



Circolo Legambiente Valtiversa



Osservatorio del Paesaggio
per il Monferrato e l'Astigiano



Terra Boschi Gente e Memorie

Una prima vittoria nella battaglia per la salvaguardia delle alberate stradali

Dopo anni di tentativi infruttuosi, convegni, tavole rotonde, articoli sui giornali e sui periodici, nonché pressioni sui parlamentari e sugli amministratori locali, abbiamo finalmente ottenuto una prima vittoria carica di speranze per un futuro migliore del verde lungo le strade italiane: la Commissione Ambiente della Camera ha accolto le nostre osservazioni alla Legge Delega per la modifica del Codice della Strada. Ricapitoliamo i punti salienti della vicenda:

Avevamo descritto in un articolo del Novembre 2013 la grave situazione delle alberate stradali e delle fasce boscate laterali, a rischio di estinzione per la complessa e intricata normativa: <http://www.salviamoilpaesaggio.it/blog/2013/11/alberate-stradali-a-rischio-di-estinzione/>

Fin da quando abbiamo capito che non si poteva affrontare il tema operando solo a livello locale, ci siamo dedicati a studiare attentamente le leggi, i decreti, le circolari ministeriali, arrivando a definire una prima serie di modifiche "chirurgiche" al Codice della Strada al fine di risolvere alla base il problema, legittimando e promuovendo la presenza delle alberate almeno sulle piste ciclabili e sulle strade secondarie, definendo regole per limitare la velocità e ipotizzando per i privati distanze ridotte dal confine stradale. Le modifiche proposte liberavano inoltre da una pesante responsabilità i gestori delle strade, spesso in preda al comprensibile terrore di poter essere incriminati e condannati penalmente, come accaduto ad un tecnico dell'ANAS nel 2010.

Il primo tentativo, infruttoso, ci ha costretto ad addentrarci ancora di più nella sfera legislativa: abbiamo così iniziato a seguire il processo di modifica del Codice della Strada, in corso di revisione dopo 22 anni, anche per accogliere le istanze dell'utenza debole (in primis i ciclisti e i pedoni). Questa volta abbiamo cercato di inserire le nostre proposte come osservazioni alla Legge-Delega e siamo riusciti ad ottenere un primo risultato: la Commissione Ambiente della Camera, riunita in sede consultiva il 9 settembre, ha dato all'unanimità parere favorevole alla Legge-Delega, facendo proprie le nostre osservazioni.

Il resoconto della seduta si trova in: <http://www.camera.it/leg17/126?idDocumento=1588> seguendo "Esame in Commissione" e quindi "Sede consultiva", cercando l'VIII Commissione Ambiente: nonostante alcuni errori (probabilmente dovuti alla trascrizione) e la dimenticanza di qualche parola chiave, le osservazioni ricalcano fedelmente quelle da noi proposte.

Ricordiamo che il Codice della Strada è un Decreto Legislativo scritto dal Governo sulla base di una Legge-Delega del Parlamento, nel nostro caso la Legge-Delega è stata discussa dalla Commissione Trasporti ed è attualmente all'esame dalle altre Commissioni, tra cui quella che si occupa di Ambiente. Nella legge-delega vengono indicate le linee-guida su cui dovrà svilupparsi l'azione legislativa del Governo, quindi volutamente in sede consultiva non abbiamo proposto le solite numerose e incomprensibili modifiche "chirurgiche", limitandoci a poche affermazioni di principio.

Esaminando gli Atti, ci sembra particolarmente significativa una premessa: *"superando l'attuale approccio, che consiste esclusivamente nel tagliare gli alberi, provocando danni paesaggistici gravi e permanenti"*

Analizziamo le osservazioni come appaiono nel testo (in corsivo):

"valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che il codice della strada rechi:

a) *la definizione delle alberate stradali nelle fasce di pertinenza e di rispetto, tramite la loro definizione, al pari di altri elementi stradali come le banchine o gli spartitraffico;*

La richiesta delle Associazioni è di legittimare la presenza di alberi definendo cosa si intende per "alberata stradale": ad oggi questa definizione non esiste e le conseguenze sono tutte negative: ad esempio fuori dai centri abitati non è possibile ripiantare gli alberi malati abbattuti, non è possibile realizzare nuove alberate per ombreggiare una pista ciclabile, non è possibile proteggere gli alberi durante i lavori stradali, e così via.

b) *la possibilità di conservazione degli alberi e delle siepi nelle fasce di pertinenza e di rispetto delle strade modulando i divieti in relazione alla categoria delle stesse;*

La nostra richiesta è leggermente diversa: noi vogliamo consentire non solo la conservazione, ma anche l'impianto di nuovi alberi, altrimenti per forza di cose perderemo negli anni tutto il patrimonio arboreo; i divieti (accettabili) dovranno essere modulati in

funzione della categoria della strada (quello che vale per un'autostrada a sei corsie non necessariamente vale anche per un sentiero o una pista ciclabile, come oggi accade). Inoltre vorremmo che le distanze venissero stabilite dal limite esterno della carreggiata, e non dal confine stradale: le due definizioni erano simili nel secolo scorso, ma oggi le autostrade e superstrade hanno il confine anche a decine di metri dal limite della carreggiata. In altre parole, se voglio evitare che un albero cadendo invada la carreggiata, misuro la distanza di piantamento dal limite della carreggiata e non dalla rete di protezione che delimita il confine.

c) *deroghe alle distanze minime per realizzare opere di ingegneria naturalistica con uso di alberi e siepi per la protezione delle strade o per costruire barriere naturali antirumore e antiinquinamento al posto delle barriere artificiali;*

Oggi di fatto non è possibile realizzare efficaci opere naturali ed ecocompatibili a protezione delle strade, in quanto per mantenere le distanze bisognerebbe piantare a decine di metri; inoltre in una scarpata la misura deve essere effettuata dalla base della stessa. Ma anche un comune che voglia realizzare una barriera antirumore o antiinquinamento ai lati di un'autostrada o di una tangenziale deve rispettare le stesse distanze, e quindi utilizzare fasce laterali molto ampie, almeno 50 metri per lato. Troppo.

d) *obblighi di piantamento di alberi e siepi nelle aree di servizio e sosta;*

Chiunque entri in un'area di sosta all'estero noterà la presenza di alberi ombrosi di grandi dimensioni, quasi totalmente assenti in Italia: i gestori, vuoi perchè la normativa è oscura, vuoi per un puro calcolo economico, evitano accuratamente di piantare alberi, limitandosi nel migliore dei casi a qualche cespuglio a crescita lenta; considerato che nelle aree di servizio e sosta la velocità dei veicoli è molto limitata, non ci sono motivi per lasciarle desolatamente assolate.

e) *regole precise per la corretta gestione e protezione delle alberate esistenti, anche in relazione alle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle strade.*

Oggi non ci sono regole univoche e i risultati si vedono: potature eccessive o erronee che portano i rami rimasti o l'intero albero ad ammalarsi divenendo pericoloso, scavi per il passaggio di tubature con il taglio delle grandi radici laterali e la sicura compromissione dell'equilibrio statico dell'albero, danni ai tronchi non protetti dalle ruspe, solo per citare alcune situazioni molto comuni.

Nelle osservazioni approvate non è riportata quella (da noi proposta) relativa ai guard-rail di protezione o ai limiti di velocità in presenza di alberate stradali: sarebbe opportuno prevederli per aumentare la sicurezza stradale fuori dai centri abitati.

Ringraziamo tutti i sostenitori dell'iniziativa, associazioni, privati, enti: senza tali apporti, quanto descritto in questa nota non si sarebbe mai realizzato. Grazie!

A questo punto la palla ritorna alla Commissione Trasporti, che potrebbe anche non considerare le osservazioni ("*valuti la Commissione di merito l'opportunità*"), poi si andrà in aula dove potrebbero comparire emendamenti contrari a quanto indicato, infine il Governo avrà a disposizione 12 mesi per redigere il testo del nuovo Codice, e potrebbe non seguire fedelmente le linee-guida dettate dalla Legge-Delega. Non abbiamo quindi finito di lavorare, anzi la parte più gravosa comincia oggi, ma il risultato ottenuto è comunque significativo.

Angelo Porta, Franco Correggia, Marco Devecchi

Nelle foto:

1. Strada alberata in olanda – Marco Devecchi
2. Abbattimenti lungo una strada comunale a San Sebastiano Po (Torino) – Adelina Botero
3. Ex-statale 10, km 52, estate 2011 – da StreetView
4. Ex-statale 10, km 52, inverno 2013 – Angelo Porta

