

Il sogno di avere strade in ordine, ovvero ripartire dalle “Piccole cose”

Pubblicato: Venerdì 5 Febbraio 2021



Gentile redazione,

Quotidianamente siamo sommersi dal vociare insistente di politici, di tecnici, di rappresentanti del mondo associativo, direttamente o tramite i giornalisti, della carta stampata o dell'etere ed ancora singoli individui che hanno facoltà di esprimersi dal pulpito radio – televisivo (i così detti opinionisti) onnipresenti e sempre ammessi alle trasmissioni alla faccia del cittadino comune costretto a subire silenzioso i loro sproloqui spesso rappresentati col tono della sentenza inappellabile.

Delle volte la scena è quella del banditore di grida di manzoniana memoria, generalmente, invece, si accavallano gli uni sugli altri similmente ai richiami dei commercianti nei mercati di una volta. In entrambi i casi la pazienza di ascoltare è messa a dura prova e raramente si riesce a resistere dal cambiar canale, testata di lettura o lasciar proprio perdere l'argomento per cambiare attività.

Gli argomenti, poi, tendono ad essere piuttosto monotoni nel breve periodo nel senso che si tende a parlare sempre delle stesse cose per giorni, settimane o mesi.

Tralasciando il caso della pandemia da SARS COV 2 con tutti i suoi risvolti per ovvie ragioni o quello dell'evoluzione del clima e dei suoi effetti sul nostro pianeta, per citare due materie attualmente divenute, inevitabilmente, “Allergeniche”, vorrei, invece sviluppare quello più recente della “Ripartenza”: proposito proclamato e declinato quotidianamente dai soggetti testé rappresentati sempre con le modalità stucchevoli che vi ho descritto, permettendomi, in punta di piedi, di proporre un aspetto che ovviamente poco o nulla ha a che fare con i mostruosi investimenti ipotizzati per accedere al

“Fondo

europeo di recupero o, meglio, di rilancio dell’economia” che menti eccelse (chiamiamole così convenzionalmente ma senza crederci veramente) hanno o stanno progettando.

Non mi avventurerò, pertanto, in ipotesi personali che aprano alla concessione dei famosi (per ora solo nel libro dei sogni) 209 miliardi di euro (o giù di lì) che l’UE dovrebbe (e qui, il condizionale è d’obbligo) generosamente elargire all’Italia se “Farà la ... brava...”.

Mi riferisco, invece, al fantasioso desiderio di vivere in un paese (in senso generico) che presenti delle strade su cui si possa transitare, in auto, in motocicletta, in bicicletta e, perfino, a piedi senza il rischio di rompere sospensioni, gomme e ruote o addirittura, cascare procurandosi una distorsione se non addirittura una qualche frattura.

Fossimo gli eredi degli antichi barbari, di altri popoli arcaici o vivessimo in zone sottosviluppate ove non vi siano le risorse per costruire e mantenere reticoli stradali degni di questo nome potrei anche soprassedere, ma come discendente diretto di Roma “Caput mundi” che fece della viabilità uno degli assi portanti della propria egemonia, non posso proprio tacere circa la scandalosa incapacità di mantenere le strade, quelle cittadine specialmente, in maniera decorosa se non proprio efficiente.

Anche perché i pronipoti dei barbari, invece, ci riescono benissimo e circolando sulle strade del vicino Canton Ticino ce ne possiamo rendere conto con immediatezza.

Tappetini d’usura in matrice bituminosa generalmente in buono od ottimo stato e con ogni probabilità della qualità adatta per ogni tipologia di tratto stradale : una breve incursione su internet alla voce “Tappetino asfalto” mi ha fatto scoprire una molteplicità di prodotti che non mi sarei aspettato, con soluzioni tecniche appropriate per ogni tipo di percorso.

Sulla nostra viabilità, purtroppo non è così.

Dando per scontata la qualità degli strati stradali inferiori e di fondazione che dovranno reggere i carichi trasmessi dalla pavimentazione superficiale (ma purtroppo non è sempre così ed i casi “scandalosi” della “Nuova” Aurelia – quella nuova da Cecina a Grosseto ed oltre – e della E 45 Ravenna – Orte sono emblematici), il tappetino d’usura dovrebbe sempre essere uniforme e regolare.

Purtroppo la realtà è ben diversa ed anche quando la pubblica amministrazione procede con la nuova asfaltatura di una via od un viale passa ben poco tempo ed ecco nuovi cantieri aprirsi e poi richiudersi rabberciando in qualche modo il fondo appena messo a nuovo lasciando nuovamente i contribuenti con strade più simili a fuoripista per gare di rally piuttosto che tracciati adatti ad auto che non siano dei fuoristrada.

Il nocciolo del problema sembrerebbe proprio questo : coordinare la cronologia delle asfaltature con i progetti pubblici o privati che coinvolgono le sedi stradali : posa di fibra ottica, adeguamenti di gasdotti, acquedotti e fognature ovvero nuovi allacciamenti da parte di privati. Missione impossibile in un paese di fatto incapace di programmare, interfacciando anche i soli attori pubblici, alcunché. Figuriamoci poi pretendere di coordinare il pubblico con il privato!

Abbandonando, dunque, la futuristica possibilità di programmare le diverse azioni che comportino rotture e scavi sulle sedi stradali in modo da garantirne l’integrità per gran parte della sua “vita” naturale si proceda, almeno, con una rigida ed attenta regolamentazione delle sistemazioni post cantiere.

Giusto per fornire qualche elemento quanto meno utile per impostare un utile confronto sull’argomento si potrebbe, per esempio, prevedere che **per rotture del manto stradale ortogonali al suo asse si debbano effettuare dei rattoppi geometricamente regolari** di alcuni metri per lato dalla linea mediana dello sconquassamento impiegando un tappetino d’usura identico a quello originale e mantenendo il piano regolare e non, come si vede in genere, una traccia sgangherata a seguire il taglio irregolare eseguito con rattoppi sfondati rispetto al piano stradale che si rompono ai primi temporali

creando vere e proprie voragini. Ugualmente, per tracciati che seguano il percorso di vie e viali, se lo stesso occupasse una parte della carreggiata, questa dovrebbe essere ripristinata interamente mentre scavi che ne interessassero la porzione mediana dovrebbero comportarne l'intera asfaltatura ex novo.

Operazioni molto costose (almeno per le opere di pubblica utilità), farà notare certamente qualcuno, che andrebbero a ricadere ancora sui contribuenti incrementando i costi dei servizi pubblici aggiornati o di nuova esecuzione.

Considerando che i servizi forniti ai cittadini, siano vecchie o nuove tecnologie, in ogni caso a loro carico, sono sempre molto cari ed in genere indecifrabili nelle singole voci, procedendo come sopra proposto si otterrebbe, per lo meno, con un modesto incremento degli oneri, di avere una viabilità regolare, sicura e senza correre il rischio, ad ogni uscita, di rovinare gomme, ruote, sospensioni, bracci oscillanti, scatole di guida e quant'altro se non addirittura le proprie gambe ed articolazioni varie.

Valerio Montonati
Agronomo

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it