

Strade colabrodo, è alto il rischio incidenti

La rete italiana è lunga complessivamente 180mila chilometri: solo per la manutenzione ci vorrebbe almeno un miliardo di euro l'anno. Nel 2010 invece gli interventi hanno toccato la punta più bassa dell'ultimo ventennio. Con la conseguenza che le buche provocano il 15-20% di scontri e cadute dagli scooter

MARCO INFANTE

Milano

Buche, cedimenti, crepe, dislivelli, mancanza di aderenza, la rete stradale italiana è una gruviere. E la situazione è destinata a peggiorare. Nel 2010 le attività di costruzione e manutenzione delle strade hanno toccato la punta più bassa degli ultimi 20 anni. Una situazione che secondo gli esperti sta per scoppiare e che già oggi è la causa del 15-20% degli incidenti stradali, con costi sociali enormi pari a circa 3-4 miliardi di euro l'anno. «In Italia i lavori di manutenzione, ogni anno, interessano appena lo 0,5% di tutta la rete stradale. Questo significa che per risanare l'intera infrastruttura servirebbero almeno 200 anni, a fronte di una vita media per ogni strada di 15-20 anni», spiega Giovanni Da Rios, professore ordinario in costruzioni stradali presso il Politecnico di Milano.

In Europa la situazione è diffe-

rente. In Germania e Francia, ogni anno, la manutenzione interessa il 4-5% della strade e dal 2009 si registrano i primi segnali di ripresa degli investimenti. L'allarme arriva anche da Siteb, l'Associazione italiana che rappresenta l'intera filiera dei lavori stradali, secondo cui lo scorso anno la produzione di asfalto ha raggiunto il minimo storico di 30 milioni di tonnellate: — 10% rispetto al 2009, il calo è ancor più netto se raffrontato con i 44 milioni di tonnellate prodotte nel 2006. «Ampliando l'analisi sugli ultimi tre anni, con il crollo dei lavori del 30%, ci si rende conto che la situazione è drammatica», spiega Carlo Giavarini, presidente di Siteb, «ogni strada richiede una manutenzione ordinaria almeno ogni 3-4 anni. Infatti, in assenza di interventi, il decadimento del manto stradale accelera rapidamente». «La mancanza di stanziamenti ordinari per il 2011 destinati a nuovi interventi suscita forti preoccupazioni», dichiara Pietro Ciucci, presidente di Anas, gestore della rete stradale ed autostradale italiana.

Le cause di questa situazione sono tutt'altro che risolte. Il taglio delle imposte locali ha lasciato le casse dei comuni a secco. Anche pro-

vince e regioni, stremate dalla crisi, hanno tagliato drasticamente le spese di manutenzione. «I costi annuali minimi necessari per una corretta ristrutturazione di tutti i 180mila chilometri della nostra rete nazionale ammontano a 1 miliardo di euro l'anno — spiega Da Rios — pari comunque a un terzo dei costi sociali pagati da tutti i cittadini per la mancata manutenzione». Un'idea originale per affrontare il problema è stata adottata a Niederrimmern, una città tedesca della Turingia, zona orientale della Germania, che ha deciso, con pieno successo, di vendere le buche delle proprie strade per 50 euro. Ogni buca riparata è stata dotata di una targhetta di metallo con il nome della persona che ha contribuito economicamente alla sua ristrutturazione.

«In Italia, invece, si spende poco e male — commenta Giavarini — risparmiando oggi sulle riparazioni di semplici buche, i comuni domani dovranno affrontare costi decisamente maggiori. Un conto sono le spese di manutenzione ordinaria, un altro è trovarsi a sistemare strade con il manto ormai divelto. A questi costi si sommano quelli legati alla montagna di ricorsi vinti dai cittadini per incidenti causati dal pessimo stato delle strade». Quest'anno ad aggravare la situazione, oltre a

una stagione invernale rigida, contribuisce l'esplosione del costo delle materie prime, con il bitume che negli ultimi due mesi è passato da 400 euro la tonnellata a 420.

«La situazione, con il petrolio volato sopra i 110 dollari al barile per la crisi in Nord Africa, è destinata a peggiorare», commenta Giavarini. Ultima piaga del settore è una concorrenza selvaggia, frutto del metodo di assegnazione «dei contratti secondo la logica del massimo ribasso, che spinge le aziende verso deprezzamenti inaccettabili con un riflesso diretto sulla qualità e la durata delle opere a danno dei cittadini», commenta Giavarini. Una soluzione potrebbe derivare dall'adozione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ovvero premiare quella proposta che, anche a fronte di costi iniziali maggiori, nel lungo periodo comporta benefici superiori alle altre offerte perché utilizza prodotti di maggiore qualità e durata.

Intanto si fa difficile la situazione delle aziende del comparto. Su circa 700 impianti la crisi ne ha spenti almeno 140, pari al 20%. E per il 2011 si profila un peggioramento della situazione a causa dell'assenza di risorse, come denunciano dall'Anas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quest'anno la situazione è aggravata dall'aumento del costo del bitume

Operai al lavoro con un compressore per il rifacimento di una strada nel centro cittadino

NLT, le immatricolazioni

Numero e variazioni %

