

Torino-Pinerolo, un bilancio da meditare, mentre si discute sul futuro

Strada che costa 40 vite l'anno

Da gennaio allo scorso novembre quasi 500 incidenti, oltre mille feriti - Gli indennizzi per vittime, ricoveri ospedalieri (degenze medie di 20 giorni), riparazione veicoli e assicurazioni portano a un passivo di circa 10 miliardi - La Regione: «Non costa meno una rete viaria più moderna?»

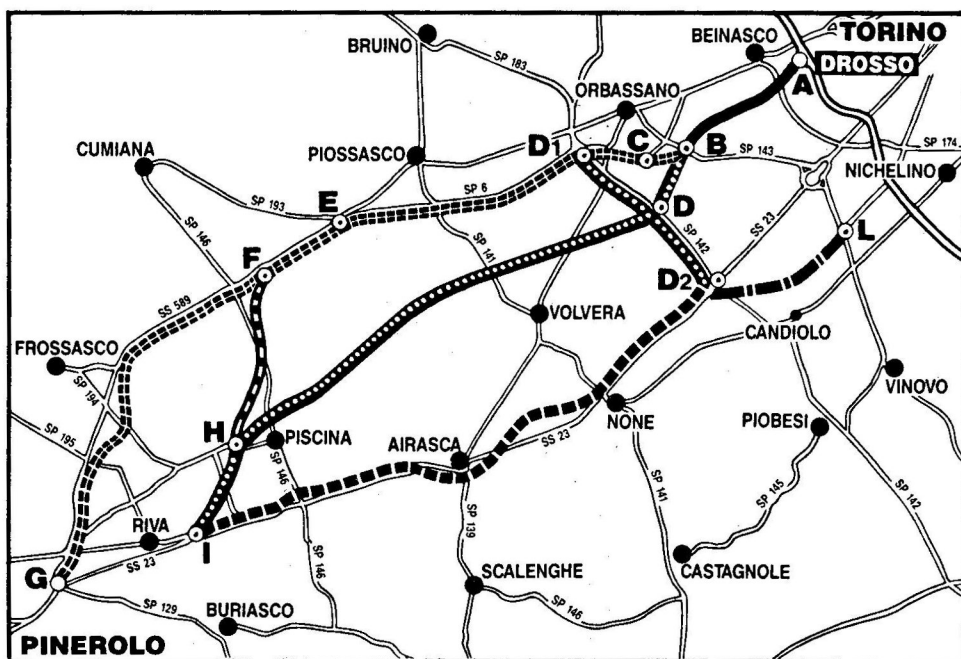
Mentre si discute (senza cadere) se è meglio ampliare le due statali che congiungono Torino a Pinerolo oppure se vale la pena di costruire ex novo una strada alternativa, e si progettano riconvallazioni per ridurre la pressione del traffico nella viabilità a monte di Pinerolo, c'è un dato certo su cui riflettere: ogni anno, il costo complessivo dell'attuale rete viaria si aggira intorno ai dieci miliardi.

I conti li ha fatti con rabbia e pignoleria il dottor Giovanni Rissone, coordinatore sanitario della comunità montana Val Pellice. Rabbia perché si domanda «vale la pena di tirare su i bambini con i denti a porta, insegnare agli adulti a restare sani per poi averseli morti in uno dei tanti incidenti». «Stiamo assistendo a un massacro — ammonisce — ma sembra e nessuno se ne rende conto».

La pignoleria sta nei numeri con i quali Rissone documenta la relazione inviata al presidente dell'Usi: da gennaio a fine novembre, 2 incidenti, 40 morti, 1018 feriti. In media, più di tre feriti il giorno e un morto la settimana.

I maggiori pericoli. Le statistiche del Pinerolese assorbono circa il 65 per cento dei feriti e dei morti, le strade della Val Pellice il 25 per cento e quella della Val Chisone circa il 10 per cento. Innanzitutto in pianura si muore più.

«punti neri». Sono segnati anche nelle mappe nazionali: Airasca, Pinerolo, Cumiana, Brichera, Porte, Luserna San Gio-



Le ipotesi alternative per migliorare i collegamenti fra Torino e Pinerolo: o il raddoppio della «589» (da B a G) e della «23» (da D2 a I) oppure la costruzione della superstrada (da D a I)

vanni, Vigone, Frossasco, Villar Perosa, Cercenasco, None, Riva, Cavour, Piscina.

I costi. Spiega Rissone: «Li ho indicati non per cinismo, ma perché l'aspetto economico è un problema reale, che deve essere valutato come costo del non cambiamento della situazione».

Le voci del «passivo». Morti: l'indennizzo medio è di 130 milioni per vittima; totale: 5 miliardi e 200 milioni. Feriti: contando soltanto i

ricoveri per una degenza media di 20 giorni sono 5720 giornate pari a lire un miliardo. Riparazione dei veicoli: stando ai dati Isvap (istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private) il costo medio per riparare un'auto è di 1.300.000 lire, quindi il totale supera il miliardo e 227 milioni.

In tutto, 7 miliardi e mezzo a cui vanno aggiunti il costo di 705 interventi ospedalieri per feriti non ricoverati, ma

curati, i servizi di soccorso, i sussidi per gli orfani e i danneggiati, i costi delle invalidità permanenti, degli interventi sanitari e riabilitativi dovuti a danni traumatologici, le assenze dal lavoro, le spese amministrative.

Il totale. I dieci miliardi di cui scriviamo all'inizio sembrano addirittura «stretti». Dieci miliardi per dieci anni fanno cento miliardi: la spesa con cui si potrebbero raddoppiare le Statali «23» e «589», oppure costruire una nuova «direttissima» tra Torino e Pinerolo.

Le vittime. Ancora qualche cenno statistico: la fascia di persone più colpite dagli incidenti ha età compresa tra i 18 ed i 40 anni.

Il quale aggiunge: «Proiettando i dati raccolti nei dieci anni passati si può calcolare

con approssimazione certa che vi sono stati sulle strade in questione circa 400 morti e 10 mila feriti. Di fronte ad una casistica così impressionante non riesco a capire come mai un ospedale come quello di Pinerolo non sia ancora stato dotato di un reparto rianimazione, che non esista un servizio di coordinamento per le urgenze, che non vi siano ambulanze dotate di farmaci ed apparecchi per l'emergenza. E che i politici siano tanto insensibili da non affrontare seriamente il nodo delle strade di collegamento tra due poli ad alta pendolarità».

Gli ostacoli. Sappiamo quali sono gli ostacoli che impediscono di chiudere un problema sul tappeto da troppi anni: proprietari di fertili terreni si oppongono all'alternativa della «direttissima» perché temono una perdita secca di ricchezza immobiliare; alcune forze politiche, specialmente il pci, puntano sul raddoppio delle Statali il cui costo sembrerebbe superiore alla costruzione di una nuova strada (senza contare l'allungamento dei tempi per progettazioni tutte da fare, comprendenti numerose varianti in prossimità di aree urbanizzate).

Nel frattempo, gli incidenti stradali aumentano di pari passo con l'incremento del traffico (in un anno il tasso di crescita è stato del 10 per cento). Non ha torto l'assessore regionale Eugenio Maccari, pinerolese, a commentare: «Se niente si muove, gli unici a trarne profitto saranno i gestori di pompe funebri e chi produce casse da morto».

Pier Paolo Benedetto