

## E45 Ravenna-Cesena, nel video di un pendolare la drammaticità della superstrada. Bonaccini e de Pascale intervengano

Interrogazione di Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) sulle inadempienze dell'Anas



**15 Marzo 2021** "La morte, il 25 febbraio scorso, di Lorenzo Campanini, infermiere, 24 anni, sul tratto maledetto dell'E45 tra Ravenna e Cesena secante, dovrebbe svegliare le coscienze di chi ci governa sullo stato perennemente straziante di quei 30 chilometri di cantieri vecchi e nuovi, alcuni chiusi e poi riaperti, altri abbandonati, in cui versa questa superstrada da video game", afferma Michele Moretta, del Comitato operativo di Lista per Ravenna, "uno dei tanti pendolari che si guadagnano ogni giorno la propria unica vita mettendola in gioco, andata e ritorno, tra Ravenna e Cesena".

Moretta spiega la situazione con un video che ha ripreso di persona, compreso negli otto vorticosi minuti di questo link, realizzato con la collaborazione tecnica dell'ingegner Dario Gentilini, che sarà oggetto di un'interrogazione al sindaco del capogruppo di Lista per Ravenna in consiglio comunale Alvaro Ancisi. ([https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=1976641862504673&id=100004766342150](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=1976641862504673&id=100004766342150)).

"Su quel tratto - aggiunge Moretta - si sono arrivati a contare anche 18 cambiamenti di corsia. Mentre dribbli tra una strettoia ed un'altra, la morte ti aspetta ad ogni svolta di carreggiata, e ci vuol niente che non la schivi. Alla Golf di Lorenzo è bastato toccare appena lo spartitraffico sullo scambio di Borgo Faina (qui sotto) per perdere di brutto l'aderenza, decollare dall'asfalto per un'accelerazione irrefrenabile, carambolare contro un camion in arrivo dal fronte opposto, ribaltarsi e schiacciare la vita del giovane conducente. Una vita in tutto, non una su tre come nei video game.

Speravamo che i quattro cantieri di un anno fa, aperti da mesi, anche da più di un anno, oltre a tre abbandonati da sei o sette, si riducessero ad uno o due grazie al primo lockdown, quando il traffico è stato pochissimo. Sono invece diventati una decina. Più cantieri significano più cambiamenti di corsia, maggiore sfruttamento delle corsie appena riasfaltate, dover di lì a poco rifarle ancora, rischio della pelle ogni volta raddoppiato. Provare per credere.

Per due terzi del percorso viaggi su una carreggiata con una sola corsia per senso di marcia. Nessun tramezzo tra i due sensi di marcia, ma birillette di gomma da venti centimetri largamente sparpagliati per terra. Preghi che il camion davanti a te non sbandi. Che quello dietro e quasi ti

spinge abbia freni perfettamente efficienti. Che l'autista dell'autotreno di fronte a te sia ben sveglio e riposato.

Speri che la tua macchina non abbia un guasto improvviso, perché alla tua destra c'è una specie di trampolino in calcestruzzo in forma di guard rail. Niente corsia di emergenza, non una piazzola di sosta. Chi si ferma è perduto. Ti piovono sul parabrezza sassi e detriti sparati dal camion davanti. Schivi buche e oggetti di cantiere qua e là. Questo è il video game di tutti i giorni. Aggiungi, secondo la sorte, pioggia, nebbia, ghiaccio o buio, a volte anche tutti. D'autunno e d'inverno l'asfalto è uno scivolo".

"Responsabile di questo sfacelo è ANAS, posseduta interamente dallo Stato italiano tramite il ministero dell'Economia e delle Finanze. Comuni, Province e Regioni hanno dunque tutto il diritto e il dovere di alzare la voce e di battere pugni sul tavolo quando le loro strade in gestione ad ANAS subiscono degrado e disfacimenti da urlo.

Lo stato tragico di questo pezzo di E45 non sembra però interessare i massimi esponenti del nostro territorio di fronte ad ANAS, che sono Stefano Bonaccini, presidente della Regione, e Michele de Pascale, sindaco e, in quanto tale, presidente della Provincia di Ravenna, nonché, a livello nazionale, presidente dell'Unione delle Province Italiane e membro della Conferenza Stato-città e autonomie locali.

Siccome il nostro sindaco può dunque confrontarsi alla pari coi vertici di ogni apparato governativo o impresa di Stato, ci rivolgiamo a lui, quale nostro diretto interlocutore, perché innanzitutto chieda e riceva da ANAS i seguenti chiarimenti:

- 1) per i cantieri attivi o sospesi in questo tratto di E45, quali sono l'oggetto e l'importo di ogni appalto, il nome della ditta affidataria e le date di inizio e prevista fine dei lavori;
- 2) le ragioni per cui il "cantieraggio" (per così dire) di almeno 20 chilometri si protrae indefinitamente con tale incredibile densità di lavori in corso o sospesi;
- 3) entro quale termine l'intero percorso potrà vedersi libero da cambiamenti di corsia o di carreggiata;
- 4) dopodiché, in caso di successivi nuovi interventi, se non convenga procedere a fondo per singolo appalto investendovi le risorse utili per assicurare l'efficace e piena tenuta a lungo termine dei lavori, evitandone prematuri collassi;
- 5) in quanto alle barriere divisorie utilizzate negli scambi di corsia o di carreggiata, un piccolo sbattere contro le quali lancia in aria la vettura proprio nel momento in cui dovrebbe controsterzare (come avvenuto a Lorenzo Campanini), se non convenga utilizzare colonnine o sistemi a dissipazione di energia, cosicché, entrandovi a contatto, si deformino, assorbendo energia cinetica. Questo per l'emergenza, eventualmente nominando un commissario perché vi ponga fine entro un termine ragionevole.

Si dovrà poi realizzare la completa rimozione della vecchia pavimentazione e il rifacimento della fondazione stradale fino agli strati più profondi, indispensabile per adeguarne la resistenza ad un'arteria di rango europeo, snodo fondamentale di tutti i trasporti stradali internazionali lungo la dorsale Adriatica, qual è l'E45. Opera del cui investimento deve farsi carico fin d'ora il Governo italiano dietro pressione particolare della Regione Emilia-Romagna".

*(nella foto lo scambio a Borgo Faina, dove ha perso la vita Lorenzo Campanini)* 