

# Strade piene di pericoli e pedoni come birilli

In meno di un anno in città sono morte tre persone investite dalle auto  
Nel bilancio si contano anche una trentina di feriti: i rimedi finora inefficaci

di Davide Pinna

ORISTANO

Sabato mattina ancora una frana, poi le sirene dell'ambulanza e i soccorsi. Fortunatamente era qualcosa di poco serio, ma è l'ennesimo incidente stradale che ha coinvolto un pedone e ormai la percezione generale, supportata anche da numeri, è che a Oristano c'è una vera e propria emergenza. Stavolta la vittima, che è stata trasferita all'ospedale San Martino per accertamenti, era una giovane studentessa e si può quasi parlare di incidente annunciato, visto il luogo in cui è accaduto l'investimento: via Cagliari, all'altezza dei palazzi Saia, nei pressi della stazione dei pullman dell'Arst. È un punto che qualsiasi oristanese definisce uno dei più pericolosi di tutta la città, a causa dei parcheggi a ridosso delle strisce, dell'alta velocità delle macchine in un tratto senza semafori o incroci e della scarsa illuminazione.

Non erano passate nemmeno 24 ore dai funerali dell'ultima vittima, il tabaccaio Carlo Ligas, 62 anni, investito in via Mattei nella tarda serata di lunedì e morto in ospedale dopo due giorni di agonia. Negli ultimi dodici mesi per le strade cittadine ci sono stati altri due morti: Virginio Atzori, 87 anni, investito a metà settembre in via Gennargentu e Ettore Mereu, anche lui 87 anni, travolto a dicembre 2018 in via Cagliari, nei pressi della rotatoria di piazza Manno. Un totale di tre morti in un anno e oltre venti feriti, è la conferma che a rischio sono soprattutto anziani e giovanissimi.

La questione dal punto di vista statistico è abbastanza semplice: più macchine circolano, più alto è il rischio di incidenti e a Oristano, di automobili, ne girano troppe. Basta dare un'occhiata al Piano urbano della mobilità e alla sua relazione illustrativa per rendersi conto di come la rete stradale cittadina non sia in grado di accogliere l'impres-

sionante numero di automobili che vi transitano ogni giorno. Ma per diminuire il numero di automobili ci vuole tempo e una strategia elaborata, su cui il Comune sta lavorando da anni e che, come ripete l'assessora alla Viabilità Pupa Tarantini «vedrà i suoi primi effetti con l'apertura dei nuovi parcheggi in via Mariano IV e nella zona della stazione ferroviaria. Questo ci consentirà anche di rimuovere i parcheggi a ridosso delle strisce pedonali, ora non possiamo farlo perché nell'appalto per i parcheggi a pagamento è previsto un numero ben preciso di stalli».

Il problema è che le soluzioni tampone, come i passaggi pedonali illuminati e gli occhi di gatto sull'asfalto per segnalare la presenza delle strisce anche dopo il crepuscolo, si sono rivelate un vero e proprio flop. Costati diverse migliaia di euro, gli attraversamenti luminosi di via Cagliari e viale Diaz realizzati due anni fa non sono mai entrati in funzione se non in rare occasioni. «Mi dicono - spiega l'assessora Tarantini - che il problema è dato dalle fronde degli alberi che impediscono alla fotocellula di attivarsi, abbiamo già chiesto di intervenire con la potatura», intanto sono passati due anni dalla loro installazione e i soldi spesi si può dire che siano stati buttati. Gli occhi di gatto sono invece "saltati", lasciando dei vistosi buchi sull'asfalto.

Insomma, per vedere meno macchine in città e quindi ridurre la probabilità di incidenti, ci vorrà del tempo anche perché, visti i chiari di luna, il parcheggio di via Mariano non è certo in fase di ultimazione. In un convegno sulla sicurezza stradale degli anziani, organizzato dalla **Fondazione Unipolis** e dai sindacati confederali, in molti si sono detti disponibili a riattivare il servizio dei nonni vigili che, almeno nelle ore di punta, potrebbero presidiare i punti critici.





In alto un attraversamento pedonale luminoso fuori servizio; i soccorsi dopo un incidente e gli occhi di gatto