo tunnel con due tracciati, (ii) lo Hudson Yards Concrete Casing e (iii) la riabilitazione dell'esistente Amtrak North River Tunnel. Gli impegni annunciati oggi includono 1,9 miliardo di dollari da parte di NJ Transit, 1,75 miliardo di dollari da parte dello Stato di New York e 1,9 miliardo di dollari già precedentemente impegnati da parte del Consiglio dei supervisori (Board of Commissioners) dell'Autorità portuale (Port Authority) di New York e New Jersey. La somma totale di questi impegni ammonta a 5,55 miliardi di dollari per finanziare completamente il 100 per cento dei costi a livello locale per gli elementi più urgenti e necessari in tempi ristretti per quanto riguarda il progetto: la costruzione di un nuovo tunnel e lo Hudson Yards Concrete Casing per un totale di 11,1 miliardi di dollari dei 12,7 miliardi di dollari che rappresentano il costo totale dei lavori di costruzione.

“Il Gateway Tunnel è fondamentale per la vitalità sul lungo termine dell'intera regione nord-orientale e si tratta di uno dei progetti infrastrutturali più importanti a livello nazionale”, **ha dichiarato il Governatore Cuomo**. “Lo Stato di New York rispetta il suo

impegno nel finanziare la sua parte di questo impegno finanziario mentre stiamo ricostruendo la nostra infrastruttura in ogni parte dello Stato. Ora, il governo federale deve rispettare il suo impegno di finanziare l'altra metà ed è tenuto a farlo urgentemente, in modo da rendere realtà questo progetto atteso da tempo.”

“Gli impegni presi oggi segnano un traguardo fondamentale nella costruzione del Hudson River Tunnel Project, e si basano sul lavoro avviato nella parte iniziale di quest'anno con i precedenti lavori di costruzione svoltisi durante il Portal North Bridge Project. Questo posiziona il progetto in prima fila per ottenere le sovvenzioni finanziare tramite investimenti di capitale federale”, **ha dichiarato il Governatore Christie**. “Lo Hudson Tunnel Project è fondamentale per l'economia regionale e nazionale, e protegge contro uno scenario potenzialmente disastroso che riguarda la chiusura di una delle due gallerie dell'esistente North River Tunnel. Congiuntamente alla riabilitazione del tunnel esistente, questo progetto permetterà al fondamentale Northeast Corridor di avere quattro tracciati sotto il fiume Hudson tra New Jersey e New York, garantendo una maggiore percorrenza nel futuro.”

Quadro di fondo

Lo Hudson River Tunnel Project è fondamentale per l'economia regionale e nazionale e per il benessere ambientale. L'esistente Amtrak North River Tunnel, il quale venne aperto nel 1910 e rappresenta l'unico passaggio ferroviario intercity che attraversa New York City provenendo dal New Jersey, è stato severamente danneggiato a causa dell'inondazione di acqua marina durante la super tempesta Sandy nell'ottobre 2012. I cloruri provenienti dall'acqua marina si sono insinuati in tutta la parte strutturale, meccanica ed elettrica del tunnel. Ad aumentare la problematica è la mancanza di capacità di ridondanza lungo il fiume Hudson River verso la Penn Station New York, determinando una locale vulnerabilità. Qualsiasi interruzione del servizio, pianificata o in caso di emergenza, può ridurre sostanzialmente o sospendere il servizio ferroviario, causando ritardi catastrofici che possono mettere sottosopra il Northeast Corridor, colpendo 200.000 tra pendolari e passeggeri intercity che viaggiano qui ogni giorno.

I lavori di costruzione relativi a questo progetto sono necessari per evitare il disastroso scenario rappresentato dalla chiusura di una delle due gallerie dell'esistente Amtrak North River Tunnel prima della costruzione e completamento del nuovo Hudson River Tunnel; la chiusura di una galleria dell'esistente Amtrak North River Tunnel potrebbe ridurre la capacità del traffico fino al 75 per cento. I 24 treni che passano normalmente ogni ora attraverso questo tunnel diminuirebbero fino a 6, questo potrebbe mettere in ginocchio l'economia della regione e generare conseguenze a livello nazionale. Alla luce dell'importante natura del Hudson Tunnel Project, il processo relativo alla valutazione ambientale è stato velocizzato e le approvazioni federali a livello ambientale sono state programmate entro il marzo 2018, o in data antecedente.

Secondo l'accordo strutturale annunciato nel novembre 2015 dai governatori, assieme ai senatori della regione, gli Stati e il governo federale si sono accordati per condividere a metà i costi di questo progetto. Inoltre, l'accordo ha portato alla creazione di Gateway Development Corporation (GDC) responsabile della costruzione del Gateway.

La fase uno del Gateway Program è composta da tre elementi, i primi due sono particolarmente urgenti - il Portal North Bridge Project e il nuovo Hudson River Tunnel e Hudson Yards Concrete Casing, ognuno dei quali rappresenta una vulnerabilità che potrebbe mettere in ginocchio il Northeast Corridor.

La parte locale del finanziamento per il Portal North Bridge Project è già stata completamente impegnata e la parte iniziale dei lavori è stata avviata nell'ottobre 2017. L'inizio dei principali lavori di costruzione è programmato per il 2018, in attesa dell'impegno concordato relativo al finanziamento statale.

Gli impegni annunciati oggi dai governatori finanzieranno completamente i costi locali per il nuovo Hudson River Tunnel e per il Hudson Yards Casing Project, l'altro elemento del progetto da portare a termine velocemente.

L'inizio dei lavori di riabilitazione dei tunnel esistenti è atteso non prima del 2026, e costerà circa 1,6 miliardo di dollari; i costi sostenuti a livello locale saranno pari a 800 milioni di dollari.

Dettagli relativi all'impegno di oggi

All'interno di una lettera indirizzata al Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti (U.S. Department of Transportation, USDOT), Robert Mujica, Direttore per la gestione del bilancio dello Stato di New York ha evidenziato come il Governatore Cuomo proporrà nel prossimo bilancio esecutivo dello Stato, un'appropriazione annuale nel corso di 35 anni per pagare il debito di servizio su un prestito a interesse fisso pari a 1,75 miliardo di dollari nei confronti di Gateway Development Corporation, con un termine temporale di 35 anni stabilito dal Programma per il finanziamento di miglioramenti e riabilitazione della ferrovia (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing, RRIF) creato dal Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti. La lettera del Direttore per la gestione del bilancio Mujica indirizzata a USDOT può essere trovata [qui](#).

Il contributo da parte di NJ TRANSIT ai costi progettuali rispetta l'accordo annunciato dai governatori di New Jersey e New York nel novembre 2015. Secondo questo accordo, i costi da sostenere a livello locale e federale per il Gateway Program vengono suddivisi equamente, con il supporto federale del 50 per cento del programma, e con gli Stati di New Jersey e New York (incluso l'Autorità portuale di New York e New Jersey) che condivideranno i costi del restante 50 per cento. La lettera di Steve Santoro, Direttore esecutivo di NJ TRANSIT, indirizzata a Gateway Development Corporation con la spiegazione dettagliata dell'impegno da parte di NJ TRANSIT per sostenere i costi dei lavori di costruzione pari a 1,9 miliardo di dollari per il nuovo Hudson Tunnel, può essere trovata [qui](#).

L'Autorità portuale, sotto la direzione dei due governatori, ha impegnato 2,7 miliardi di dollari in questo piano decennale adottato nella parte iniziale del 2017 per creare finanziamenti di capitale per la costruzione del Gateway. Questo include l'impegno di approssimativamente 300 milioni di dollari da parte dell'Autorità portuale destinati al Portal North Bridge Project - un altro elemento urgente del Gateway Program. I rimanenti 2,4 miliardi di dollari verranno dedicati al nuovo Gateway Tunnel - per un totale di 1,9 miliardo di dollari netti destinati al progetto di costruzione dopo gli introiti

derivanti dalla tassa imposta da USDOT e gli interessi maturati durante i lavori di costruzione.

###

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