

STRADE, AUTOSTRADE E CHIUSURE PER INCENDI

NUMEROSI INCENDI NEL CORSO DI QUESTA ESTATE HANNO DETERMINATO L'INTERRUZIONE AL TRANSITO PER LUNGI TRATTI DELLA RETE STRADALE. CHIUSURE DI POCHE ORE MA CHE HANNO INTERESSATO 20 KM DI A14 E COSTRETTO ALL'EVACUAZIONE DELLO STABILIMENTO FIAT. QUALI LE CAUSE?

Si tratta ormai di un problema economico-finanziario e il clima ha giocato contro.

Le Direttive emanate in alcune Regioni fanno appello alla responsabilità e invocano competenze e opere che mai potranno essere svolte dai singoli: da un lato le Amministrazioni sono chiamate a garantire la sicurezza e dall'altro lato devono assicurare la totale accessibilità dei territori. Il tutto in una situazione di totale contenimento della spesa.

Il sistema infrastrutturale italiano a molti appare per certi versi squilibrato: pur con tutte le difficoltà economiche connesse alla manutenzione e all'adeguamento, la rete si presenta come ben sviluppata, permette l'accessibilità anche a zone che presentano bassa densità abitativa mentre la rete "definita"

di livello superiore è caratterizzata da assi congestionati sui quali si concentrano più funzioni. Tratte a volte obsolete per concezione di impianto e scarsamente mantenute specie per quanto riguarda lo stato della pavimentazione. Una rete primaria che risulterà inadeguata a sostenere eventuali incrementi di mobilità (veicoli privati e commerciali) dovuti allo sviluppo delle attività e dei territori.

Tutti gli aspetti connessi alla gestione delle strade dovrebbero tendere a restituire un quadro omogeneo e ipotizzare futuri sviluppi della rete: non si tratta soltanto di pianificare la manutenzione o stabilire quali siano i provvedimenti per la tutela del patrimonio stradale quanto valutare attentamente quali possano essere, in uno scenario di attenta valutazione della

spesa pubblica, le possibili scelte da perseguire.

Occorre partire dai dati di sviluppo economico, dai dati di traffico (o da quelli connessi all'inopportuno utilizzo delle infrastrutture da parte di alcune specifiche componenti veicolari), sia per supportare la progettazione di nuove opere sia per una più attenta valutazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Se è corretto intervenire per migliorare la sicurezza stradale è ancora più impellente assicurare la sicurezza dei territori, contrastando i rischi e individuando tutte le cause che portano a una diffusa fragilità ambientale (incendi, frane, allagamenti) e individuare se la mancata manutenzione della sede stradale o la deliberata scelta di demandare ad altri le opere di mantenimento delle fasce di pertinenza possa aver accelerato i processi in atto.



1.



2. Un esempio di inesistente manutenzione ordinaria

LA MANUTENZIONE DELLA RETE STRADALE

Per quanto riguarda la viabilità secondaria, in molti casi si registra un'inadeguata programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, una mancata programmazione che di fatto sta progressivamente portando a un decadimento del patrimonio infrastrutturale e a una crescita delle cause passive di incidentalità.

Per assicurare una sorta di riequilibrio finanziario, molti Enti hanno adottato manovre strutturali di riduzione delle spese correnti, effettuando una rigorosa rivisitazione dei servizi erogati, procedendo alla riorganizzazione degli stessi sebbene non sempre abbiano saputo individuare i corretti criteri di efficienza per eliminare sprechi e diseconomie.

Per quanto attiene la rete stradale, molte sono state le Province che hanno messo in atto politiche e manovre volte a contrarre la spesa pubblica, demandando laddove possibile gli interventi di gestione e di manutenzione della rete stradale ai Comuni, e i Comuni - a loro volta - in un processo di passaggio di mansioni hanno demandato l'onere delle manutenzioni ai privati cittadini.

Laddove poi le Province hanno avviato procedimenti di declassificazione della rete stradale, le problematiche connesse alla ridotta o inesistente manutenzione ordinaria si sono acuite, sia per la contrazione delle risorse assegnate agli Enti Locali sia per il mancato trasferimento delle competenze e - conseguentemente - dei fondi necessari all'assolvimento delle stesse.

L'eccessiva declassificazione della rete contravviene a quanto riportato nel Codice Civile, all'art. 822 che infatti così recita (Codice Civile - Dei beni appartenenti allo Stato, agli Enti pubblici e agli Enti ecclesiastici - art. 822): "Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle Leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale. Fanno parimenti parte del demanio pubblico, se appartengono allo Stato, le strade, le autostrade e le strade ferrate; gli aerodromi; gli acquedotti; gli immobili riconosciuti d'interesse storico, archeologico e artistico a norma delle Leggi in materia; le raccolte dei musei, delle pinacoteche, degli archivi, delle biblioteche; e infine gli altri beni che sono dalla Legge assoggettati al regime proprio del demanio pubblico".

Però è chiaro che questa costante declassificazione messa in atto negli ultimi anni ha come mira quella di sottrarre al demanio accidentale dello Stato larga parte della rete infrastrutturale: una politica cieca messa in atto da molte Amministrazioni Comunali, per le quali le strade interessate dal provvedimento divengono automaticamente strade agrarie interpoderali di proprietà privata, con esclusione di qualsiasi forma di uso pubblico, volta al contenimento della spesa attuato attraverso una contrazione dei beni e ad una riduzione dei costi di manutenzione e di impoverimento del demanio.

Non deve stupire se alcuni Comuni hanno censito e normato questo immenso patrimonio con la mira però di declassificarne una parte ridefinendolo "viabilità agraria interpoderale di proprietà privata" e mantenendo ufficialmente come strade comunali soltanto quelle ricomprese all'interno dei centri abitati e includendo in questi elenchi alcune strade che non sono riportate nemmeno negli stradari ufficiali. Queste pratiche si sono ripercosse - e si ripercuotono costantemente - sull'attività delle Amministrazioni stesse, spesso chiamate in causa per manutenzioni e ripristini che non spettano; altre volte determinano l'impossibilità di aprire al pubblico transito strade che sono state di fatto considerate come private; altre volte ancora, la non chiara definizione delle strade di competenza comunale determina il ricorso a Ordinanze che impongono ai Privati la manutenzione della sede stradale, ivi compresi fossi e rivi.

E qui si innesta il rischio incendi.

Imporre ai Privati la manutenzione della sede stradale ha costi elevatissimi, anche in termini di vite umane: da un lato, gli Enti proprietari delle strade (ma in alcuni casi anche i Gestori della rete su ferro) e quindi Pubbliche Amministrazioni, si sentono deresponsabilizzati dalla manutenzione, ritenendo di aver risparmiato sugli oneri di manutenzione poiché la stessa è stata delegata ai residenti; dall'altro, sono pronti a richiedere risorse allo Stato per fronteggiare i sempre più frequenti fenomeni di roghi





o incendi che lambiscono le sedi stradali e, alle prime piogge si rilevano casi di dissesto idrogeologico che determinano frane e interruzioni della viabilità senza, apparentemente, avvedersi di aver determinato - o comunque aver giocato - un ruolo nel determinare incendi o smottamenti.

A fronte di scelte che potremmo definire "controcorrente", come nel caso della Provincia di Torino che ha declassato ben 16 Strade Statali facendo registrare per il periodo 2007-2012 un incremento delle Strade Provinciali pari a 24.714 km, altre Province hanno operato in senso opposto, declassificando centinaia di chilometri di Strade Provinciali per affidarne la gestione ai Comuni: è questo il caso delle Province di Brescia, Genova, Grosseto, Lucca, Perugia, Terni, Teramo, Avellino, Foggia, Reggio Calabria, Enna; non ci si deve dunque stupire se, a pochi anni di distanza da queste declassificazioni - presumibilmente indotte da questioni di bilancio e contenimento della spesa, esattamente nelle Province citate -, si registrino fenomeni di incendi o di dissesto.

QUALI LE SOLUZIONI POSSIBILI?

La lettura dei documenti antichi permette di asserire come le popolazioni abbiano sempre saputo quale fosse la soluzione al divampare degli incendi. Metodologie antiche ma - purtroppo - abbandonate da oltre un secolo.

Sono stati sufficienti 100 anni di finte verità spacciate per scienza - spesso mutate su regolamenti adottati oltreatlantico - e Norme che contrastano con le buone pratiche da sempre adottate e ai primi roghi di vaste dimensioni tutti si interrogano. Sarebbe stato sufficiente leggere i libri del 1600-1700 per avere la soluzione. Gli Antichi lo sapevano e per questo piantavano cipressi ai lati delle strade e per segnare i confini.

La diffusione del cipresso nel paesaggio è il risultato di tradizioni di origine antica, legate a una funzione che - smarrita la reale motivazione - è divenuta simbolica. I cipressi hanno sempre costituito un'ottima barriera tagliafuoco. Per questo Nerone osservava bruciare una vasta area di Roma piuttosto tranquillo.

Il cipresso è noto per la sua marcata capacità di adattarsi ai terreni più aridi e sterili ed era già utilizzato nell'antica Persia. I Romani ne appresero la funzione e per proteggere ciò che avevano di più sacro o importante ne posero filari lungo i confini delle ville, dei giardini, degli orti, delle strade, dei monumenti e luoghi sacri. Filari di cipressi sono presenti lungo molte vecchie strade dorsali collinari: segnano il confine tra fondi adiacenti e proteggono dal fuoco le dimore sparse e i nuclei abitati.

Plinio il Vecchio scrive dell'utilizzo del cipresso per la protezione dei campi e dei frutteti dal fuoco. L'ottima qualità del legno di cipresso, duro, resistente e non intaccabile dai tarli, determinò l'utilizzo per imbarcazioni, infissi ed elementi di arredo. Per la sua resistenza all'acqua e al fuoco fu sempre utilizzato per costruire flotte e fu così che le Repubbliche Marinare depauperarono l'italico patrimonio stradale. ■

⁽¹⁾ Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano

