

ALBERI E INFRASTRUTTURE VIARIE

Un connubio migliorabile



ANGELO PORTA – LEGAMBIENTE PIEMONTE



MARCO DEVECCHI - OSSERVATORIO DEL PAESAGGIO
PER IL MONFERRATO E L'ASTIGIANO



FRANCO CORREGGIA – TERRA BOSCHI, GENTE
E MEMORIE

Convegno AIPCR, ROMA - 28 Novembre 2014

In questa breve presentazione spieghiamo perché tutte le alberate stradali extraurbane e le fasce boschive laterali stanno per scomparire dal panorama italiano, le conseguenze e le nostre proposte per migliorare la situazione. Per approfondire l'argomento occorre fare riferimento ai Quaderni AIPCR 2014, Codice ISBN: 978-88-99161-01-9 Codice ISBN-A: 10.978.8899161/019 Comitato Tecnico 2.5, Presidente Arch. Paola Villani.

Il «Regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio» Firenze, 15/11/1868 prevedeva queste distanze:

- Strade Nazionali e Provinciali:
 - Alberi di alto fusto: 3 metri dal ciglio della strada
 - Siepi fino a 1.5 metri: 50 centimetri dal fosso, almeno un metro dal ciglio della strada
 - Siepi oltre 1.5 metri: 3 metri dal ciglio
 - Strade di montagna: mezzo metro dal ciglio
- Strade comunali
 - Un metro dal ciglio o dal margine esterno del fosso

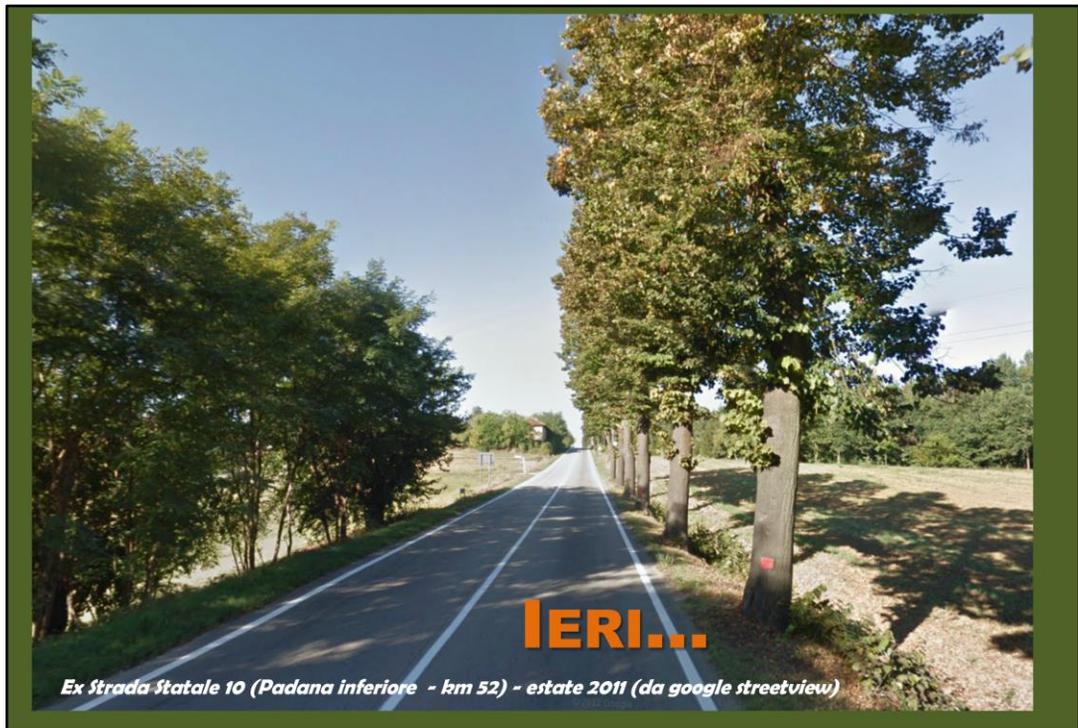


Fino alla metà del secolo scorso, in Italia moltissime strade "Statali", "Provinciali" e "Comunali" erano ancora accompagnate dalle antiche alberate napoleoniche, a volte più recenti ed impiantate prima della Seconda Guerra Mondiale. Dopo l'ultima guerra, l'esigenza di allargare le strade per rispondere all'aumento vertiginoso del traffico ha portato all'abbattimento di buona parte degli alberi, soprattutto lungo le strade extraurbane principali; a partire dal 1964 – a fronte di una serie di gravi incidenti stradali - è cominciato l'abbattimento sistematico delle alberate sopravvissute fuori dai centri urbani, fortunatamente fermato due anni dopo dalla circolare 11 Agosto 1966 n.8321 del Ministero dei Trasporti che prevedeva anche il reimpianto degli alberi abbattuti perchè malati. Purtroppo il Codice della Strada e relativo Regolamento di Attuazione del 1992 – ancora vigenti - hanno "dimenticato" le alberate stradali extraurbane e fissato regole estremamente restrittive per le fasce boschive nelle aree di rispetto.

Semplificando, il Regolamento di Attuazione, articolo 26 comma 6, vieta ai privati di impiantare alberi (fuori dai centri abitati) ad una distanza dal confine stradale inferiore all'altezza massima che la pianta potrebbe raggiungere a maturità, quindi ad esempio 30-40 metri per un pioppo bianco, 25-90 metri per un eucaliptus, 30-40 metri per un platano, 30 metri per un tiglio. Il limite di 6 metri - spesso citato – è solo il minimo e vale solo per gli alberi che a maturità non raggiungeranno tale altezza (in pratica per gli arbusti). Il Regolamento non distingue le strade, quindi la regola vale per le autostrade a 6 corsie ma anche per le strade secondarie, per le piste ciclabili e gli itinerari pedonali, forse anche per le strade interpoderali. Né il Codice della Strada, né il Regolamento si occupano degli alberi che si trovano sul ciglio della strada (tecnicamente "fascia di pertinenza").



Il risultato del quadro normativo del 1992 é stato da un lato una serie di sentenze di condanna dei proprietari di piante nelle fasce di rispetto, anche se regolarmente potate o addirittura coltivate in vaso, dall'altro le soluzioni "all'italiana" di alcuni Comuni che hanno spostato il limite del centro abitato per garantire la possibilità di conservazione e reimpianto in alcune alberate storiche extraurbane. In alcuni casi, ad esempio lungo l'Aurelia nel tratto comprendente San Guido, sono stati impiantati nuovi alberi per ricostituire i filari.



Per più di 15 anni la norma é comunque rimasta praticamente “dormiente”, ma nel 2010 la sentenza della Corte di Cassazione n. 17601, condannando penalmente un cantoniere dell’ANAS per non aver impedito lo scontro – con conseguenze mortali – di un’auto contro un albero, ha di fatto esteso il divieto di impianto al ciglio della strada e assegnato all’Ente gestore il compito di far rispettare la legge. La successiva circolare 3224 del Ministero dei Trasporti pur riconoscendo che gli alberi già presenti sul ciglio delle strade “possono non essere rimossi”, ha di fatto ribadito che non é possibile il reimpianto degli esemplari malati o danneggiati; anche la risposta del Ministero (2012) alle precise richieste di Pronatura non si discosta da questa interpretazione. Molti Enti gestori (Province, Comuni) hanno ricominciato a tagliare.



Sono solo alcuni esempi di quanto successo in Piemonte, e che potrebbe succedere in tutta Italia.

PERCHÈ?

1. Il Codice della Strada non definisce le alberate
2. Il CdS prevede per i privati distanze di decine di metri dal confine stradale, non distinguendo la autostrade dalle piste ciclabili e sentieri (fuori dai centri abitati)
3. Nel 2010, la sentenza 17601 della Corte di Cassazione ha condannato un cantoniere per non aver impedito uno scontro con un albero
4. Gli amministratori hanno paura e tagliano.

Ex Strada Statale 10 (Padana inferiore - km 52) - 2013 (foto di Angelo Porta)

Emblematica é la vicenda della provincia di Asti, dove l'Amministrazione Provinciale – guidata da un Commissario Prefettizio dopo le dimissioni della giunta - ha attuato sin dal 2012 due iniziative:

1- l'abbattimento progresivo e sistematico di buona parte delle alberate stradali ancora presenti, comprese le traverse interne dei centri abitati, motivato con le precarie condizioni di salute degli alberi - verificate senza strumentazione specifica da tecnici non specializzati - oppure con la pericolosità statica degli alberi stessi - ad esempio quelli che si trovano sulle tangenti interne delle curve – dichiarando l'impossibilità di predisporre soluzioni tecniche alternative all'abbattimento (guard-rail, limiti di velocità).

Applicazione letterale del Codice della Strada



2- l'individuazione sistematica dei proprietari di appezzamenti confinanti con le strade provinciali e l'invio di lettere raccomandate individuali richiedenti il rispetto del Codice della Strada e Regolamento di Attuazione, mettendo in copia i Comuni e i Comandi dei Carabinieri. Ai proprietari riottosi é stata inviata almeno una lettera di richiamo. Moltissimi proprietari si sono affrettati a tagliare anche gli alberi plurisecolari, impiantati ben prima del 1992, senza chiedersi se ci fossero altre vie d'uscita. Ricordiamo ad esempio che in base all'articolo 31 CdS, se un proprietario provoca la frana di una scarpata tagliando gli alberi, è multabile e deve riparare a proprie spese.



Castelnuovo Don Bosco, Gennaio 2014

Foto: Angelo Porta

Ed ecco l'effetto su una strada dell'alto astigiano, presso il Santuario di San Giovanni Bosco a Castelnuovo Don Bosco. Il palo per il trasporto dell'energia elettrica non viene considerato pericoloso.



L'esempio di Asti si sta allargando a tutto il Piemonte, ed anche alcuni Sindaci stanno facendo la loro parte abbattendo e facendo abbattere lungo le strade comunali.



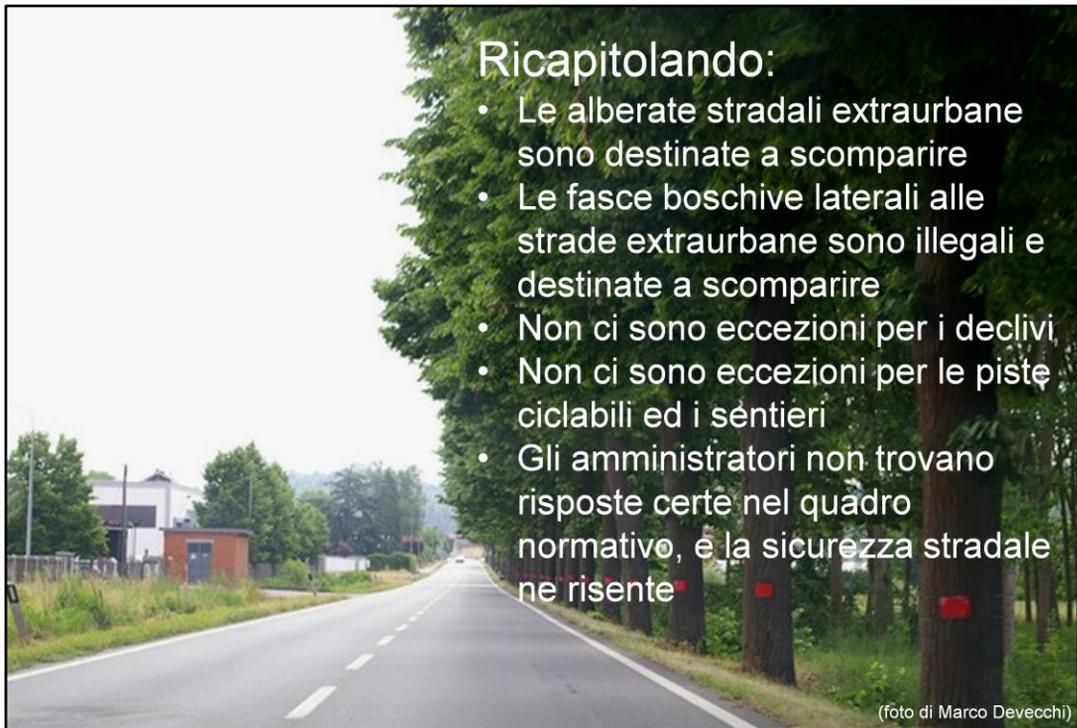
In Toscana ed in molte altre regioni gli effetti non sono stati così pesanti, ma proviamo ad immaginare cosa rimarrebbe delle pinete lungo le strade se venisse applicata letteralmente il disposto del CdS e del Regolamento, nonché gli articoli 892 e 893 del Codice Civile.



Il «REGOLAMENTO di polizia stradale e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio» Firenze, 15/11/1868 prevedeva invece:

Art. 7. Per procedere allo sradicamento dei boschi laterali alle strade di montagna, si deve in previsione farne denuncia al prefetto, il quale ha facoltà d'impedirlo qualora ne possa essere minacciata la sicurezza della strada dalle valanghe e dalle frane, oppure di prescrivere le opportune cautele.





Con l'attuale quadro normativo:

Moltissime alberate verranno progressivamente abbattute dai tecnici degli Enti gestori per eliminare una fonte di possibili azioni legali nei loro confronti; ma anche nella migliore delle ipotesi, non potendo ripiantare gli alberi effettivamente malati, le alberate sopravvissute sono inesorabilmente destinate a scomparire.

Le fasce boschive laterali alle strade sono anch'esse destinate a scomparire, e non ci sono eccezioni per i declivi franosi

Svizzera, frana travolge treno St.Moritz-Coira
Tre carrozze sono uscite dai binari, la caduta frenata dagli alberi



Per le ferrovie la situazione è analoga: quanto successo in Svizzera ad alcuni vagoni di un treno – deragliati a causa di una frana sono stati trattenuti dai larici secolari – non potrebbe succedere in Italia, non perchè le frane o i deragliamenti siano vietabili per legge... sono vietati invece gli alberi: non e' possibile conservare i boschi a meno di 50 metri dalle rotaie, e non ci sono eccezioni per le scarpate.



FRANCIA

Le norme sono tratte dal
“ CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE ”

- **Plantation d'arbres** en bord de voirie ou chemin: Les services responsables de la route peuvent planter en limite du domaine public (en bordure de route), alors que les propriétaires privés sont tenus de respecter le code civil qui impose de planter aux distances suivantes :
 - **routes nationales: 2 m** (art. 6.5 de la circulaire n°79-99 du 16/10/1979)
 - **routes départementales: 2 m** (art. 6.4 de l'arrêté du 30/03/1967)
 - **routes communales: 2 m** (art 5.3 du décret n° 64-262 du 14 mars 1964) sauf plantation derrière un mur qui clôt une propriété.

www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505
(foto di Marco Devecchi)

La legislazione francese è semplicissima: basta un articolo per stabilire la possibilità di piantamento lungo tutte le strade, ed il limite di due metri per i privati.

Inghilterra

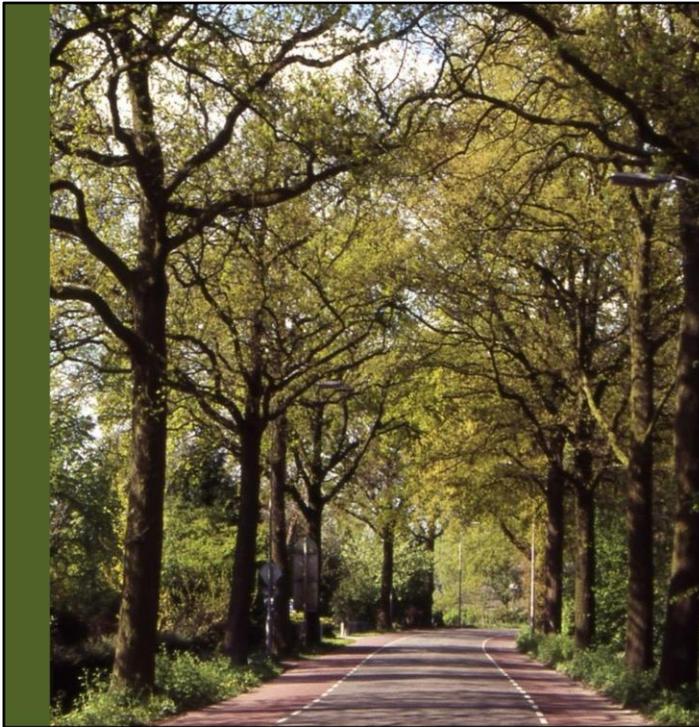
HIGHWAY WORKS, TREES AND THE LAW, TREE PLANTING

Under sections 64 and 96 of the 1980 Act highway authorities are given powers *to plant trees and shrubs in the highway, including central reservations and roundabouts* (...).

Sicurezza stradale

www.legislation.gov.uk/ukpga/1980/66/contents

Ancora più avanzata la legislazione inglese: l'Ente gestore può piantare alberi e siepi su tutte le strade, comprese le rotatorie e gli spartitraffico centrali.



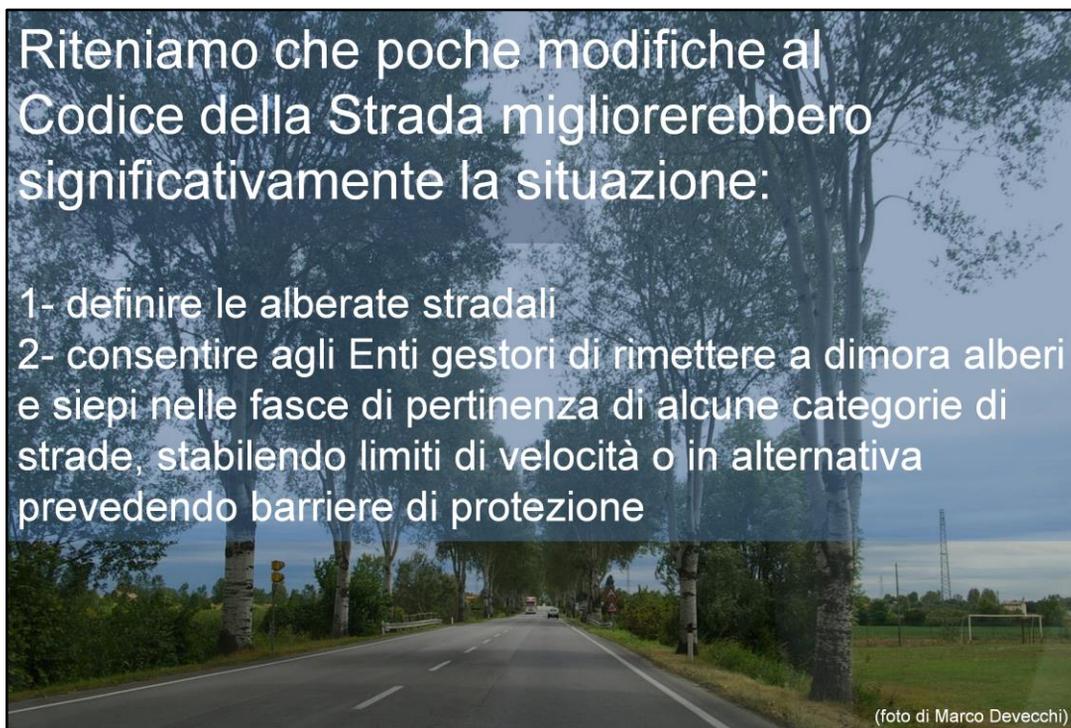
OLANDA

*Le alberature esistenti
coprono con le chiome
la sede stradale*

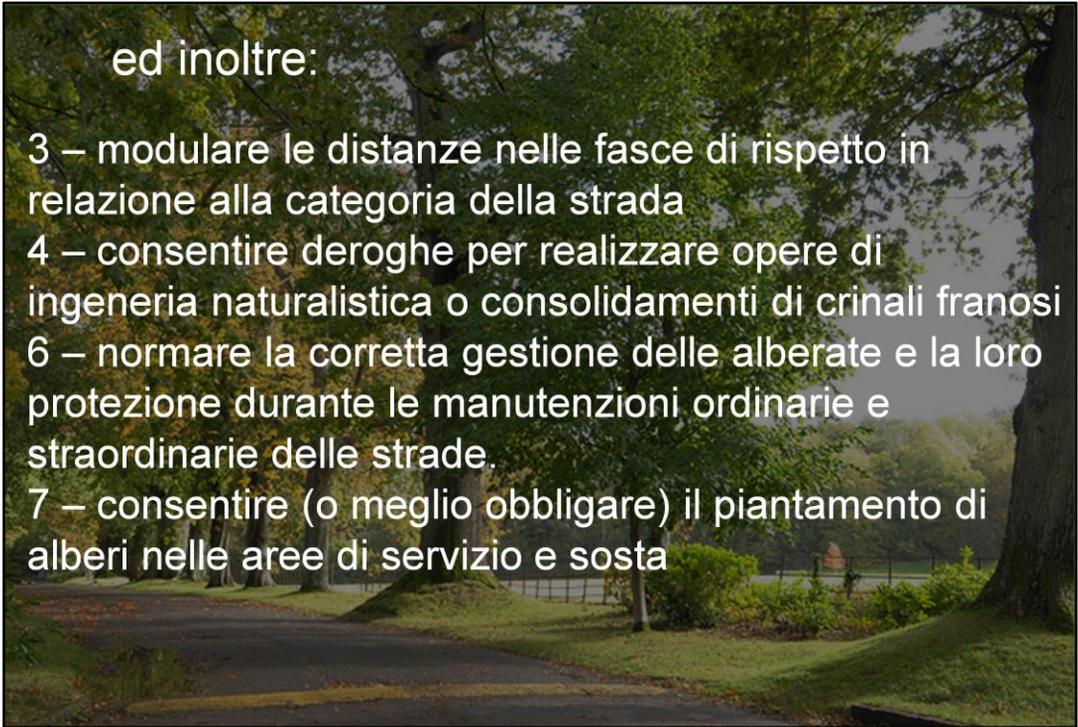
(foto di Marco Devecchi)

Riteniamo che poche modifiche al Codice della Strada migliorerebbero significativamente la situazione:

- 1- definire le alberate stradali
- 2- consentire agli Enti gestori di rimettere a dimora alberi e siepi nelle fasce di pertinenza di alcune categorie di strade, stabilendo limiti di velocità o in alternativa prevedendo barriere di protezione



Nessuno di noi pensa di alberare le autostrade o le superstrade, ma riteniamo che almeno lungo le piste ciclabili ed i sentieri sia possibile piantare alberi. Rimane aperto il tema delle strade secondarie (che in Italia comprendono sia strade ex-statali ad alta densità di traffico che strade di campagna semideserte): in questi casi si potrebbe ripiantare solo in presenza di guard-rail o limiti di velocità: riteniamo che non ci sia differenza tra un viale alberato urbano ove vige il limite di velocità di 70 km/h ed una strada extraurbana dove vige lo stesso limite. Ma dovrebbe essere possibile (obbligatorio) piantare alberi nelle aree di servizio e di sosta delle autostrade, dove sono presenti limiti di velocità molto bassi e quindi il rischio di incidente è quasi nullo.



ed inoltre:

3 – modulare le distanze nelle fasce di rispetto in relazione alla categoria della strada

4 – consentire deroghe per realizzare opere di ingegneria naturalistica o consolidamenti di crinali franosi

6 – normare la corretta gestione delle alberate e la loro protezione durante le manutenzioni ordinarie e straordinarie delle strade.

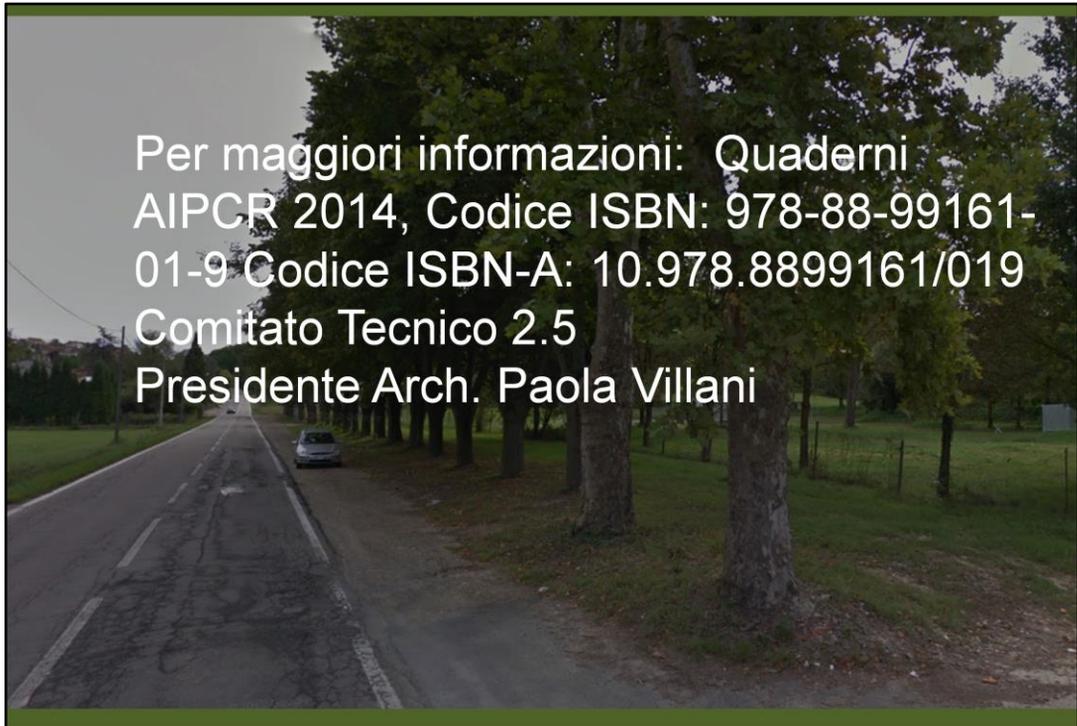
7 – consentire (o meglio obbligare) il piantamento di alberi nelle aree di servizio e sosta



Dopo alcuni tentativi infruttuosi, la Commissione Ambiente della Camera dei Deputati, riunita in sede consultiva il 9 Settembre 2014, ha approvato alcune delle osservazioni da noi suggerite al testo base della Legge-Delega sulla riforma del Codice della Strada; 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: le osservazioni ricalcano fedelmente quelle da noi proposte.

Il testo trasmesso dalla Camera alla Presidenza del Senato il 14 ottobre 2014 (n. 1638) non contiene le osservazioni approvate dalla Commissione Ambiente della Camera. A questo punto cercheremo di far presentare un emendamento al Senato (sperando che non venga messa la fiducia sul provvedimento). Se comunque la legge-delega passerà nella forma attuale, potremo intervenire presso il Ministero dei Trasporti e quello dell'Ambiente.



Per maggiori informazioni: Quaderni
AIPCR 2014, Codice ISBN: 978-88-99161-
01-9 Codice ISBN-A: 10.978.8899161/019
Comitato Tecnico 2.5
Presidente Arch. Paola Villani

Per maggiori informazioni, Quaderni AIPCR 2014, Codice ISBN: 978-88-99161-01-9,
Codice ISBN-A: 10.978.8899161/019 - Comitato Tecnico 2.5 - Presidente Arch. Paola
Villani

Inoltre, al link www.legambientevaltriviera.it/manuale-salviamo-gli-alberi-versione-3-3/ si puo' liberamente scaricare un documento completo che spiega la normativa attuale e racconta la nostra storia; sempre sullo stesso sito al link <http://www.legambientevaltriviera.it/nuova-ecologia-marzo-2014/> si trova un articolo pubblicato a Marzo 2014 sul periodico di Legambiente Nuova Ecologia.

Altri articoli sono stati pubblicati su www.salviamoilpaesaggio.it,
www.ilfattoquotidiano.it ed altre testate on-line.

Grazie per l'attenzione



Manifesto realizzato dai bambini di Montafia (AT) - 20 Novembre 2013