

SI COMPLETA IL PIANO EISENHOWER VARATO NEL 1956

# Finita dopo 60 anni la spina dorsale della East Coast Usa

Pronti per l'apertura gli ultimi 13 chilometri della I-95, l'arteria più trafficata del Paese

ELISA GOSTI

**MIAMI.** La situazione delle infrastrutture degli Stati Uniti è critica: vede un sistema che cerca di sopravvivere in condizioni difficili, dominate dagli ingorghi legislativi e da una generale e cronica mancanza di fondi. Le strade sono sovraffollate, i ponti hanno superato ampiamente la loro data di scadenza e il sistema di transito affronta regolarmente ritardi. In questo contesto sconcertante, emerge una buona notizia: la strada interstatale 95, principale arteria della Costa Orientale degli Stati Uniti, che unisce il Maine a Miami, dopo 60 anni è stata finalmente completata. La Interstate 95 è considerata da sempre il fiore all'occhiello del sistema autostradale americano voluto negli anni Cinquanta dall'allora presidente Usa Dwight Eisenhower. Tuttavia, per via di un breve tratto ma completato, questa infrastruttura non era mai stata portata a compimento: all'ingresso della Pennsylvania, gli automobilisti che percorrevano la I-95 dovevano

necessariamente uscire dall'autostrada e seguire altri traghetti per una distanza pari a circa 13 chilometri, per poi rientrare sull'arteria principale. È stato necessario un lavoro di 20 anni da parte di esponenti del mondo dei trasporti e di ingegneri civili - oltre ad un investimento di 425 milioni di dollari - per eliminare questa variazione dalla Interstate 95, che tra l'altro è l'autostrada più trafficata degli Stati Uniti. La Pennsylvania Turnpike Commission, che ha supervisionato il cosiddetto "I-95 Interchange Project" ha dichiarato che la nuova infrastruttura sarà aperta al pubblico il prossimo 24 settembre. Il progetto include la realizzazione di rampe sopraelevate, strutture per il pedaggio, siti di mitigazione ambientale, intersezioni, sei nuovi ponti, tratti stradali ampliati e nuove connessioni con i caselli del New Jersey e della Pennsylvania: «Il beneficio principale derivato dal completamento del collegamento mancante riguarda ovviamente la mobilità - spiega Carl DeFebo, direttore delle

pubbliche relazioni presso la Pennsylvania Turnpike Commission -. La nuova infrastruttura permetterà una riduzione significativa del traffico in entrambe le direzioni di marcia a tutti i viaggiatori, diminuendo la congestione sulle strade locali che venivano utilizzate per collegare la I-95 ai caselli della Pennsylvania».

La Interstate 95 sarà quindi l'ultimo progetto infrastrutturale sovvenzionato dal National Interstate and Defense Act di Eisenhower del 1956. All'epoca era stato autorizzato un finanziamento pari a 25 milioni di dollari - una cifra corrispondente a 230 milioni di dollari allo stato attuale - per la costruzione dell'Interstate Highway System, che avrebbe coperto il territorio con 64.300 chilometri di collegamenti, il più grande progetto pubblico infrastrutturale della storia degli Stati Uniti.

Oggi la I-95 serve oltre 110 milioni di persone nella regione più densamente popolata del Paese. Come mai sono stati impiegati 60 anni per completarla? «Esiste una naturale disin-



Un tratto della Interstate 95

WIKIPEDIA

centivazione per i governi locali a impegnarsi in progetti che riguardano infrastrutture a lunga distanza - spiega Adie Tomer del Metropolitan Policy Program of the Brookings Institution -. Nel mezzo ci sono questioni fiscali e il rischio di creare tensioni con altri stati». Addetti ai lavori ed esperti, tut-

tavia, vedono questa piccola vittoria come una pericolosa distrazione rispetto alla disastrosa situazione che attanaglia le infrastrutture americane nel loro complesso. Conclude infatti Tomer: «Il completamento della I-95 è certamente una buona notizia, ma non bisogna dimenticare il contesto

in cui tutto ciò è avvenuto. Abbiamo impiegato sei decenni per ottenere qualcosa che avremmo dovuto già avere. La situazione delle infrastrutture degli Stati Uniti è estremamente grave e deve essere affrontata in modo serio per evitare danni irreparabili all'economia nazionale».



**16-17 Ottobre 2019** La Spezia Expo

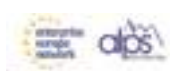
Affronteremo insieme le diverse esigenze del mondo marittimo e logistico in un momento in cui le dinamiche legate all'innovazione e alle sfide economiche spingono gli operatori a rivedere modelli di business e posizionamenti strategici.

TEN-T NETWORK REVISION | ALTERNATIVE FUELS AND BIO-PRODUCTS | DIGITALISATION | BLUE GROWTH | HORIZON EUROPE AND CEF 2 | FIRST AND LAST RAILWAY MILE | FUTURE PORT | LOGISTIC INNOVATION | AUTONOMOUS SHIPS

Promosso da



Organizzato da



## AGENDA DEI LAVORI • first draft

### DAY 1 - 16/10/2019

- Opening Session: Maritime and logistics facing the 2030 trends
- Container and logistic market challenges
- Round Table: Looking to the maritime and shipping sector in 2030. How to boost competitiveness safeguarding a sustainable and resilient future
- WestMed Conference on Blue Growth
- Round Table: The new TEN-T Regulation and the CEF 2 opportunities
- Rail last mile and e-logistics
- Port Community System - the way forward

### DAY 2 - 17/10/2019

- Round Table: La Spezia port system and the role of the Santo Stefano Dry Port
- Enabling a more sustainable Logistics with BioLNG - SoS log
- From Smart Ships to Autonomous ships - Atena
- Round Table: Connected port and logistics
- Maritime Lawyers Session
- Port of the Future
- CLOSING REMARKS

info e iscrizioni su [www.bilog.it](http://www.bilog.it)

LA PARTECIPAZIONE È GRATUITA, riservata agli operatori del settore e soggetta a registrazione.