

# In strada

## troppi rischi per tutti

Il nostro viaggio per oltre 2.500 km lungo la Penisola porta a galla i tanti problemi della rete viaria italiana. I meno tutelati sono i motociclisti.

**L**a nostra rete autostradale, orgoglio nazionale agli albori degli anni '60, in pieno boom economico, cambiò le abitudini degli italiani, finalmente liberi di muoversi in autonomia in lungo e in largo per il paese. Oggi quelle stesse strade, che contribuirono a fare di noi un popolo di automobilisti incalliti ed entusiasti, sono l'immagine di un paese rivolto al passato, che non ha saputo modernizzare il proprio sistema dei trasporti. La rete viaria italiana è considerata un pericolo, un tarlo sempre maggiore, causa di incidenti prevedibili che si potrebbero evitare. Non a caso è cresciuto negli anni il numero delle associazioni di tutela delle vittime della strada, anche quelle per i motociclisti, i primi a pagare con un alto indice di mortalità lo scotto di infrastrutture trascurate. Le cronache ci ricordano spesso che in strada il rischio è sempre alle porte. Quando però si parla di asfalto sconnesso, di segnaletica inadeguata o di guard rail a effetto ghigliottina non è una semplice questione di destino sfortunato o di imprudenza: scelte sbagliate, scarsa manutenzione, investimenti miopi sono spesso all'origine della scarsa sicurezza stradale che emerge da questa inchiesta in lungo e in largo per la Penisola (vedi il riquadro *La nostra road map* nella pagina a fianco).

### Dove finiscono i soldi?

Eppure, stando ai bilanci, ogni anno lo Stato investe 5 miliardi di euro solo per la manutenzione delle strade. Dove vanno a

finire questi soldi? Possibile che non bastino a migliorare le condizioni dell'asfalto? In più c'è il pedaggio, che siamo tenuti a pagare al casello, e che serve a risarcire le società autostradali (oggi privatizzate) delle spese di costruzione, di esercizio e di manutenzione delle infrastrutture. Un investimento che da noi non si riesce ad ammortizzare, come invece è stato fatto da Inghilterra e Francia, dove la maggior parte delle autostrade non si paga.

### Motociclisti prime vittime

Secondo l'Acì il numero dei decessi tra i motociclisti è in aumento, in controtendenza con il diminuito tasso di mortalità tra gli automobilisti. In pratica, anche se il numero di incidenti sulle due ruote rappresenta una percentuale ridotta (13,5% degli incidenti totali), i motocicli sono coinvolti in più di un quarto dei decessi (escludendo i pedoni). In Italia ogni anno muoiono 1.350 motociclisti. Quest'anno la nostra inchiesta è focalizzata proprio su questa categoria, particolarmente a rischio. Gli stessi problemi della strada che per un'auto rappresentano un rischio, in moto possono causare un incidente mortale. Un classico esempio sono gli effetti nefasti del guard rail. Con macabra incisività l'Ami, l'Associazione motociclisti incolumi, in prima linea nella difesa della sicurezza sulle due ruote, ha definito la barriera a bordo strada "la ghigliottina moderna". Questa struttura in acciaio, progettata pensando a camion e automobili, per i

### LA NOSTRA INCHIESTA

Quanto è sicura le rete stradale italiana, soprattutto se la si percorre in moto?

#### L'ITINERARIO DEI RISCHI

Le strade sono state selezionate sulla base del loro grado di pericolosità statistica, in funzione sia del numero di incidenti sia del grado di rischio.

#### 2.500 KM VIDEOREGISTRATI

Abbiamo viaggiato a bordo di un'auto. L'intero itinerario, 2.545 km tra strade statali, autostrade e tangenziali vicino a Bologna, Napoli, Roma e Milano, è stato fotografato e ripreso con una videocamera.





## La nostra road map

Le ispezioni sono state fatte lungo strade percorse molto di frequente anche da chi viaggia in moto, quindi soprattutto sulle tangenziali attorno alle grandi città e lungo le statali.



### Tangenziali ispezionate

Tangenziale di Milano: **A1; A50; A51; A52; A4**

Tangenziale di Napoli

**GRA** Grande raccordo anulare di Roma

### Autostrade ispezionate

**A14** Passante di Bologna

**A03** Salerno-Reggio Calabria

**A14** Ferrara-Mare

### Strade Statali ispezionate

**SS 007** quater

via Domiziana

**SS 008** - via del Mare

**SS 009** - via Emilia

**SS 013** - Pontebbana

**SS 016** - Adriatica

**SS 148** - Pontina

**SS 207** - Nettunense

**SS 213** - Flacca

**SS 309** - Romea

## LE IMPRUDENZE DEI MOTOCICLISTI

**Non è solo colpa della strada, spesso è il comportamento alla guida a metterci a rischio, soprattutto sulla due ruote.**

Un corretto stile di guida, soprattutto in città, è la migliore strategia per ogni centauro per evitare rischi. Alcuni comportamenti, tipicamente scorretti, quando si verificano in luoghi della strada a rischio diventano molto pericolosi. Ecco quali sono le principali imprudenze in motocicletta.

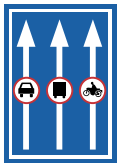
### SVOLTE A RISCHIO

Gli incroci sono tra i punti più pericolosi della strada, ma i motociclisti tendono ad affrontarli a velocità elevata. Il rischio aumenta soprattutto in caso di svolta. Se la visibilità non è buona, cresce la possibilità di avere incidenti con i pedoni.



### USO DELLE CORSIE RISERVATE

In città è la norma: moto e motorini sfrecciano nelle corsie preferenziali, riservate a tram, taxi e bus. Spesso queste corsie, rese più pericolose dalle rotaie, sono utilizzate per sorpassare ad alta velocità i veicoli incolonnati. In più, il sorpasso degli autobus ai semafori impone ai conducenti di frenare bruscamente se scatta il rosso.



### SORPASSI AZZARDATI

Su strade a doppio senso di marcia una delle manovre più azzardate è il sorpasso mentre nell'altro verso è in arrivo un altro veicolo. I motociclisti confidano nel ridotto ingombro del loro mezzo, sottovalutano i rischi e concentrano tutta l'attenzione solo su questa manovra spericolata. Il rischio di temponamento è elevato.



### ANDAMENTO A SLALOM

In città la guida in moto è spesso a slalom tra gli altri veicoli. Inoltre i motociclisti utilizzano di frequente percorsi alternativi proibiti (come marciapiedi, piste ciclabili...), cogliendo di sorpresa altri utenti, come ciclisti e pedoni.



### SCATTO AI SEMAFORI

Tre volte più degli automobilisti, i motociclisti scattano al semaforo prima che il segnale sia verde. Questo è un comune fattore di rischio per l'incidente agli incroci. Di fronte al semaforo giallo, poi, un tipico atteggiamento è accelerare per superare l'incrocio prima che scatti il rosso. Ciò aumenta anche il rischio di investire pedoni.



### FRECCE E LUCI DIMENTICATE

I ciclomotori in particolare fanno bruschi cambi di direzione senza utilizzare le frecce di direzione. Queste manovre sorprendono gli altri veicoli, costringendoli a scartare. Lo stesso viene fatto da parte degli automobilisti nei confronti delle moto, ma succede circa cinque volte di meno. Il rischio aumenta se non si usano gli specchietti retrovisori.



**Ogni anno muoiono 1.350 centauri in Italia**

» centauri in caso di impatto è una sorta di mannaia. Basterebbe applicare dei dispositivi per attenuare l'urto, in modo da proteggere i motociclisti almeno dalle situazioni più a rischio (riportiamo un esempio di buona pratica in questo senso nella foto a pagina 30). A filo della carreggiata ci sono altri pericoli. I gradevoli filari di alberi, utili a delimitare il tracciato, in caso di incidente sono pericolosi quanto un palo o un pilastro: l'impatto contro questo tipo di ostacoli è all'origine di molti incidenti mortali. Anche queste barriere andrebbero protette con "cuscini" salvavita o manicotti in plastica. Oltre ai rischi legati a problemi strutturali, esistono pericoli dovuti all'incuria. La scarsa manutenzione del manto stradale è causa frequente di incidenti. Le buche nell'asfalto sono la classica trappola da cui nemmeno gli automobilisti sono esenti, ma che per un motociclista può essere fatale.

## Ostacoli a bordo strada

**Problemi su: Quater Domiziana, Pontebbana, Nettunense, Flacca, Adriatica, Via del Mare, Romea, Via Emilia, A3 Salerno-R. Calabria, A14 passante di Bologna, A14 Ferrara-Mare, tangenziali milanesi.**



### EFFETTO PALO

Se si perde il controllo del veicolo l'impatto con questi pali è micidiale.

Al margine della carreggiata ci sono spesso ostacoli rigidi (pali, alberi, cartelloni pubblicitari, cassonetti, segnaletica) non protetti. Dovrebbero essere studiati in modo da avere superfici di impatto ampie e prive di spigoli, protetti con materiali assorbenti. Anche in questo caso, se c'è un impatto, il rischio è più elevato per un motociclista.



**CONTRO IL CEMENTO ARMATO**  
Margine stradale non protetto.

## Tracciato stradale difficile da decifrare

**Problemi sul Grande raccordo anulare, sulle statali Pontebbana, Nettunense, Pontina, Adriatica, Via del Mare, Romea, Via Emilia (tratto emiliano), Flacca, Quater via Domiziana e sull'A3 Salerno-Reggio Calabria.**

Le strade devono avere un tracciato il più possibile prevedibile per l'utente. Ovviamente ciò non sempre è possibile, anche per via della conformazione del territorio. Curve strette, salite o discese, immissioni in altre strade, passaggio da tre a due corsie, gallerie e tornanti devono essere segnalati in modo che il guidatore abbia tutto il tempo di reagire al meglio: senza frenare bruscamente (rischiando di essere tamponato), ma neanche di proseguire a velocità eccessiva per la mancata percezione di cambiamento del tracciato stradale.



### DIREZIONE CONFUSA

Un esempio di difficile percezione della curva, che peggiora di notte in condizioni di ridotta visibilità.



### TRACCIATO POCO CHIARO

Proprio all'altezza delle strisce pedonali, c'è una svolta a destra del tutto parallela alla carreggiata.

## Pavimentazione irregolare

**Problemi in particolare su: Nettunense, Adriatica, Via del Mare, Romea, Via Emilia, Quater via Domiziana, Pontebbana, A3 Salerno-Reggio Calabria, tangenziali milanesi.**

Tutte le volte che il manto stradale è deteriorato (per cedimenti, fessurazioni...) o, peggio, quando ci sono buche, la stabilità dei veicoli è a rischio. A patire il cattivo stato della pavimentazione sono in particolare i motociclisti, che rischiano più degli automobilisti di perdere l'aderenza con l'asfalto, soprattutto in caso di pioggia. Dannosi i rattoppi provvisori.



### ASFALTO SCONNESSO

Le fessurazioni dell'asfalto nel tempo si trasformano in buche pericolose. La vegetazione limita il deflusso dell'acqua in caso di pioggia.

## Visibilità e illuminazione

**Problemi in particolare sulle statali: Flacca, Adriatica, via Emilia, Pontebbana.**



### VISIBILITÀ RIDOTTA

La vegetazione può provocare un fastidioso effetto di luci e ombre.



### SORPRESA IN GALLERIA

Elementi metallici privi di protezione all'interno di un tunnel poco illuminato.

Di sera gli incidenti sono meno frequenti, ma più insidiosi: è maggiore l'indice di mortalità. L'illuminazione notturna è un importante aiuto all'orientamento, indispensabile in galleria. Oltre a un'adeguata illuminazione all'interno del tunnel, può essere utile l'impiego di vernici riflettenti. Ci possono essere problemi di visibilità anche all'aperto. La vegetazione è utile a delineare il tracciato, ma può togliere luce e a bordo strada deve essere protetta con sistemi che assorbono gli urti.

## Barriere e guard rail

**Problemi:** Grande raccordo anulare, SS7 Quater Domitiana, SS13 Pontebbana, SS207 Nettunense, SS148 Pontina, SS16 Adriatica, SS8 Via del Mare, SS309 Romea, SS9 via Emilia, A3 tratto campano, A14 passante di Bologna, A14 Ferrara-Mare, tangenziali milanesi.

Lo sbandamento e l'uscita di strada di singoli veicoli rappresentano quasi il 10% del totale degli incidenti.

La barriera di sicurezza è fondamentale per trattenere i mezzi sul tracciato e limitare i danni per gli occupanti. La barriera deve essere continua, si deve deformare gradualmente in caso di impatto con il veicolo e lo deve arrestare senza sbalzarlo o bloccarlo di colpo. I punti più a rischio sono la parte iniziale e quella finale della barriera, ma anche i punti di raccordo tra una struttura e l'altra. Il pericolo è elevato soprattutto per i motociclisti, il cui impatto contro le parti sporgenti del guard rail si rivela spesso letale.



**OSTACOLI FISSI**  
Un esempio di barriera rigida non protetta, a rischio per moto e automobili.



**CUSPIDI APPUNTITE**  
Le barriere interrotte possono entrare come baionette nei veicoli, pericolose le cuspidi appuntite.



**GUARD RAIL PROTETTO**  
La protezione continua è più sicura per i motociclisti, ma la parte terminale è a rischio.

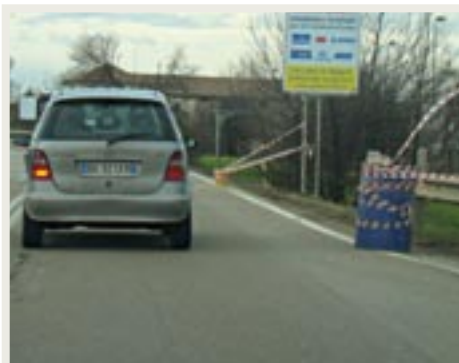
## Manutenzione

**Problemi principali:** Grande raccordo anulare, Quater via Domiziana, Via del Mare, Romea, via Emilia, A14 Ferrara-Mare e A3 Salerno-Reggio Calabria.

Gli interventi di manutenzione sono necessari per mantenere gli standard di sicurezza di base (per esempio, ripristinando il manto stradale) o, meglio ancora, migliorandoli (per esempio, sostituendo la vecchia copertura con asfalto drenante). Se è fatta male, però, la manutenzione rappresenta un ulteriore pericolo: è il caso di cantieri mal segnalati, "pezze" di asfalto sporgenti dalla superficie stradale, residui di lavori dimenticati, vegetazione incolta...

**PROTEZIONE A RISCHIO**  
I danni alla barriera metallica devono essere risolti rapidamente. Trascurarli, come in questo caso, crea condizioni di pericolo.

**CANTIERI APERTI**  
Residui di lavori non protetti: il bidone è un ulteriore ostacolo in carreggiata.



**ESCLUSIVO SOCI**

Hai subito un incidente per via di una buca? Scopri come protestare con il tuo Comune e come chiedere i danni. Vai alla voce "lettere tipo" su:

[altroconsumo.it](http://altroconsumo.it)