



Africa, la morte ha le ruote

Nel silenzio del mondo, ipnotizzato dalle crisi di Ebola e da Boko Haram, la strage dimenticata resta quella della strada

(ASAPS) – Le strade più pericolose del mondo sono quelle africane: 24,1 decessi ogni 100mila abitanti (in Europa 5,1), uno dei tanti primati *neri* dell'Africa, reso noto dalla Commissione Economica Africana dell'ONU in occasione della terza conferenza sulla sicurezza stradale tenutasi ad Addis Abeba (Etiopia) a metà luglio, alla quale hanno partecipato tutte le nazioni dell'area, ad eccezione di Algeria ed Eritrea.

Parliamo solo in Africa di almeno 281mila persone che perdono la vita ogni anno, secondo l'ultimo rapporto, ritenuto però da molti poco affidabile oltre che parziale, e relativo ai dati del 2013: lo spaccato è quello di un'immensa rete di strade – se così possono chiamarsi, infestate da orde di camion antichi e sovraccarichi di masserizie ed esseri umani, di pulmini e bus lanciati in velocità, spesso a fari spenti anche di notte, di moto e macchine scassate, di patenti comprate o rilasciate su semplice richiesta, di polizia corrotta e di leggi assurde. In Africa si stima che circolino solo il 4% dei veicoli del mondo, ma il traffico restituisce oltre l'11% degli incidenti mortali: il dato è comunque da considerarsi parziale e quindi incompleto.

Impossibile stabilire quanti e quali incidenti siano legati all'ebbrezza, nonostante il proibizionismo islamista, perché l'alcol qui lo si distilla dove capita e dove droghe come il khat o la miraa sono alla portata di tutti, più o meno come una bevanda in autogrill, e per di più legali in molti stati.

Se nel *nostro mondo* hai sonno, ti fermi in autogrill e ti prendi un caffè o una bevanda



eccitante, che in occidente si definisce “energetica” per non far scandalizzare nessuno. Non è provata una correlazione tra stupefacenti eccitanti e guida professionale: da noi la droga è più che altro sballo.

In Africa fai la scorta di foglie di khat e poi ti metti a masticare, per restare sveglio e lavorare.

Ci sono autisti che dicono di aver guidato per giorni, di aver percorso migliaia di chilometri fermandosi solo per fare gasolio, pipì in corsa e un sorso d'acqua dalla bottiglia.

Poi finiscono addosso alla gente che cammina, perché quando il khat termina il proprio effetto, il sonno arriva come un colpo sparato a bruciapelo e ti stende all'improvviso.

Non è tutto: secondo le ricerche scientifiche, questa foglia stimola la produzione di dopamina e l'effetto collaterale più comune è l'insorgenza di incubi, allucinazioni e aggressività, effetti che dovrebbero essere evitati soprattutto quando si è alla guida di un bestione di 40 tonnellate a 140 all'ora.

D'altra parte, se ti fermi sei perduto: perdi il carico, o la vita, oppure perdi il lavoro, perché un altro disposto a tutto per una manciata di

dollari lo si trova ovunque.

Un inferno: le strade più trafficate, quelle che mettono in collegamento il miliardo e 166 milioni circa di abitanti del continente (almeno secondo le stime 2014), sono più pericolose di un campo minato e chi può ci resta lontano.

Nessuno mette le cinture (4 su 100, dicono alla polizia di Addis Abeba) e da queste parti si tende ancora ad attribuire una morte sulla strada alla fattura di uno stregone o alla maledizione di un certo punto. Del resto, ci sono paesi in Africa in cui i “neri albi” vengono rapiti e fatti a pezzi a causa della magia di cui il loro corpo sarebbe intriso. Venduti come tonno in scatola o come amuleti, per propiziare elezioni politiche o avventure commerciali.

Chiedetelo alle ONG che lavorano sul posto, per averne la conferma.

La flotta di camion scartata dal mondo moderno già negli anni '80 e tenuta insieme col fil di ferro, letteralmente, percorre le piste al massimo della velocità e non passa ora che qualcuno non ammazzi qualcun altro. L'airbag non esiste, l'ABS nemmeno, poca traccia di assicurazioni: in Etiopia, dove gli esperti si sono riuniti, si stimava nel 2013 un rapporto di 17,6 morti ogni 100mila abitanti e di 3,9 morti ogni 100mila veicoli. In Eritrea il numero schizza a 48,4 ogni 100mila abitanti.

Proprio in Etiopia quei camion li chiamano “*Al Qaeda*”, tanto sono temuti, tanto sembra impossibile fermarli.

Neppure nelle città le cose vanno meglio: nessuno sa dove attraversare, non ci sono strisce pedonali e in pochi riescono a capire cosa sia il differenziale di velocità. Così, attraversano credendo di essere visti, pensano che chi arriva si fermerà. A volte gli investitori scendono, tirano da una parte il cadavere e poi ripartono come se nulla fosse e di quell'incidente resta solo una scalfitura sull'avantreno, che si aggiunge a quelle provocate dall'investimento di animali.

Un genocidio tra i tanti che si consumano in Africa, più subdolo della denutrizione, lontano dai clamori dell'ebola (ad agosto 2014 si contavano in Africa 961 morti e 1.779 contagiati) e dal profilo mediatico poco interessante, sicuramente meno attraente di Boko Haram.

Nella parte sub-sahariana, solo l'AIDS riesce ad ammazzare un numero maggiore di persone di età compresa tra i 15 e i 44 anni.

Per i bambini, invece, i bull-bar di camion e macchine sono già la prima causa di morte e per un africano il rischio di morire ammazzato o di riportare invalidità in un incidente stradale è 100 volte più alto che per uno di noi. L'OMS aveva detto, nel 2008, che i dati allora disponibili erano da considerarsi sottostimati di almeno 12 volte e che il numero di morti effettivo sarebbe aumentato dell'ottanta per cento entro il 2020, a causa dell'aumento del numero della popolazione e della crescita del livello di motorizzazione. Ma allora, i numeri veri, ci sono?

La vera epidemia fuori controllo, in Africa, ha il motore diesel, il virus non ha la patente ma guida, il “medico” non c'è e se c'è ha spesso la testa girata dall'altra parte.

Qualcosa si muove, ma la contraddizione africana è troppo grande per essere risolta da sola, come dimostra il caso del Ruanda: nel 1997 – a seguito della pubblicazione di un rapporto della Banca Mondiale che aveva definito quelle di Kigali le strade più pericolose d'Africa – ha ridotto i limiti di velocità, introdotto l'obbligo del casco per i motociclisti e della cintura per gli occupanti dei veicoli, riformato sia il sistema di conseguimento della patente sia il codice della strada, imponendo sanzioni severissime, e introdotto un sistema di autocontrollo della corruzione che spedì in carcere decine di agenti. Risultato:

30% dei morti in meno nel giro di un biennio ma anche stravolgimento delle rotte commerciali terrestri. Fine del lavoro per migliaia di persone.

Perché contraddizione? Solo tre anni prima, negli stessi confini, si consumò il peggior genocidio dalla seconda guerra mondiale, con lo sterminio di 800mila Tutsi da parte degli Hutu in soli 100 giorni.

Bisogna crederci però.

Da Addis Abeba la notizia è che dei 23 paesi che hanno aderito ai lavori, i primi della classe sono il Ghana, la Nigeria (dove Boko Haram impera) ed il Sud Africa e che il 40% dei paesi sarebbe sul punto di mettere in atto un insieme di riforme. Di contro, il 30% degli stati africani non ha ancora adeguato nemmeno i sistemi di rilevazione dei dati, falsando – questo è il nostro parere – anche quel poco che di buono poteva venire da una conferenza continentale di questo genere.

Lo diciamo senza paura di scandalo ma con grande frustrazione, perché anche noi italiani non riusciamo a sapere quanti incidenti siano alcol o narco-correlati.

E probabile che, lontano dalla spinta delle grandi lobbies del farmaco, che a scadenze più o meno regolari lanciano allarmi apocalittici su pandemie più o meno nuove (da quella della mucca pazza all'avaria, dall'ebola al semplice vaccino per l'influenza), pochi ritengano che investire sulla sicurezza stradale in Africa abbia un senso.

E nell'immaginario collettivo, che senso ha parlare di cinture di sicurezza in un continente in cui in molte zone tutti ammazzano tutti a colpi di machete?

L'Africa è lontana da noi perché ci fa comodo così, non c'è dubbio.

L'abbiamo depredata di ciò che da noi è ricchezza e ora ci spediamo indietro milioni di veicoli che qui proclamiamo fuori legge, per le emissioni e per la sicurezza.

E quando lo facciamo, ci vantiamo anche di esportare qualcosa, ma sappiamo benissimo che esportiamo rottami che qui costerebbe troppo smaltire.

Assai diverso sarebbe se – invece dei barconi – gli immigrati arrivassero qui coi camion e coi bus che gli abbiamo spedito noi.

Ora aspetteremo altri cinque anni per scoprire che in Africa avremo fallito anche sulla sicurezza stradale, come con la denutrizione, con le guerre, con i massacri etnici e religiosi, semplicemente dimenticando. (ASAPS)

***Responsabile della comunicazione Asaps e Consigliere Nazionale**

Ci vogliono i numeri per vincere le sfide.

Strade, autostrade, aeroporti, ferrovie, viadotti, ponti, gallerie. In Italia e nel mondo, Vitali S.p.A. è in grado di realizzare ogni genere di infrastrutture per la mobilità ed il trasporto. Lo fa da **general contractor**, intervenendo dalla fase progettuale fino alla consegna dell'opera finita. Un'azienda capace di unire elevati livelli di **innovazione tecnologica** con l'esperienza di una **tradizione costruttiva** maturata nel corso dell'ultimo mezzo secolo.

2014. Operazione di adeguamento della pista e delle infrastrutture dello scalo di Orio al Serio.

www.vitalispa.it

[VITALI]
Infrastrutture