

I killer in strada? Le buche

- [daniele.martini](#)
- Venerdì 12 Giugno 2009



LEGGI ANCHE: [Qui si rischia di più la vita - Il mezzo più pericoloso? La bicicletta](#)

“Buca! Buca con acqua...”. Nel vecchio film *Il federale*, sullo sfondo di un’Italia squassata dalla guerra, il gerarchetto Ugo Tognazzi su un sidecar segnalava solerte le asperità del percorso al suo passeggero-prigioniero, il professore antifascista capo della nascente opposizione al regime. A distanza di oltre 60 anni le buche sono ridiventate una costante del panorama nazionale, soprattutto nelle vie cittadine. Per un motivo tanto semplice quanto sconcertante: la manutenzione effettuata dai comuni è scarsa o nulla e le poche volte che i lavori di riparazione si fanno durano pochissimo perché le ditte asfaltatrici spesso stendono meno materiale di quanto dichiarato. E pure di qualità scadente.

Strade colabrodo e scarsa manutenzione

Basta un nonnulla, il transito di bus e mezzi pesanti, il traffico sostenuto, le piogge e il gelo, e le buche tornano, i tombini riaffiorano come scalini dal profilo della strada, si riaffacciano avvallamenti, crepe e solchi. Lo riconosce perfino il rappresentante degli asfaltatori, [Carlo Giavarini](#), presidente [Siteb](#), l’associazione del bitume, dell’asfalto e delle strade, un tecnico che insegna alla facoltà di ingegneria della Sapienza di Roma: “I lavori spesso sono eseguiti male; la manutenzione affidata con gare al massimo ribasso e assegnata a ditte che propongono prezzi inferiori del 50 per cento e passa rispetto ai minimi necessari. Con queste premesse e per non rimmetterci, le aziende si arrangiano e se sul capitolato c’è scritto che la strada deve essere “scarificata”, cioè grattata, per 5 centimetri, ne grattano 1, così abbattano i costi di smaltimento e poi stendono meno asfalto. Tanto nessuno controlla. Inoltre le imprese risparmiano anche sulla qualità dei materiali, sulla percentuale di legante e di bitume. Per questo poi la strada non tiene, dopo 6 mesi è peggiore di prima e i lavori devono essere rifatti mille volte”.

Sulle strade italiane si muore molto più che su quelle europee

Le conseguenze sono gravissime. Soprattutto a causa della pessima qualità delle strade, nelle città italiane si muore molto più che nelle altre città europee, in particolare tra gli utenti più a rischio: motociclisti, pedoni, ciclisti, anziani. **Nel 2007 i morti sono stati 2.269, ossia 6,2 al giorno, i feriti 238.718, cioè 654 al giorno**, con un costo economico per la collettività di quasi 21 miliardi di euro (57 milioni al giorno). A Roma, per esempio, è una mattanza: ogni 100 mila abitanti ci sono in media 7,4 morti, 5,4 in più rispetto a Parigi, 5,8 in più rispetto a Berlino, 4,7 a Madrid, 4,4 a Londra. A Bari e Milano i dati sono quasi una fotocopia di quelli romani, però a Catania, Messina, Verona e Bologna va anche peggio.

In 3 anni, dal 2003 al 2006, la percentuale di morti sulle strade a Napoli è cresciuta di oltre l'80 per cento, a Roma del 40, a Catania di circa il 30 e a Milano più del 15. Solo in alcune città di paesi a basso tasso di sviluppo, con modesti volumi di traffico e sistemi di mobilità antiquati, come Vilnius, Riga o Lubiana, le strade sono più pericolose di quelle italiane. Tuttavia, mentre altrove in genere cercano di migliorare, in Italia si fa finta di niente e il rischio cresce.

Protesta anche Tom Hanks

“Sulle strade di quasi tutte le città grandi, medie e piccole i livelli di sicurezza peggiorano di anno in anno” avverte Maurizio Coppo, un'autorità in materia di circolazione, responsabile della [Consulta sulla sicurezza stradale del Cnel](#), il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. Molti italiani ci hanno fatto il callo, purtroppo rassegnati a convivere con il pericolo, ma per chi viene da fuori il dissesto delle vie è una sorpresa e un dramma. Con l'occhio stupito dello straniero se n'è accorto di recente, per esempio, [Tom Hanks](#), premio Oscar e attore di fama mondiale, che dovendo lavorare a Roma per il film [Angeli e demoni](#) si è lamentato in pubblico dello stato pietoso delle strade e dei marciapiedi: “È un miracolo che sia ancora vivo, credetemi”.

5 mila punti critici segnalati dai cittadini

Che causa del moltiplicarsi di incidenti, morti e feriti siano soprattutto le buche e il manto stradale malmessato è opinione non solo di esperti e addetti ai lavori, ma degli stessi utenti della strada, automobilisti, motociclisti e pedoni. Degli oltre 5 mila punti critici segnalati dai cittadini e verificati uno per uno dalla [Fondazione sicurezza stradale dell'Ania](#), l'associazione delle imprese di assicurazione, quasi 3 mila riguardano strade di città e circa 2 mila indicano buche o strade dissestate. I tratti sono stati segnalati alle autorità competenti, comuni, province, Anas, concessionari autostradali, che spesso, però, si sono girati dall'altra parte. I casi risolti con un intervento sono stati appena 160, il 3 per cento, in prevalenza sulle autostrade.

Racconta Umberto Guidoni, segretario generale della fondazione: “Le amministrazioni pubbliche e i concessionari delle strade all'inizio non ci hanno capito. Le cose sono migliorate quando abbiamo spiegato che non volevamo appioppare pagelle o bacchettare gli inadempienti, ma solo dare una mano. A quel punto molti hanno smesso di chiuderci la porta in faccia, anche se le vie non sono migliorate come d'incanto, i tempi di risposta alle segnalazioni restano insufficienti”.

Per esempio l'[Anas](#), l'ente la cui ragione sociale è proprio la cura delle strade, per mesi si è rifiutato perfino di ricevere le segnalazioni dei punti pericolosi. Solo dopo infinite insistenze ha istituito un call center che però si limita a trascrivere il caso segnalato e ad avvertire che è stato girato all'“ufficio competente”. Intanto, mentre la gente continua a rischiare la pelle, i premi delle polizze di assicurazione fanno fatica a scendere perché il numero di sinistri resta elevatissimo e, considerato 100 il totale dei costi di gestione dell'Rc auto, quasi l'82 se ne va per i risarcimenti delle vittime.

I soldi delle multe per coprire le buche

Anche tra i comuni i tempi di intervento non sono brucianti. Mesi fa, per esempio, la Fondazione

Ania ha firmato protocolli di intesa con Roma e Milano mettendo a disposizione dei due comuni 1 milione di euro per ridipingere le strisce pedonali: “Sembra impossibile, ma non riusciamo a far spendere quei quattrini” constata il segretario dell’associazione.

I comuni in base all’articolo 208 del Codice della strada per la manutenzione dovrebbero attingere dalle somme raccolte con le multe, 12 milioni di contravvenzioni nel 2008, più 7,9 per cento rispetto all’anno prima, quasi 2 miliardi di euro incassati. Ma non lo fanno perché sanno che tanto nessuno controlla. Alla Camera proprio in questi giorni i parlamentari stanno cercando di introdurre sanzioni per gli inadempienti, per esempio riducendo i trasferimenti statali alle amministrazioni che non dichiarano il numero delle multe effettuate e i relativi incassi.

“Ma occorre vigilare anche sulla qualità dei lavori” raccomanda Angelo Artale, direttore della Finco, federazione confindustriale che raggruppa i produttori di materiali e impianti per le costruzioni, strade comprese. Con una nota ai parlamentari, la Finco ha proposto l’istituzione di un servizio ispettivo stradale alle dipendenze del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti pagato dagli enti proprietari delle strade, con un contributo dell’Inail e delle imprese di assicurazione.

W LE DUE RUOTE

SEMPLICI CONSIGLI PER APPREZZARE LA BELLEZZA DI UNA GITA E QUALCHE SUGGERIMENTO UTILE

La bella stagione invita a godere al massimo dei benefici del sole e dell’aria aperta: brevi vacanze o gite fuori porta sono un beneficio per il corpo e per la mente. Osservare panorami verdeggianti, vincere il traffico, pensare ‘nel casco’: sono tra le sensazioni più belle che si possono provare ad ogni età e latitudine andando a spasso sulle mitiche ‘due ruote’.

Per provare al massimo tutte queste emozioni è utile seguire semplici regole ma soprattutto utilizzare il buon senso e, se poi si torna a casa con qualche fastidio o doloretto alle ossa, adesso si può ricorrere all’Hilterapia, una metodica di cura per i dolori osteo-tendineo-muscolari, non invasiva e che non richiede alcuna assunzione di farmaci.

Il casco

Utilissimo sempre e comunque e poi, la visiera, evita moscerini e aria negli occhi. Da preferire, in città e negli spostamenti brevi, il modello a ‘elmo’ rispetto all’integrale: favorisce il colloquio con il passeggero e non grava sul collo.

L’integrale è migliore in pista e per lunghi viaggi in autostrada

La moto, deve essere quella giusta

Ovvero a ciascuno il suo modello: inutile rincorrere modelli esasperati; ad ogni centauro si addice la sua ‘moto’. L’industria delle due ruote viene in aiuto con una gamma così vasta tra cui poter scegliere a seconda delle prestazioni: lo scooter per la città; la moto carenata per chi ama la velocità anche se non può correre in pista ed emulare Valentino Rossi. Utile ricordarsi che in autostrada il limite di velocità è 130 km all’ora!

Manutenzione: tutto sotto controllo ma, in particolare, freni e gomme

Importante che la moto sia sempre in ordine e controllata: soprattutto è bene tenere d’occhio la pressione delle gomme, il relativo battistrada – le gomme slick sono state studiate per la pista e non per la strada! Ottimo scegliere il pneumatico più adatto per la città o per i lunghi viaggi. I freni sempre in ordine, un imperativo categorico che richiede costante e periodica manutenzione

La tuta

Bene proteggere tutto il corpo con un abbigliamento adeguato che ripari soprattutto gli arti. La tuta ‘professionale’ pesa circa 4,5 kg ed è sempre indicata per le performance dei piloti professionisti e per i lunghi viaggi. Attenzione però: quando la si indossa si perdono molti liquidi per cui se si fanno lunghi percorsi è necessario fermarsi di tanto in tanto a bere per non disidratarsi. Per i piloti ‘amateurs’ scegliere i prodotti migliori e che abbiano le giunture rinforzate. Anche in città indossare sempre il paraschiena per tenere la schiena diritta e al riparo da colpi d’aria

La postura

Guidare guardando sempre la strada: non emulare i piloti che guidano su un anello ideale al massimo della velocità, pensando alla curva successiva e alla vittoria della gara! La strada è un’altra cosa: mille sono le insidie ad ogni metro e occorre tenere sempre a mente che ci sono anche gli altri! Assumere una posizione di guida corretta ed essere sempre concentrati. Allenare il polso per i freni e le caviglie per i cambi: attenzione alla posizione della schiena e della colonna vertebrale. Rinforzare i muscoli delle cosce per ‘sentire’ la moto e ‘dominarla’. Inutile e persino dannoso sporgere il ginocchio per darsi un tono da ‘manico’!

L’asfalto

Quello delle strade non è liscio e pulito come quello della pista, anzi è pieno di insidie: sporcizia, detriti, sale per il ghiaccio in inverno, granelli di sabbia sulle strade in riva al mare, asfalto drenante alternato ad asfalto più antico e liscio...

Occorre molta attenzione al centauro cittadino che deve controllare la strada centimetro per centimetro, buca per buca al contrario del centauro che ha occhi soltanto per guardare lontano e controllare la curva successiva per affrontarla senza perdere velocità

L’alcol – non dimenticare mai

Chi beve non guida e chi ama davvero l’ebbrezza della moto non beve

E se poi arrivano i dolori

Hilterapia è una metodica di cura per i dolori osseo-tendineo-muscolari che, in virtù delle sue caratteristiche tecniche brevettate, in poche sedute ti rimette in forma (www.hilterapia.it per tutte le altre informazioni e per l’elenco dei Centri in cui si pratica Hilterapia in Italia).

E’ molto indicata per lenire i dolori anche di chi va in moto come dimostra il fatto che è stata inserita tra le apparecchiature di avanguardia della Clinica Mobile, essendo lo sponsor per il Campionato 2009 della MotoGP e della SBK.

“Hilterapia si colloca tra le prime apparecchiature strumentali in uso sulla Clinica Mobile. Penso all’uso che ne facciamo per la risoluzione di edemi, dei sovraccarichi tendinei, per contrastare gli indolenzimenti muscolari con esiti di traumi anche di vecchia data, risalenti magari alla gara precedente” dichiara Maurizio Solaroli, massofisioterapista dello staff medico al seguito dei piloti.

www.asalaser.com

www.hilterapia.it