

Padova

Sicurezza. L'analisi di Davide Barin, dell'Associazione dei centauri incolumi: «Letali paletti e guard rail»

Ostacoli killer per i motociclisti «Eliminandoli morti dimezzate»

La strada più pericolosa resta via Chiesa-nuova, a seguire le direttrici percorse dal tram

Silvia Fabbi

silvia.fabbi@epolis.sm

Le tragiche morti di Tommaso Pengo giovedì mattina e di Massimo Occhipinti venerdì sera hanno diversi particolari comuni. Vittime giovani in entrambi i casi ma, soprattutto, tutti e due viaggiavano a bordo di una moto. Due cadute autonome dall'esito terribile quanto assurdo, due morti che, forse, si potevano evitare. Eppure i decessi dei centauri potrebbero essere dimezzate, rendendo meno pericolose barriere e guard rail posti a bordo strada. «Il problema è la velocità di decelerazione» spiega il padovano Davide Barin, vice presidente nazionale dell'Associazione motociclisti incolumi. In parole povere: se mi schianto contro una barriera piatta come un guard rail di quelli, diffusi in Spagna, che arrivano fino a terra, posso sperare di farmi "solo" male. Ma se finisco contro un segnalatore di curva come Massimo Occhipinti ho ben poche probabilità di salvarmi la vita. Proprio queste protezioni mobili attacca Barin: «Il Comune riceve dall'Ue fondi per gli interventi sulle strade, per cui si sbizzarrisce nel porre paletti di protezione per i pedoni, cordoli deceleranti e guard rail che finiscono per risultare letali per i motociclisti».

COL RISULTATO che solo in via Chiesa-nuova sono 52 l'anno i morti tra motociclisti e ciclisti: è questa la via più pericolosa dell'intera città. «Abbiamo già provato a informare gli amministratori della grave situazione a Padova e provincia, ma fanno sempre orecchie da mercante» spiega Barin. Che snocciola una breve mappa dei luoghi più pericolosi per chi viaggia su due ruote in città. A partire dal cavalcavia Borgomagnano, dove Massimo Occhipinti ha perso la vita venerdì sera. «Dopo i lavori per il cantiere del metrotam, gli automobilisti che dalla stazione sono diretti all'Arcella so-



► Barriere di protezione per i pedoni in via Sarpi

L'ultimo addio a Tommaso nella chiesa di Terranegra

Folla silenziosa

Una folla silenziosa ha dato ieri mattina l'ultimo saluto a Tommaso Pengo, il 24enne morto in Vespa all'alba di giovedì tornando da una serata di festa. Piena la chiesa dell'Internato Ignoto, pieno il sagrato del tempio di Terranegra, insufficiente a contenere le centinaia di amici, parenti e conoscenti. Nel corso della cerimonia il fratello Martino ha letto una struggente lettera in cui parla della sua percezione della morte di Tommy, mentre tornava da Parma dove si trovava. «Ma almeno ho potuto dirti che ti voglio bene» ha concluso Martino.



► Il messaggio degli amici

no costretti a deviare a U in via Sarpi - chiarisce Barin - ma nel corso di questa operazione mettono in pericolo i centauri, che regolarmente passano inosservati e a volte rischiano per essere investiti». Stesso discorso vale per la zona di via Zara e il collegamento con il cavalcavia Camerini: qui un cartello segnala l'ingresso in una zona col limite dei 30 all'ora. La auto che fanno manovra per invertire il senso di marcia però si muovono da padrone della carreggiata e talora prendono in pieno chi viaggia su due ruote. Non è un caso che secondo le statistiche se al volante di un'auto c'è un motociclista la probabilità di fare incidenti è del 72 per cento minore. A proposito di tram Barin si sfoga, definendolo un vero e proprio cancro per la città: «Le corsie di cemento ai lati della via guidata costringono i motociclisti a vere e proprie acrobazie per stare in piedi nei

La chiave

1 Statistiche dal 2001

Nel 2001 gli incidenti mortali rilevati dai vigili sono stati 10. Nel 2002 il numero è salito a 22; nei primi 8 mesi del 2003 hanno raggiunto quota 15. Nello stesso anno in totale i decessi sulle strade sono stati 126.

2 Impennata dei decessi

Le statistiche più recenti registrano un generale dimezzamento dei decessi per sinistro: meno morti in auto, aumento del 37% i decessi in motociclo.

3 Migliaia le vittime

Ogni anno sono 1.500 i motociclisti che perdono la vita sulla strada. La cifra si ridurrebbe di metà in assenza di paletti, guard rail "all'italiana", rotaie e ostacoli vari.

cambi di direzione e con un po' di pioggia diventano immediatamente scivolose». Ma pericolose sono diventate quasi tutte le intersezioni tra direttrici diverse. Nella zona vicino all'inceneritore l'umidità prodotta dalla ciminiera rende sdruciolabile l'asfalto proprio in curva. «Questa zona - chiarisce Barin - era stata riconosciuta pericolosa già dall'assessore alla Mobilità della passata amministrazione, eppure non è ancora stato fatto nulla». Stesso discorso vale per via Sette Martiri e per via Vecellio, dove i passaggi pedonali sopraelevati costituiscono una vera e propria rampa per chi viaggia su due ruote. E diventano mortali, come nel caso di Tommaso Pengo. Nella zona del ponte dei Graissi, sulla strada che porta a Camin, c'è uno spartitraffico a centro strada che finisce per essere esattamente in mezzo a una curva. ■