

Troppe strade abbandonate al degrado un incidente su tre è colpa delle buche

MIX DRAMMATICO CON GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E TANTE IMPRUDENZE. COSÌ NEL 2015 PER LA PRIMA VOLTA IN DIECI ANNI È TORNATO A SALIRE IL NUMERO DI MORTI E FERITI È ALTO IL COSTO UMANO E ECONOMICO. IN ITALIA SI FA SOLO METÀ DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE NECESSARI

Christian Benna

Milano

Mettersi al volante in Italia è un'avventura piena di insidie e non sempre a lieto fine. Ci sono strade che si spaccano, frantumate in mille buche, pronte a trasformarsi in paludi di terriccio e d'asfalto se gonfiate da pochi millimetri di pioggia. E ci sono viadotti e cavalcavia killer che si sbriciolano come costruzioni di marzapane. Infrastrutture spesso inadeguate per un paese avanzato che, secondo uno studio da Uk Intelligent System Reaserach e finanziato dall'Ue, sono corresponsabili di circa un terzo di tutti gli incidenti veicolari. L'insicurezza stradale è correlata nella maggior parte dei casi al fattore "umano": a provocare gli incidenti ci sono soprattutto la guida in stato di ebbrezza, l'eccessiva velocità, sonnolenza, la disattenzione (gli smartphone sono i nuovi killer), ma contribuisce non poco la scarsa manutenzione del manto d'asfalto. Lo sottolinea anche l'ultimo rapporto Ocse sul tema, il Road Safety, in cui emerge che, nel 2015, in Italia, per la prima volta in dieci anni, sono tornati ad aumentare in Italia i decessi per incidenti stradali, + 1,4% (rispetto al 2014), pari 3.428 vittime, e sono in risalita (+6,4%) anche i feriti.

Un bollettino di guerra che nel 2016 ha ripreso la sua linea discendente: 3.238 morti ma il numero di incidenti continua ad aumentare e rimane ben lontano il traguardo auspicato dalla Ue, ovvero quello di dimezzare il numero di decessi entro il 2020.

Manutenzione stradale. In Italia si fa solo la metà dei lavori che servirebbero. Questo è il grido d'allarme che l'associazione dei costruttori e manutentori (Siteb) lancia ogni anno per sensibilizzare governo e istituzioni sulla situazione drammatica della nostra rete stradale. Ebbene, nel 2016 siamo scesi al minimo storico di consumo di asfalto per un impiego complessivo di 22 milioni di tonnellate per costruire e tenere in ordine le strade. Nel 2010 i consumi ammontavano a 29 milioni di tonnellate, un risparmio che si traduce inevitabilmente nella cattiva condizione delle infrastrutture. «La situazione in Italia resta difficile - spiega Michele Turriani, presidente di Siteb - il patrimonio stradale è oggi molto degradato e notevoli sono i disagi per gli utenti della strada. Investiamo in manutenzione quanto 30 anni fa, ma su una rete molto più estesa e trafficata in condizioni già critiche da anni. Stimiamo che, a causa dei mancati investimenti negli ultimi 8 anni in

[LE INIZIATIVE]

In soccorso mappe virtuali e social network Ti avvertono dei pericoli



Mappe virtuali che segnalano i pericoli, social network civili e macchine tappa-buche: ecco come l'industria si attrezza per provare a risolvere il problema delle strade "groviera" d'Europa. La Ford sta testando un software che mostra ai conducenti, in tempo reale, le condizioni del fondo stradale. Si tratta di un progetto in crowd-sourcing, basato quindi sulle segnalazioni degli utenti, per creare una mappa che, grazie ai sensori, localizza con precisione le buche del manto d'asfalto e, se necessario, suggerisce eventuali percorsi alternativi. In Europa, secondo le stime di Ford, ci sono almeno 11 milioni di buche, ma solo la metà sono state ripristinate. La tecnologia di mappatura virtuale delle buche è al grado di segnalare la presenza di difetti del manto stradale e subito dopo lancia l'allarme a tutti i conducenti che stanno percorrendo lo stesso percorso. C'è poi il social network dei cittadini a dichiarare guerra alle buche: si chiama ePart ed è una piattaforma realizzata da Posytron, la digital factory italiana che sviluppa soluzioni web. Collegandosi su ePart, si possono segnalare i problemi rilevati (dalle buche in strada fino al lampione rotto) e seguire una procedura per notificare il tutto al comune di competenza. TotalErg ha sviluppato una soluzione rapida all'asfalto spaccato, che è stata recentemente presentata a Roma, dove buche le causano migliaia di incidenti ogni anno. La "macchina TappaBuche" consente di colmare a caldo le fessurazioni, offrendo una risposta immediata al problema quando non è possibile rifare completamente, in tempi brevi, il manto stradale.

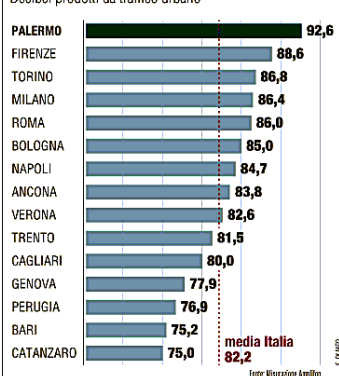
© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'insicurezza stradale ha un impatto anche economico. Si stima che i 175 mila incidenti con lesioni registrati in Italia nel 2016 siano costati circa 1,7 miliardi di euro, tra rimborsi assicurativi e riparazioni delle vetture. E il dissesto delle strade è una rilevante causa di incidenti

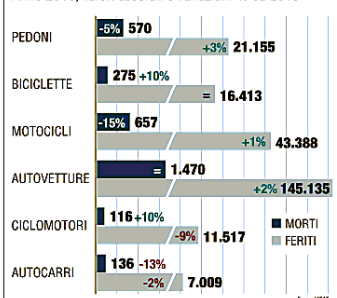
I DECIBEL NELLE STRADE IN ITALIA

Decibel prodotti da traffico urbano



GLI INCIDENTI STRADALI IN ITALIA

Anno 2016, valori assoluti e variazioni % su 2015



Sale l'allarme, soprattutto in alcune città italiane, per l'aumento del rumore delle auto che viene da strade sempre più degradate

manutenzione stradale per circa 10 miliardi di euro, per riportare la rete ai valori qualitativi standard del 2006, occorrerebbero almeno 40 miliardi di euro».

Il conto della non manutenzione. L'insicurezza stradale ha un impatto anche economico. Si stima che i 175 mila incidenti con lesioni registrati in Italia nel 2016 costino circa 17 miliardi di euro, tra rimborsi assicurativi e riparazioni delle vetture. E se un terzo degli incidenti, come suggerisce lo studio targato Ue, è causato dalla scarsa manutenzione del manto stradale, c'è il rischio che anche contribuente

dovrà presto mettere mano al portafoglio. Perché la circolare ministeriale che precisa l'articolo 14 del codice della strada inchiuda la pubblica amministrazione alle proprie responsabilità. «Gli enti proprietari, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi». In altre parole, in caso di incidente, se provata la causa della scarsa manutenzione, il conducente potrà chiamare in causa il comune e chiedere il risarcimento. E questo anche

in caso di omicidio stradale. **Giungla d'asfalto.** A piedi e in sella poco importa. Le strade sono sempre più insicure anche per chi non guida. Stando all'Istat salgono gli incidenti: +3% per 21 mila feriti tra i pedoni e +10% vittime, 275 vittime tra i ciclisti. Fuori dall'abitacolo il traffico è killer pure per l'udito. Gli italiani infatti sono i più esposti al rumore del traffico in Europa: il 49,4% contro una media del 42,9%. A dirlo è un'indagine condotta da GfK e promossa da Amplifon secondo cui le strade delle nostre città sono diventate pericolose anche le nostre orecchie: automobili e mo-



torini, clacson, sirene e mezzi pubblici producono in media 82,2 decibel e i picchi registrati a Palermo, Firenze, Torino, Milano, Roma, Bologna e Napoli superano anche la soglia di guardia degli 85 decibel, avvicinandosi pericolosamente al limite dei 90 dB, indicato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) come soglia critica per evitare danni all'udito. Un vero baccano che alimenta il nervosismo delle persone più esposte al rumore del traffico (+7 punti percentuali rispetto ai meno esposti), provoca disturbi del sonno (+4%) e fa venire il mal di testa (+6%), oltre a mettere a ri-