

Maratona tra le buche

Raffaele Aragona

Non sbaglia chi dice che le buche di una città funzionano diceva qualcuno, sono come una sorta di termometro: misurano le linee di febbre dei suoi amministratori e insieme sono un test del più elementare tra i diritti dei cittadini: quello di camminare tranquilli per strada. La linea di mercurio sale se le voragini sono dappertutto. E allora a inciampare per primi sono proprio i suddetti amministratori. Domenica scorsa, pioveva, d'accordo. Ma se la maratona è diventata una gimkana tra le buche, con lo stesso vincitore scivolato in una pozzanghera, è fuorviante prendersela solo con la pioggia.

I pubblici amministratori dovrebbero fare l'impossibile per evitare buche, dissesti, voragini. E se la nuova edizione della corsa cittadina ha laureato vincitori il keniano Nixon e la etiope Kedir, ma ha pure registrato una serie di scivoloni e di cadute, cadute singole e di gruppo, non se ne esce prendendosela con Giove Pluvio. Anche senza pioggia, non si può dire che le strade di Napoli siano molto adatte al passeggio, figuriamoci a questo genere manifestazioni. Per non parlare della pericolosità dei marciapiedi, messi anche peggio delle strade, quanto a dissesti e smottamenti vari. Così la maratona altro non è che una nuova occasione che costringe a denunciare il cattivo stato di manutenzione delle nostre strade. Percorrere alcune di esse in automobile o in moto mette a dura prova gli ammortizzatori del veicolo e il fisico dei viaggiatori; s'immagini andarvi a piedi, con passo veloce, sotto la pioggia e con l'ansia di arrivare per primo: se Fidippide corse per annunciare la vittoria, i maratonei di oggi corrono per conquistarla e, se l'araldo di Milziade arrivò ad Atene crollando al suolo stremato dallo sforzo, i nostri maratonei corrono il rischio di grosse scivolate, pericolosi inciampi e spettacolari capitomboli.

Le strade generalmente sono realizzate per gli autoveicoli, ma qualche volta anche per i pedoni; così come le zone pedonali sono destinate naturalmente a chi va a piedi, ma ciò non toglie che può sempre darsi il caso che vi transitino mezzi a due o a quattro ruote. L'episodio della dissestata pavimentazione di via Chiaia (episodio ritornato di recente di attualità in virtù dei nuovi rappezzi di asfalto sulle lastre dissestate), al di là delle riflessioni già espresse da più parti – compreso da chi scrive – deve indurre a ulteriori e diverse considerazioni. Non è possibile, infatti, trascurare due punti fondamentali.

Il primo, di natura tecnica, si riferisce al fatto che, pur essendo stata prevista un'utilizzazione della strada riservata ai soli pedoni, ciò non può giustificare in alcun modo quanto verificatosi. Si tratta, in ogni caso, di una strada cittadina e per essa non può escludersi l'eventualità di un transito di automezzi, saltuario o meno che sia, e perciò non può aver senso aver realizzato pavimentazione e sottofondo in relazione a quella che può essere una limitazione soltanto transitoria dell'uso strada.

Il secondo punto è di natura amministrativa in quanto non è possibile ammettere che episodi siffatti rimangano senza l'individuazione degli effettivi responsabili; non è possibile che si continui a non individuare gli "autori" di simili inefficienze o di "mala gestio".

Non si comprende, per altro, come situazioni del genere possano verificarsi dal momento che ciascun lavoro pubblico necessita sempre di approvazioni preventive, controlli contemporanei e, infine, di un collaudo a opera finita. E allora non può essere soddisfacente che l'Amministrazione, in relazione all'episodio di via Chiaia, abbia risposto annunciando un'ordinanza che limiterà il transito per il carico e lo scarico di merci soltanto a veicoli di peso inferiore a tre tonnellate e mezzo e aggiungendo l'intenzione di mettere in funzione i dissuasori esistenti già dall'inizio dei lavori, ma mai effettivamente utilizzati.

Raffaele Aragona