

# FASCE DI RISPETTO E ALBERATE STRADALI: NORMATIVA

Marco Devecchi\*, Angelo Porta\*\*, Paola Villani\*\*\*

\* Università degli Studi di Torino

\*\* Legambiente

\*\*\* Politecnico di Milano

## Introduzione

*“E’ possibile conciliare la sicurezza dei conducenti e la presenza delle piante?”*

Il presente Capitolo entra nel merito di una problematica che non è annoverata come *vexata quaestio*. Difficile reperire documentazione sul tema, pochissime le pubblicazioni tecniche o giuridiche. Il tema è divenuto di attualità a seguito di una Sentenza della Corte di Cassazione<sup>1</sup> che si è espressa in merito ad un incidente stradale mortale causato dalla fuoriuscita del veicolo e successivo impatto contro un albero *“che si trovava a meno di sei metri dal confine stradale, e quindi in posizione non consentita”*.

Il punto è quindi il seguente: è consentita la presenza di alberi all’interno delle fasce di pertinenza e delle fasce di rispetto?

### 1. La Sentenza

L’albero in questione si trovava all’interno di un’area ANAS e la Sentenza ha respinto il ricorso in quanto *“ai sensi dell’art. 3 C.d.S., p. 10, il confine stradale si identifica con il limite della sede stradale che, come correttamente ritenuto dal giudice di primo grado, non può ritenersi identificarsi con la striscia bianca continua, bensì deve ritenersi individuabile quanto meno dalla fine del manto di asfalto, manto comprensivo anche della cosiddetta banchina.”*

La Sentenza della Cassazione<sup>2</sup> viene ora citata come principio giuridico per la sicurezza stradale e la posa in

---

<sup>2</sup> Ibidem: *“Ai sensi dell’art. 40 C.d.S., “i margini della carreggiata sono segnalati con strisce di colore bianco” e, pertanto, la striscia bianca in questione rappresenta il limite della carreggiata (esclusa la banchina) e non invece di tutta la strada (banchina compresa). Tanto premesso si osserva che assolutamente incongrue sono le argomentazioni del ricorrente secondo cui, premesso che l’albero contro cui l’autovettura con a bordo la signora C. ha impattato si trovava su di un’area di proprietà ed uso esclusivo dell’Anas, unica valida fonte giuridica di riferimento sarebbe il D.M. Lavori Pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, art. 3 dell’allegato 1 e non già l’art. 26 reg. C.d.S., il quale costituisce applicazione dell’art. 16 stesso Codice. Le due norme in questione, invece, ad avviso del ricorrente, non potrebbero trovare applicazione perché si riferiscono esclusivamente ai proprietari dei fondi confinanti con la proprietà stradale. Il ricorrente, peraltro, si sofferma soltanto sull’art. 16 C.d.S., comma 1, che si riferisce ai proprietari dei fondi confinanti e non già sul predetto articolo, comma 2 che invece fa riferimento all’art. 26 reg. att. C.d.S.. Invece, come correttamente rilevato dai giudici di merito, è pacifico che l’albero si trovasse a meno di sei metri dal confine stradale, e quindi in posizione non consentita, e pertanto è appunto l’art. 26 sopra indicato che trova applicazione nella fattispecie che ci occupa, il quale, al n. 6, prevede che gli alberi non possano trovarsi a meno di sei metri dal confine stradale, norma all’evidenza finalizzata alla tutela della sicurezza degli utenti della strada, mentre non può trovare applicazione la disposizione di cui all’all. 1 D.M. Lavori pubblici (D.M. 18 febbraio 1992, n. 223), che prevede che detta distanza non possa essere inferiore a metri 5, atteso che il regolamento al Codice della Strada è entrato in vigore nel dicembre 1992, successivamente quindi al D.M. di cui sopra.”* Da qui dunque la condanna a un anno e sei mesi poiché l’ANAS non ha provveduto alla messa in sicurezza, della strada statale 75 “Centrale Umbra”, cinta di alberi secolari *“predisponendo un idoneo guardrail nel tratto di strada dove si trovava la pianta”*. E con questa (incredibile) Sentenza la Suprema Corte ha condannato per omicidio colposo il capo cantoniere dell’Anas di Foligno, reo di aver determinato il decesso di

---

<sup>1</sup> Cassazione, Sez. IV, Sentenza n. 17601 del 15/04/2010

opera di guardrail lungo le strade secolari. La Sentenza ha stabilito come gli alberi collocati nella fascia di rispetto di 6 metri (per le strade extraurbane) siano quindi fuorilegge. Molti quotidiani hanno poi riportato la notizia corredandola di significati che non trovano, come vedremo a breve, alcuna applicazione, mettendo però in allarme le associazioni ambientaliste e quanti amano le alberature stradali.

La questione verte principalmente sul fatto che l'articolo 26 del Regolamento stabilisce come la distanza "non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 metri".

E la Norma è sempre stata considerata – come tutte le Norme - non retroattiva<sup>3</sup> e, come è noto le Sentenze, anche quelle della Cassazione non hanno valenza dal punto di vista giuridico<sup>4</sup> e ha sentenziato come il divieto debba valere per tutto il patrimonio arboreo che caratterizza le strade extraurbane italiane, è doveroso analizzare la questione.

### 1.1 Commenti

Non si comprende perché la Cassazione abbia sottolineato il vincolo dei sei metri ai sensi dell'art. 26 comma 6 (5) del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada laddove è assolutamente evidente come trattandosi di "un'area di proprietà ed uso esclusivo dell'Anas" è scontato come l'albero fosse preesistente e quindi non possa trovare applicazione il disposto normativo citato che recita "da rispettare per impiantare alberi".

---

M.C., morta a seguito dello schianto della sua vettura contro uno dei platani della SS 75.

<sup>3</sup> La non-retroattività delle Norme è un principio generale dell'ordinamento italiano che ammette però la possibile retroattività per alcune Leggi amministrative, tributarie e previdenziali, quantunque queste incidano su diritti di natura economica e situazioni cristallizzate nel tempo.

<sup>4</sup> "La Sentenza emessa non costituisce (mai) [nel nostro ordinamento] una regola vincolante almeno in punto di diritto – al di fuori dello specifico caso trattato". Raimonda Tomasino, *Il valore del precedente*, Magistratura, Organo dell'Associazione Nazionale Magistrati, 2008

<sup>5</sup> Reg. CdS. Art. 26 comma 6. *La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.*

Quindi la questione potrebbe anche chiudersi in queste poche righe essendo evidente come la Norma si applichi soltanto alle specie arboree da impiantare.

Ma la Sentenza tocca anche altri punti importanti. Così come risulta dalla lettura degli atti "Per quanto attiene al primo motivo si osserva che, ai sensi dell'art. 3 C.d.S., p. 10, il confine stradale si identifica con il limite della sede stradale che, come correttamente ritenuto dal giudice di primo grado, non può ritenersi identificarsi con la striscia bianca continua, bensì deve ritenersi individuabile quanto meno dalla fine del manto di asfalto, manto comprensivo anche della cosiddetta banchina. Ai sensi dell'art. 40 C.d.S., "i margini della carreggiata sono segnalati con strisce di colore bianco" e, pertanto, la striscia bianca in questione rappresenta il limite della carreggiata (esclusa la banchina) e non invece di tutta la strada (banchina compresa). Tanto premesso si osserva che assolutamente incongrue sono le argomentazioni del ricorrente secondo cui, premesso che l'albero contro cui l'autovettura con a bordo la signora C. ha impattato si trovava su di un'area di proprietà ed uso esclusivo dell'Anas, unica valida fonte giuridica di riferimento sarebbe il D.M. Lavori Pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, art. 3 dell'allegato 1 e non già l'art. 26 reg. C.d.S., il quale costituisce applicazione dell'art. 16 stesso Codice. Le due norme in questione, invece, ad avviso del ricorrente, non potrebbero trovare applicazione perché si riferiscono esclusivamente ai proprietari dei fondi confinanti con la proprietà stradale".

Ai sensi del combinato disposto dagli art. 2 e Allegato 1 art. 3 del D.M. 223/1992 è obbligatoria<sup>6</sup> la collocazione di

---

<sup>6</sup> D.M. 223/1992 Art. 2 1 *I progetti esecutivi relativi alle strade pubbliche extraurbane ed a quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h devono comprendere un apposito allegato progettuale, completo di relazione motivata sulle scelte, redatto da un ingegnere, riguardante i tipi delle barriere di sicurezza da adottare, la loro ubicazione e le opere complementari connesse (fondazione, supporti, dispositivi di smaltimento delle acque, ecc.), nell'ambito della sicurezza stradale.*

2. *I progetti relativi alla costruzione di nuovi tronchi stradali dovranno prevedere la protezione delle zone precisate nelle istruzioni tecniche di cui al successivo art. 8.* Si veda anche quanto riportato nel Capitolo di Gabriella Caroti, Antonio Pratelli, Matteo Rossi "Elementi fondamentali per redigere un Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana" in questo stesso Quaderno AIPCR 2014.

idonee barriere di sicurezza “per tutti le gli ostacoli fissi, laterali o centrali isolati, quali pile di ponti, fabbricati; tralicci di elettrodotti, portali della segnaletica, ovvero alberature ecc, entro una fascia di 5,00 m dal ciglio esterno della carreggiata.” **per i soli tratti di strada di nuova realizzazione** aventi velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h. Quindi sono escluse le collocazioni delle barriere di sicurezza per le alberature lungo le strade preesistenti.

E per quanto attiene la SS 75 occorre stabilire precisamente se il punto in questione <sup>7</sup> potesse annoverarsi tra “**i tratti di strada di nuova realizzazione**” poiché il tracciato della strada statale 75 “Centrale Umbra” è antico<sup>8</sup> essendo stato istituito nel 1928 .

Ma vi sono altri due punti importanti menzionati nella Sentenza, relativi alla definizione di *sede stradale* e alla *proprietà dei fondi*. Questioni come vedremo fondamentali poiché da qui discendono tutti gli oneri della manutenzione.

Prima di affrontare la questione *sede stradale* è bene sottolineare come per la SS 75 Centrale Umbra – a tutta evidenza una strada extraurbana di Categoria B – e per queste categorie di strade la fascia di rispetto sia pari a 40 metri, che possono essere ridotti a soli 20 nei tratti che

---

<sup>7</sup> L'incidente è avvenuto nel 2005 prima della riqualificazione della SS 75 così come identificata nella scheda su TRAIL Umbria – UnionCamere - Osservatorio Regionale delle Infrastrutture di Trasporto e della Logistica riferita ai lavori di adeguamento del 2009 [http://www.umbria.portale-infrastrutture.it/intervento\\_scheda.asp?id=529](http://www.umbria.portale-infrastrutture.it/intervento_scheda.asp?id=529)

<sup>8</sup> Il percorso della Strada Statale 75 si snoda totalmente nella provincia di Perugia, precisamente a sud - est del capoluogo umbro, nella cosiddetta Valle Umbra. L'infrastruttura ha una lunghezza complessiva di 25,480 km, con origine nella frazione di Collestrada, comune di Perugia, attraverso uno svincolo che la distacca dalla SS 3 bis Tiberina, per proseguire fino al nodo di Foligno, dove si innesta sulla SS 3 Via Flaminia. Il tracciato si presenta a carreggiate separate con spartitraffico e due corsie per senso di marcia. L'itinerario serve alcuni centri urbani della provincia di Perugia, importanti dal punto di vista turistico e commerciale, ai quali funge come tangenziale e come raccordo alla SS 3 bis Tiberina e alla SS 3 Via Flaminia. La SS 75 risulta, pertanto, attraversata principalmente da un traffico di tipo urbano, extraurbano e di attraversamento.

interessano Comuni non dotati di strumento urbanistico<sup>9</sup> vigente.

## 2. La sede stradale

L'art. 14 del Codice della Strada assegna all'Ente proprietario della strada il compito di provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia della sede stradale, e tale obbligo si estende in ambito urbano sino ai marciapiedi e non si estende alle aree estranee circostanti, in particolare alle ripe site nei fondi laterali alle strade che, ai sensi dell'art. 31 del Codice della Strada, devono essere mantenute dai proprietari delle medesime in modo da impedire e prevenire situazioni di pericolo connesse a franamenti e cedimenti del corpo stradale o delle opere di sostegno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale, nonché la caduta di massi o altro materiale, qualora siano immediatamente sovrastanti o sottostanti, in taglio o in riporto nel terreno preesistente alla strada, la scarpata del corpo stradale.

A seguito della Sentenza della Cassazione molti Enti proprietari della strada hanno imposto il taglio delle specie arboree, sovente accollandone gli oneri ai proprietari dei fondi latitanti ma occorre analizzare a chi competano gli obblighi manutentivi, ordinari e straordinari, previsti ai fini della sicurezza, che incombono sui proprietari e gli aventi titolo dei terreni confinanti con il “corpo stradale”.

### 2.1 Proprietà dei fondi

L'articolo citato nella Sentenza (CdS art. 3, comma 10), così recita “art. 3. 10) *Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.*”

---

<sup>9</sup> Si vedano le *Schede di sintesi elaborate ai sensi della Normativa di riferimento* e riportate nel Capitolo di Antonio Cataldo, Alessandro Di Graziano, Paola Villani “*Il censimento delle strade appartenenti alla rete extraurbana: aspetti metodologici e normativi*” in questo stesso Quaderno CT 2.5 AIPCR 2014

Il D.lgs n. 285 del 1992 stabilisce come, qualora non vi siano stati atti di acquisizione o fasce di esproprio, il “confine stradale” è identificato “ dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta ”, e gli obblighi manutentivi siano a carico dell’Ente proprietario della strada.

Nella Sentenza analizzata la definizione data dai ricorrenti e relativa alla *sede stradale*, identificata con la striscia di margine, è errata. E anche per questo motivo la Corte di Cassazione ha respinto il ricorso.

Dunque, sebbene le norme relative alle fasce di rispetto, alla definizione di sede stradale, agli obblighi di manutenzione siano Norme chiarissime ed inequivocabili è evidente come non siano state correttamente recepite da alcuni Enti che

- in alcuni casi hanno proceduto con il taglio indiscriminato delle specie arboree (forse per limitare in futuro le opere di manutenzione o più probabilmente per eliminare definitivamente una possibile causa di contenzioso in caso di incidente)
- in altri casi hanno imposto ai proprietari dei fondi latitanti opere di manutenzione che non dovevano essere assegnate / imposte, senza inoltre considerare la preesistenza o le esigenze di difesa del suolo.

Alcune amministrazioni locali (Province, Comuni) paiono essere particolarmente attive nell’errata interpretazione delle Norme, e determinano danni paesaggistici gravi e permanenti.

L’inserimento di regole precise sulle alberate, i necessari limiti di velocità e dispositivi di protezione porterebbero ad un aumento della sicurezza stradale e vantaggi per l’ambiente ed il paesaggio, eliminando quindi il rischio che Enti gestori troppo solerti procedano all’eliminazione definitiva di pregevoli specie arboree e – in ambito urbano – dei viali alberati, che caratterizzano i centri abitati e molte strade secondarie.

Le Associazioni ambientaliste hanno formulato alcune ipotesi per integrare le Norme nella stesura del Nuovo Codice della Strada relative:

- alla definizione / legittimazione delle alberate stradali nelle fasce di pertinenza e di rispetto.

- all’impianto e alla conservazione degli alberi e delle siepi nelle fasce di pertinenza<sup>10</sup> e di rispetto delle strade modulandone le distanze minime in relazione alla categoria delle stesse.
- alle deroghe previste per le distanze minime da rispettare per realizzare opere di ingegneria naturalistica.
- alla possibile piantumazione di alberi e siepi nelle aree di servizio e sosta.
- alla riduzione dei limiti di velocità sulle strade ove siano presenti alberate.
- alla definizione di regole per la corretta gestione e protezione delle alberate esistenti, anche in relazione alle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle strade.

### 3. Fasce di rispetto

Per quanto attiene la presenza di specie arboree all’interno delle fasce di rispetto giova rammentare come anche nei casi in cui gli Enti Locali abbiano proceduto con una classificazione della rete stradale ai sensi del D.M. 6792/2001, l’obbligo vigente attiene soltanto i manufatti e non sia relativo alle specie arboree.

Confrontando gli articoli del Regolamento di attuazione del CdS e la definizione nel D.M. 6792 che così riporta:

*“FASCIA DI RISPETTO: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte del proprietario del terreno, di scavi, costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili. Per la larghezza vedere gli articoli 26, 27 e 28 del DPR 495/92.”*

risulta immediato constatare come nel D.M 6792 vi sia il riferimento a “*piantagioni*” che, nell’articolo 26 del Regolamento di Attuazione CdS – come già analizzato – è riferita soltanto alle “*nuove piantumazioni*”.

---

<sup>10</sup> È da rimarcare l’assenza nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di Attuazione di qualsiasi definizione di “preesistente” alberata stradale nella fascia di pertinenza, assenza che può determinare contenziosi anche relativamente alla manutenzione delle specie arboree presenti. Ed è evidente come il riferimento alle “nuove piantumazioni” non comprenda i boschi, che non vengono piantumati ma proprio per la mancanza di cure rappresentano sovente un rischio maggiore per la circolazione rispetto a quanto non siano le piantumazioni arboree vietate.

Ed è evidente come il riferimento alle “nuove piantumazioni” non comprenda i boschi, che non vengono piantumati ma proprio per la mancanza di cure rappresentano spesso un rischio maggiore per la circolazione rispetto alle coltivazioni arboree vietate.

La fascia di rispetto non rappresenta quindi, come alcune Amministrazioni<sup>11</sup> riportano, un’area “all’interno della quale le indicazioni viarie degli strumenti urbanistici possono essere modificate in sede di progettazione esecutiva” ma un’area sulla quale esistono precisi vincoli per la realizzazione di opere siano esse manufatti o nuove piantumazioni.

Ma ridurre<sup>12</sup> le fasce di rispetto per le strade di nuova realizzazione non aiuta la messa in sicurezza della rete viabilistica.



Baldichieri d’Asti al confine con Bramairate. Il medesimo tratto della SS 10 in differenti momenti della giornata: le alberature stradali contrastano efficacemente l’abbagliamento visivo.



#### 4. Ruolo e importanza del verde stradale per la qualità del paesaggio

Il tema della qualità del paesaggio sta riscuotendo a livello nazionale ed internazionale una crescente attenzione ed interesse. Ne è una chiara testimonianza l’approvazione da parte del Consiglio d’Europa a Firenze nell’anno 2000 della *Convenzione Europea del Paesaggio*<sup>13</sup> nella quale è chiaramente sottolineato il principio per cui “Il paesaggio coopera all’elaborazione delle culture locali e rappresenta una componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale dell’Europa, contribuendo così al benessere e alla soddisfazione degli esseri umani e al consolidamento dell’identità europea”. Il paesaggio è infatti un bene culturale, ma anche un bisogno sociale, costituendo un preciso elemento identificativo per chi lo vive. Un paesaggio equilibrato e ordinato produce un naturale senso di godimento estetico, all’opposto, un paesaggio

<sup>11</sup> Provincia di Trento, *Determinazioni in ordine alle dimensioni delle strade ed alle distanze di rispetto stradali e dei tracciati ferroviari di progetto* (articolo 70 della legge provinciale 5 settembre 1991, n. 22 articolo 64 della legge provinciale 4 marzo 2008, n. 1) (Testo coordinato alla DGP n. 909 di data 3 febbraio 1995 e ss.mm., di cui l’ultima, n. 2088, di data 4 ottobre 2013)

<sup>12</sup> Ibidem, Tabelle B e C

<sup>13</sup> Convenzione Europea del Paesaggio, *Preambolo*. Firenze, 20 ottobre 2000

disordinato o con elementi casuali di dissonanza ingenera sensazioni di profondo disagio. In questa prospettiva anche il patrimonio arboreo - da intendersi tanto come singoli esemplari di interesse storico-monumentale che, soprattutto, come filari ed alberature stradali - rappresenta senza dubbio una componente di fondamentale e imprescindibile importanza nella connotazione dei paesaggi europei. Il Parlamento italiano con un recente provvedimento normativo<sup>14</sup> ha voluto fornire un ulteriore e prezioso strumento di salvaguardia degli alberi monumentali<sup>15</sup> e - in modo innovativo - dei filari e delle alberate di particolare "pregio paesaggistico", naturalistico, monumentale, storico e culturale. Questa lungimirante opportunità di tutela si inserisce purtroppo in un quadro di crescente preoccupazione per la potenziale scomparsa delle alberate stradali extraurbane in ragione dell'errata interpretazione del Codice della Strada e della Sentenza precedentemente analizzata, Normativa fraintesa e inadeguata rispetto alle attuali sensibilità ed aspettative della società sui temi della qualità ambientale e paesaggistica.

##### **5. Funzioni delle alberature stradali ed opportunità progettuali**

Le alberature possano svolgere importanti funzioni di tipo ecologico ed ambientale ma è soprattutto sul piano estetico-percettivo che le alberate possono fornire i contributi più utili al miglioramento della qualità del paesaggio lungo la rete stradale extraurbana. È noto da molteplici studi come tra i fattori maggiormente disturbanti la percezione visiva del paesaggio da parte dei fruitori della rete stradale vi sia senza dubbio il disordine architettonico caratterizzante purtroppo molte aree periferiche di comuni grandi e piccoli del nostro Paese. Le peculiarità storico-artistiche dei centri storici possono essere percepite solo dopo percorsi più o meno

<sup>14</sup> Legge 10 del 14 gennaio 2013, *Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani* (G.U. n.27 del 1-2-2013 )

<sup>15</sup> Legge 10/2013 Art. 7. Disposizioni per la tutela e la salvaguardia degli alberi monumentali, dei filari e delle alberate di particolare pregio paesaggistico, naturalistico, monumentale, storico e culturale.

1. Agli effetti della presente legge e di ogni altra normativa in vigore nel territorio della Repubblica, per «alberi monumentali» si intendono: (...)

b) i filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani;

lungi attraverso aree di recente edificazione, non sempre di qualità, connotate sia da edifici ad uso abitativo, sia soprattutto da insediamenti commerciali, artigianali ed industriali di forme, dimensioni, materiali costruttivi e colori differenti e del tutto dissonanti ed incoerenti rispetto alle tipologie edilizie tradizionali presenti in loco. Un prezioso contributo, certamente non risolutivo, ma indubbiamente proficuo al contrasto del disordine paesaggistico, è rappresentato proprio dai viali alberati. La ripetizione modulare degli esemplari arborei lungo le strade rimedia in modo straordinariamente efficace alla caotica gestione dell'intorno. L'occhio del fruitore dell'infrastruttura viaria riposa nella percezione in successione degli alberi che conferiscono armonia all'insieme prima dell'arrivo alle realtà di maggior pregio architettonico dei centri storici. Non si tratta tanto di una schermatura o di una quinta verde pensata per occultare la vista di oggetti confusamente collocati a bordo strada, quanto di un elemento avente una propria identità e forza espressiva, utile per attrarre la vista e per riconciliare la stessa con il bello e l'armonia della chioma degli alberi. Non meno importante appare anche l'effetto psicologico del colore della vegetazione: il verde, infatti, di per sé rilassa ed ristora, mentre eventuali fioriture o colorazioni del fogliame nel periodo autunnale possono concorrere piacevolmente ad incuriosire ed attrarre l'attenzione e l'interesse del viaggiatore. In questa logica, il ruolo degli alberi può anche essere speso come fattore di richiamo ed attenzione verso la bellezza della natura, capace di contrastare fattori psicologici di noia e stanchezza mentale, connessi con la guida per lunghi tratti stradali. Quali specie vegetali impiegare? Appare fondamentale l'utilizzo nella realizzazione degli ingressi alberati ai centri abitati - per lo meno laddove permangano ancora elementi peculiari del paesaggio agrario tradizionale - di specie arboree facenti parte della flora locale<sup>16</sup>. L'impiego di specie autoctone rafforza, infatti, l'appartenenza della strada al paesaggio locale che può ulteriormente arricchirsi della presenza di innumerevoli specie arbustive per realizzare, ove gli spazi lo consentano, quinte verdi o vere e proprie fasce boscate con larghezze tra i 10 ed i 25 metri misurati sulla base della proiezione della chioma degli alberi. In questi casi si tratta

<sup>16</sup> Marco Devecchi, *La progettazione del verde in ambito urbano: vegetazione spontanea, ruderale, invasiva ed infestante*, in "Paesaggio urbano, Tra residui e risorse", Franco Angeli Editore, Milano, 2014

di vere e proprie infrastrutture paesaggistiche ed ecologiche che possono svolgere un importante ruolo nella gestione sostenibile del territorio e del paesaggio, funzionando in alcuni casi, come veri e propri corridoi ecologici ed habitat per molte specie di insetti, uccelli e piccoli mammiferi. Con questo tipo di approccio ecologico-paesaggistico grande interesse rivestono, anche, soluzioni progettuali connesse alla realizzazione di ampi anelli verdi periurbani, utilizzando le aree marginali residuali in corrispondenza degli svincoli e dei raccordi stradali, spesso inutilizzati o scarsamente valorizzati.

## 6. Valutazioni fitostatiche

Lo schianto di alberi e/o la caduta di rami rappresentano un pericolo non trascurabile per l'incolumità delle persone, soprattutto in riferimento agli ambiti stradali. La valutazione della stabilità degli alberi è un campo specialistico della Fitoiatria, affermatosi negli ultimi decenni mediante la definizione di specifici protocolli diagnostici finalizzati all'individuazione delle problematiche di ordine sanitario e fitostatico. Particolare importanza riveste anche nel nostro Paese la metodologia di indagine denominata V.T.A. (*Visual Tree Assessment*), i cui requisiti sono stati esplicitati nel "Protocollo ISA sulla valutazione di stabilità degli alberi", elaborato dal gruppo di lavoro sulla stabilità degli alberi della *Società Italiana di Arboricoltura* (SIA). Tale metodica permette di evidenziare criticità che possono essere oggetto di ulteriori valutazioni di tipo strumentale allo scopo di descrivere a livello quantitativo i danni o le lesioni presenti a carico degli alberi. E' importante ribadire come tali valutazioni diagnostiche possano essere effettuate solo ed esclusivamente da personale tecnico altamente qualificato, competente ed abilitato professionalmente. Tra le problematiche più ricorrenti nella compromissione della stabilità degli alberi possono essere ricordate le carie legnose dovute alla degradazione del legno da parte di microrganismi fungini, in grado di determinare, nei casi più gravi, la formazione di estese cavità. A tali situazioni di grave alterazione delle strutture portanti dell'albero hanno spesso contribuito drastiche e mal eseguite potature, come le deleterie pratiche di "capitozzatura", in grado di ridurre significativamente la longevità degli alberi, trasformandoli

in fonti di perenne rischio. La capitozzatura rende pericoloso l'albero favorendo l'invasione dei microrganismi cariogeni, a partire dagli estesi tagli sulle ramificazioni principali. Non meno seria appare la debolezza del punto di inserzione dei nuovi rami formati dopo gli interventi di capitozzatura che li espone con facilità a rotture in presenza di sollecitazioni esterne come il vento o la neve. Un'ulteriore importante riflessione merita la problematica relativa agli interventi di posizionamento dei sottoservizi in prossimità dell'albero per il rischio di gravi compromissioni dell'apparato radicale e futuri schianti.

## 7. Conclusioni

Il valore ambientale e paesaggistico delle alberate stradali suggerisce un ripensamento degli articoli del Codice della Strada e di quelli del suo Regolamento attuativo, essendo necessario poter prevedere anche al di fuori dei centri urbani deroghe alle distanze di piantagione, ove le condizioni di sicurezza lo consentano, da verificarsi in modo congiunto tra competenze di ordine viabilistico e competenze agronomico-forestali per la scelta delle specie arboree di volta in volta più opportune. Tali competenze appaiono altrettanto fondamentali per una corretta gestione del patrimonio arboreo esistente, al fine di preservare in modo scrupoloso gli alberi da danneggiamenti legati a tecniche di potatura improprie o da scavi in prossimità dell'apparato radicale.

Gli alberi sono spesso indicati come causa di incidenti stradali ma si evidenziano molteplici casi in cui questi hanno svolto un'ottima funzione di ritenuta. Infatti, sebbene siano molteplici le analisi sul tema dell'incidentalità sono relativamente scarse le indagini di correlazione dei fattori concomitanti: comportamento del conducente, prestazioni del veicolo, infrastruttura stradale, ambiente. La ricerca delle cause che hanno determinato un incidente comporta studi e ricerche spesso complesse, in quanto ogni singolo evento rappresenta sempre un caso a sé stante.

Il comportamento dei conducenti è però fortemente determinato dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dal veicolo e dallo stato dell'ambiente. Ambiente che non può essere inteso genericamente come "intorno della strada" ma soltanto in relazione alle modificazioni delle usuali caratteristiche di visibilità.



#### Riferimenti e siti web

[www.legambientevaltriverna.it](http://www.legambientevaltriverna.it)

[www.muscandia.it](http://www.muscandia.it)

[www.osservatoriodelpaesaggio.org](http://www.osservatoriodelpaesaggio.org),

Raimonda Tomasino, *Il valore del precedente*, Magistratura, Organo dell'Associazione Nazionale Magistrati, 2008

<http://www.associazionemagistrati.it/rivista-la-magistratura>

Società italiana di arboricoltura

<http://www.isaitalia.org>

#### Bibliografia

Marco Devecchi, *La progettazione del verde in ambito urbano: vegetazione spontanea, ruderale, invasiva ed infestante*, in "Paesaggio urbano, Tra residui e risorse", Franco Angeli Editore, Milano, 2014

M. Devecchi, F. Larcher, *Gli schermi vegetali*, in "Sistemi di schermatura per il controllo solare". Edicom Edizioni, Milano, 2014

F. Larcher, M. Devecchi, P. Gullino, *Dalla valutazione di impatto ambientale alla relazione paesaggistica: il ruolo dell'ecologia del paesaggio nella valutazione di progetti di trasformazione del territorio*. Atti del X Congresso Nazionale della Società Italiana di Ecologia del Paesaggio. 22-23 maggio 2008 Bari. Università degli Studi di Bari, Politecnico di Bari, SIEP-IALE  
ISBN 978-88-900865-3-3  
[http://www.biologia.uniba.it/evo-amb/PhD\\_programs/publication/pdf/mairota/3.pdf](http://www.biologia.uniba.it/evo-amb/PhD_programs/publication/pdf/mairota/3.pdf)

Paola Villani, "Le indagini relative alla responsabilità degli enti proprietari della strada" in "Indagini e rilievi nei sinistri stradali" Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, 2014

Paola Villani, "Le possibili responsabilità tecniche per l'ente proprietario della strada nei casi di sinistro mortale o con feriti gravi" Atti del Seminario organizzato da Il Circolo dei Tredici "La fase indagine nell'ambito del sinistro stradale", Salone del Parlamento, Castello di Udine, 30 maggio 2014

.. - + \* + -...