



E ora come si esce dall'emergenza buche?

La stato delle strade di Roma (e di altre zone d'Italia) è disastroso. Colpa della mancata manutenzione e della cattiva qualità di alcuni asfalti utilizzati. E mentre le Procure indagano su possibili casi di corruzione, noi fronteggiamo un problema che ha risvolti economici e di sicurezza stradale. Dove si troveranno i fondi necessari alle tante riasfaltature integrali ormai necessarie?

Q

uante volte vi è capitato mentre guidate di spaventarvi per un veicolo proveniente dalla direzione opposta che vi punta o vi sfiora? Inizialmente non capivate quel comportamento, pensavate alla distrazione (che pure è un problema di sicurezza gravissimo), poi vi siete resi conto che quel conducente stava evitando una grossa buca.

Se guidate una moto o uno scooter, questo andamento imprevedibile degli altri veicoli diviene ancora più pericoloso. Perché -ad esempio- in fase di superamento di una fila capita che l'auto superata scarti all'improvviso verso di voi. Sempre per evitare un cratere stradale. Senza contare che a volte le buche da evitare sono due: una dalla parte del veicolo che viene verso di voi e una dalla parte vostra, con il rischio di finire in traiettoria di collisione.

Sembra uno scherzo, scritta così su carta, ma è una situazione che ben conoscono gli scooteristi di alcune zone urbane. La qualità delle strade è divenuta per l'Italia un problema assurdo, dai molteplici risvolti negativi.

Tanto per cominciare, sono enormi i danni materiali ai veicoli, con gomme squarciate e cerchioni piegati. E per le due ruote si aggiunge un'incidentalità da buca. Quadro nero anche per le amministrazioni che non hanno investito nella manutenzione delle strade: per loro si profila il boomerang di migliaia di richieste di risarcimento da parte di utenti infuriati.

Non manca infine un'immagine negativa sugli stranieri che vengono in vacanza nel



nostro Paese. Perché basta attraversare la frontiera, per trovare strade in condizioni enormemente migliori. Una differenza palpabile, al punto che, secondo voci ben informate, un'importante casa di pneumatici avrebbe classificato le strade italiane al livello di quelle africane, destinando al nostro paese gomme irrobustite per ridurre le rotture.

La capitale delle buche sembra essere diventata Roma, dove il gelo seguito alle piogge abbondanti e alla nevicata di fine febbraio ha fatto letteralmente esplodere l'asfalto fessurato.

Manutenzione. Sarebbe servita manutenzione. Perché l'acqua penetra nell'asfalto danneggiato, vi scorre sotto, e porta via materiale, creando dei vuoti che poi si tramutano in buche. Se poi arriva il gelo, il ghiaccio si gonfia, spacca i vari strati di asfalto e il guaio è completo.

Il primo errore delle amministrazioni titolari delle strade è stato risparmiare sulla manutenzione ordinaria. Quell'opera di chiusura delle piccole buche e delle fessure. Problemi di bilancio, certo, ma i tecnici sanno bene che dopo tre anni di mancata manutenzione ordinaria, si finisce nella necessità di manutenzione straordinaria. Insomma, tocca riasfaltare la strada, con un lievitamento dei costi.

Ora fortunatamente, dopo la campagna #bastabuche dell'ANAS dello scorso anno, che ha sistemato diversi tratti di strade statali, stanno arrivando fondi anche per la viabilità locale. La Conferenza Stato-Città e autonomie locali ha approvato infatti un decreto proposto dal Ministero dei Trasporti che ripartisce 1,6 Miliardi di euro in 6 anni a province e città metropolitane per la manutenzione della rete stradale mirata soprattutto ad accrescerne la sicurezza.

Resta però il problema della diffusa scarsa qualità dei lavori effettuati. Proprio a Roma il Codacons ha recentemente prelevato campioni d'asfalto, facendoli analizzare. Ne è risultato un composto povero di bitume: solo il 3,97% della massa, mentre i protocolli dell'ANAS prevedono un range dal 4,5 al 6,1%. Il bitume funge da collante, dà robustezza al composto steso a terra. Ovvio che mettendone poco, la superficie stradale tenda a sfaldarsi presto. Senza contare che con poco bitume scende anche il coefficiente d'aderenza.

Funzionano i controlli di qualità sui lavori stradali? Sicuramente no. E questo è un problema nel problema. Perché, al di là della qualità degli asfalti, basta vedere quanti tombini non a livello ci sono per rendersi conto di come i lavori siano fatti spesso frettolosamente.

A complicare le cose, ci si mette anche lo spezzettamento della rete stradale operato ormai da diversi anni con la nota "devolution". Così capita di percorrere una strada, e di trovarla rimessa in ordine fino a un certo

punto. Poi, all'improvviso, ci si trova di nuovo a fare lo slalom fra le buche. E in caso di incidente o danneggiamento del veicolo, può essere difficile scoprire l'ente responsabile della tratta di strada in questione, visto il continuo alternarsi fra province e comuni attraversati.

Tutto questo, come dicevamo, per motociclisti e scooteristi ha importanti risvolti di sicurezza. Volete un esempio? In Italia c'è la pessima abitudine di non rispettare la distanza di sicurezza. Se si prova a lasciare spazio dal veicolo che ci precede, subito da dietro si viene superati. Così si finisce per camminare stando vicini al veicolo davanti. Cosa che non dà modo di vedere le buche. E non se ne hanno neanche avvisaglie, perché il mezzo a due ruote di solito cammina a centro carreggiata, dove non mettono le ruote le auto che lo precedono.

Poi ci sono asperità e solchi longitudinali non visibili. In auto danno fastidio relativamente. In moto deviano la traiettoria del veicolo. Per l'utente esperto sono un fastidio; per il non esperto possono significare la caduta o la collisione con veicoli con i quali si marcia parallelamente.

Tutto questo sta cambiando anche il mercato della moto. Perché con lo stato attuale della rete stradale, la guida dei mezzi sportivi è divenuta sgradevole. Meglio usare moto dotate di sospensioni dalla lunga escursione. Le enduro stradali, le moto africane. Che non a caso in Italia sono ormai il segmento di mercato più forte. L'unica difesa del motociclista per continuare a muoversi su due ruote.

Nel frattempo la Honda, che è leader nel mercato degli scooter, ha messo in commercio l'X-ADV, un ibrido fra una moto e uno scooter caratterizzato proprio dalle ruote grandi e tassellate e della sospensioni a lunga escursione. Praticamente un mezzo da fuoristrada per... andare in città!

Del resto, la casa giapponese produce e sviluppa i suoi scooter SH nello stabilimento di Atessa, in provincia di Chieti, e invia i suoi collaudatori a Roma. Perché per le buche non esiste un banco prova migliore. Decisamente un primato molto poco invidiabile per la Capitale di uno dei paesi del G7.

***Fondatore e direttore di Netbikers.eu**