



Salviamo gli alberi lungo le strade italiane

Ovvero: conoscere le leggi per prevenire gli abbattimenti

Questo breve manuale vuole essere il nostro contributo alla salvaguardia degli alberi lungo le strade italiane. Non siamo esperti legislativi, abbiamo semplicemente raccolto e cercato di spiegare le leggi nazionali, le circolari, le sentenze, i pareri relativi agli alberi in rapporto alle strade, con l'obiettivo di divulgare la conoscenza delle leggi e fornire le competenze per poter ragionare consapevolmente su questi temi. Chiediamo a chiunque ne abbia la competenza e la possibilità di partecipare a questo progetto inviando suggerimenti, commenti, aggiunte ai siti di Legambiente Valtriversa (www.legambientevaltriversa.it) e/o dell'Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano (www.osservatoriodelpaesaggio.org).

IMPORTANTE - Il presente documento non può e non vuole assolutamente essere un riferimento normativo ufficiale, ma solo una raccolta di informazioni e dati disponibili in letteratura e sul web relativamente al rapporto alberi ed infrastrutture. L'opera è aperta a tutti i contributi per una più ampia e precisa definizione della materia. Eventuali errori, imprecisioni o lacune, una volta segnalate, saranno prontamente recepite nell'aggiornamento del testo. Si rimane pienamente disponibili per completare le attribuzioni dei testi e delle figure oltre che dei riferimenti bibliografici ove risultino incompleti.

Angelo Porta – Circolo Legambiente Valtriversa

Marco Devecchi – Osservatorio del Paesaggio del Monferrato e Astigiano

Versione 2.1 del 18 Maggio 2013

**Indice:**

Premessa	3
La storia di questo documento	4
1- Parte prima - conoscere le leggi	5
1.1 - Il Codice della Strada e gli alberi	5
1.2 Il Regolamento di Attuazione e gli alberi	8
2 - Parte seconda: Gli alberi nella fascia di pertinenza	10
2.1 La sentenza della Corte di Cassazione	10
2.2 L'interrogazione parlamentare	10
2.3 La risposta del Ministro.....	11
2.4 La circolare del Ministero dei Trasporti	12
2.5 Il parere di un Giudice della Corte di Cassazione.....	13
3 - Parte terza: gli alberi nelle fasce di rispetto	14
3.1 Il Codice Civile e gli alberi.....	14
4 - La Legge dello Stato 14 Gennaio 2013, n. 10.....	15
5 - Domande e risposte.....	17
6 - Analisi disposizioni nelle altre Nazioni.....	19
6.1 Inghilterra.....	19
6.2 Francia.....	19
7 – Una proposta di modifica della legislazione	20
Appendici	21
Appendice A: Sentenza della Corte di Cassazione	21
Appendice B: Interpellanza parlamentare	23
Appendice C: Risposta del Ministro Altero Matteoli	23
Appendice D: Circolare del Ministero dei Trasporti.....	25
Appendice E: Parere del Dott.Giovanni Losavio di ItaliaNostra.....	27
Appendice F: Mozione di Castelnuovo Don Bosco.....	28
Appendice G: Comunicato stampa congiunto con l'Amm.Provinciale	30
Appendice H: Resoconto del convegno di Villafranca d'Asti	32
Appendice I: Comunicato stampa sulla proposta di collaborazione con la Provincia	35
Appendice K: Chiarimenti del Ministero a Pro Natura.....	37
Bibliografia	41



Premessa

Fino alla metà del secolo scorso, in Italia moltissime strade “Statali”, “Provinciali” e “Comunali” erano ancora accompagnate da alberate a volte molto antiche, a volte più recenti ed impiantate prima della Seconda Guerra Mondiale. Le alberate offrivano ombra ai viandanti e nel passato sono state rappresentate in molti quadri anche famosi. 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 principali; a partire dal 1964 – a fronte di una serie di gravi incidenti stradali - è cominciato l’abbattimento delle alberate sopravvissute fuori dai centri urbani, fortunatamente fermato nel 1966 da una lungimirante circolare del Ministero dei Trasporti che prevedeva anche il reimpianto nei filari esistenti.

Il nuovo Codice della Strada del 1992 ha “dimenticato” la circolare, ed una sentenza della Corte di Cassazione del 2011 ha fatto ripartire gli abbattimenti. Nel 2011 la circolare 3224 del Ministero dei Trasporti consente di mantenere gli alberi piantati prima del 1992, ma rimane il divieto di reimpianto. Non esiste alcuno studio che abbia messo in evidenza come la sola presenza di alberi lungo le strade provochi un aumento degli incidenti stradali e, contrariamente all’Italia, le norme di altre nazioni europee permettono di mantenere e ripristinare le alberate.

Riteniamo che le alberate e gli alberi isolati sopravvissuti siano da salvaguardare, considerando tutte le possibili soluzioni alternative all’abbattimento, che deve essere visto solo ed esclusivamente come ultima possibilità.

Riteniamo che alcune norme debbano essere riviste legittimando esplicitamente la presenza delle alberate e diversificando le strade (quanto previsto per un’autostrada a sei corsie non necessariamente vale per una pista ciclabile, una “strada bianca” oppure un sentiero) e soprattutto consentendo la certezza interpretativa delle norme stesse.

Sebbene abbiamo usato la massima cura nello studio delle leggi e dei regolamenti, è purtroppo sempre possibile che abbiamo tralasciato per nostra ignoranza qualche norma; inoltre nei casi (purtroppo frequenti) in cui la legislazione è particolarmente intricata e necessita di essere interpretata, abbiamo cercato di riportare le più conosciute interpretazioni, ma potremmo averne tralasciato altre, anche solo perché difficilmente rintracciabili in rete. Non possiamo quindi prenderci alcuna responsabilità circa la totale attendibilità giuridica di quanto riportato, e consigliamo a tutti gli interessati di ricercare ulteriori elementi su Internet o nelle fonti scritte. Per alleggerire il manuale abbiamo inserito i documenti completi nelle appendici e nel testo principale solo le parti più significative, in neretto le frasi più importanti. Le parti di testo in “italico” sono tratte senza alcuna modifica da quanto si può trovare in rete.



La storia di questo documento

Questo documento nasce quasi per caso come raccolta di appunti per la preparazione dell'incontro di Castelnuovo Don Bosco (AT) dell'8 Febbraio 2013:

“LA GESTIONE DEL PATRIMONIO ARBOREO LUNGO LA RETE STRADALE IN BASE ALLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA” Castelnuovo Don Bosco, 8 Febbraio 2013

La necessità dell'incontro era nata come risposta ad alcune lettere spedite dall'Amministrazione Provinciale di Asti a fine 2012 ai “frontisti” – proprietari di terreni confinanti con le strade amministrate dalla Provincia - con la richiesta perentoria di tagliare rami e rispettare le distanze minime tra gli alberi e le strade. Le spiegazioni telefoniche ricevute dai Tecnici dell'Amministrazione Provinciale non avevano convinto i cittadini, si erano attivati alcuni Sindaci ed abbiamo partecipato ad un primo incontro il 27 Gennaio 2013 a Passerano-Marmorito, di cui un estratto dal comunicato stampa:

“Domenica 27 gennaio 2013 si è riunito presso la Sala Consigliere del Comune di Passerano Marmorito un gruppo di lavoro per un esame della problematica inerente la richiesta da parte della Amministrazione Provinciale di Asti del taglio degli alberi lungo gli assi stradali dell'Alto Astigiano in base a citate disposizioni contenute nel Codice della Strada. Hanno partecipato all'incontro per Passerano Marmorito il Sindaco Silvana Bruna e il Vicesindaco Emanuele Giubasso, per Aramengo d'Asti il Vicesindaco Cristiano Massaia, per Piovà Massaia il Vicesindaco Roberto Pasinato, per Cerreto d'Asti e in rappresentanza del Sindaco di Castelnuovo Don Bosco e della Comunità Collinare Alto Astigiano il Sindaco Mario Saini, le associazioni ambientaliste rappresentate da Franco Correggia (Terra, Boschi, Gente e Memorie), Angelo Porta (Circolo Legambiente Valtriviera) e Marco Devecchi (Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano), oltre che i consiglieri Davide Degioanni e Alessandro Risso dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Asti, accanto a numerosi cittadini interessati all'argomento.

In accordo con una delle persone destinatarie delle missive, si è proceduto a dare pubblica lettura del testo venendo quindi tutti i partecipanti resi edotti che, nei termini perentori di 15 giorni dal ricevimento della stessa, la Provincia richiede la rimozione di 'alberi non a distanza regolamentare dal confine stradale e/o i cui rami si protendono oltre il confine stesso' presenti nelle loro proprietà fronteggianti le strade provinciali, in osservanza alle norme per la tutela delle strade D.L. 30/04/1992 n°285 artt. 16, 17, 29 (codice della strada) e dell'art. 26 del D. P. R. 16/12/1992, n° 495.”

I partecipanti all'incontro hanno deciso di organizzare un convegno pubblico a Castelnuovo Don Bosco l'8 Febbraio 2013 in cui, dopo numerosi interventi di amministratori ed ambientalisti, è stata approvata all'unanimità la mozione riportata in appendice F. All'incontro, di cui le testate giornalistiche locali hanno dato ampi resoconti, è seguito un confronto con l'Amministrazione provinciale il 21 Febbraio, il risultato in appendice G. Il 16 Marzo a Villafranca d'Asti si è tenuto un convegno centrato sulla legge 10 del 2013 ed in particolare sugli articoli per la conservazione degli alberi monumentali, il resoconto e comunicato stampa si trova in appendice H. In appendice I il comunicato stampa dopo un ulteriore incontro a Castelnuovo con la presentazione da parte del Sindaco di Passerano-Marmorito, Dott.sa Silvana Bruna, di una proposta di collaborazione tra l'Amministrazione Provinciale ed i Comuni. Il risultato finale è ad oggi un progetto pilota di schedatura e controllo delle alberate sulla ex-statale 10, tra Asti e Villanova. Infine in appendice K i chiarimenti del Ministero dei Trasporti in risposta ad una precisa richiesta di Pro Natura.



1- Parte prima - conoscere le leggi

Dovendo dialogare con gli organi tecnici dello Stato non è possibile limitarsi a generiche proteste, bisogna invece documentarsi sugli aspetti legislativi per capire se esistono margini di trattativa o se la legge è talmente chiara da non ammettere discussioni. Poiché molte iniziative delle Amministrazioni e relative Ordinanze si riferiscono al Codice della Strada ed al Regolamento di Attuazione, bisogna necessariamente partire da queste norme. Spesso occorre considerare le singole parole ed anche le virgole.

1.1 - Il Codice della Strada e gli alberi

Il primo Codice della Strada è stato la Legge 20 marzo 1865, n. 2248, la versione attuale è il Decreto Legislativo 285 del 1992, con una serie di aggiunte o cancellazioni parziali tra cui è difficile orientarsi (le modifiche sono ad esempio: all'articolo x comma y, la locuzione "abcd" viene sostituita dalla locuzione "efgh"); fortunatamente la Polizia Stradale pubblica on-line un testo non ufficiale, integrato, completo ed aggiornato (riportiamo la Revisione 33). Il Codice della Strada detta le norme generali, rimandando al Decreto attuativo per le regole specifiche (ad esempio l'articolo 16 vieta di piantare alberi nelle fasce di rispetto, il decreto fissa le distanze).

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff., 18 maggio 1992, n. 114) - Nuovo codice della strada.
R.33 aprile 2012 -Testo aggiornato al D.L. 2.3.2012 n. 16 convertito con modifiche in L. 26.04.2012 n.44
Testo non ufficiale redatto a cura del Servizio Polizia Stradale;
ad ogni effetto di legge fa fede solo il testo pubblicato sulla G.U.
http://img.poliziadistato.it/docs/CDS_aggiornato_aprile_2012.pdf

Estratto dal Codice della Strada con le norme che interessano gli alberi e le siepi

Articolo 2: Definizione e classificazione delle strade.

"1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce «strada» l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A) AUTOSTRADE;*
- B) STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI;*
- C) STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE;*
- D) STRADE URBANE DI SCORRIMENTO;*
- E) STRADE URBANE DI QUARTIERE;*
- F) STRADE LOCALI*
- F-bis) ITINERARI CICLOPEDONALI."*

Articolo 3: Definizioni stradali e di traffico

8) CENTRO ABITATO: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli apposite segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

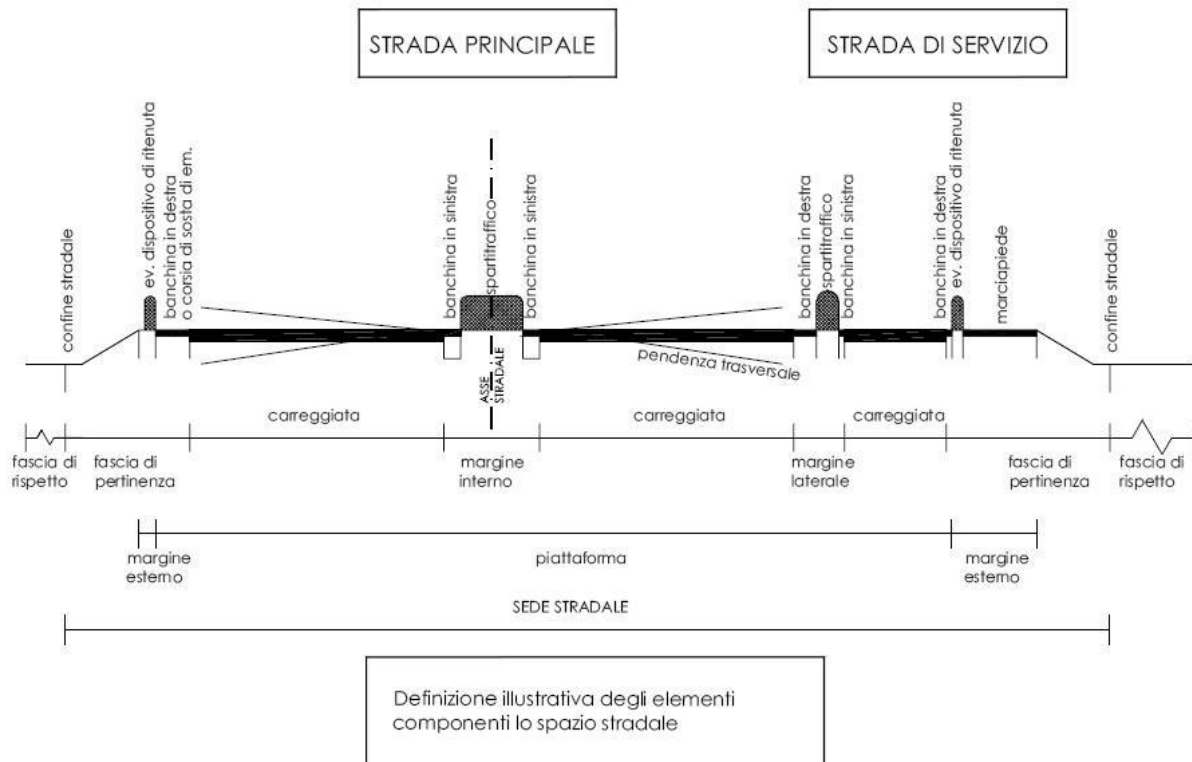
21) FASCIA DI PERTINENZA: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) FASCIA DI RISPETTO: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

Nostro commento: L'articolo 3 definisce inoltre i 58 termini relativi alle strade ed al traffico, per il presente documento è importante la definizione di Fascia di Rispetto e la Fascia di Pertinenza; abbiamo trovato con una certa fatica un disegno che ne spiega la differenza. In pratica la Fascia di Pertinenza si estende dal limite della carreggiata, solitamente marcato con una striscia di vernice bianca, fino al confine stradale, di solito il fosso laterale; la Fascia di Rispetto parte dal confine stradale e si estende sui terreni privati, i cui proprietari vengono chiamati spesso "frontisti".



(http://it.wikiversity.org/wiki/File:Strada_schema.JPG):



Articolo 16: Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati.

1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:

- aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;
- costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;
- impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.

Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'articolo 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, **determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra**, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. **Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.**

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma, lettere b) e c), **devesi aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.**

3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €159,00 a €639,00.

5. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Articolo 17: Fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati.



1. Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve deve assicurarsi, fuori della proprietà stradale, una fascia di rispetto, inibita a qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione, di deposito, osservando le norme determinate dal regolamento in relazione all'ampiezza della curvatura.

2. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite per le strade in rettilineo.

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €398,00 a €1.596,00.

4. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Articolo 18; Fasce di rispetto ed aree di visibilità nei centri abitati.

1. Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti, le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate nel regolamento in relazione alla tipologia delle strade.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1 deve aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €159,00 a €639,00.

6. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Articolo 29: Piantagioni e siepi.

1. I proprietari confinanti hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada e di **tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica** o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie.

2. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile.

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €159,00 a €639,00.

4. Alla violazione delle precedenti disposizioni consegue la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo, per l'autore della stessa, del ripristino a sue spese dei luoghi o della rimozione delle opere abusive secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Articolo 31: Manutenzione delle ripe.



1.1 proprietari devono mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle che a monte delle medesime, in stato tale da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno di cui all'art. 30, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale in modo da prevenire la caduta di massi o di altro materiale sulla strada. Devono altresì realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi.

2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €159,00 a €639,00.

3. La violazione suddetta importa a carico dell'autore della violazione la sanzione amministrativa accessoria del ripristino, a proprie spese, dello stato dei luoghi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

1.2 Il Regolamento di Attuazione e gli alberi

Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada D.P.R. 16.12.1992 n° 495 , G.U. 28.12.1992, aggiornato al D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con L. 4 aprile 2012, n. 35 e al d.P.R. 30 luglio 2012, n. 151. http://www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dpr495_92.pdf

art. 26: Fasce di rispetto fuori dai centri abitati.

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

- a) 60 m per le strade di tipo A;
- b) 40 m per le strade di tipo B;
- c) 30 m per le strade di tipo C;
- d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle «strade vicinali» come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice;
- e) 10 m per le «strade vicinali» di tipo F.

3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo B;
- c) 10 m per le strade di tipo C.

4. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

- a) 5 m per le strade di tipo A, B;
- b) 3 m per le strade di tipo C, F.

5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

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.



7. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

9. Le prescrizioni contenute nei commi 1 ed 8 non si applicano alle opere e colture preesistenti.

Nostro commento: come si nota, mentre esistono differenze per le distanze tra la strada e le costruzioni, a seconda della classificazione della strada, per gli alberi le distanze sono sempre le massime. 30 metri da un'autostrada potrebbero essere condivisibili, mentre per una pista ciclabile o itinerario pedonale extraurbano ci sembrano eccessivi.

Art. 27. - Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati

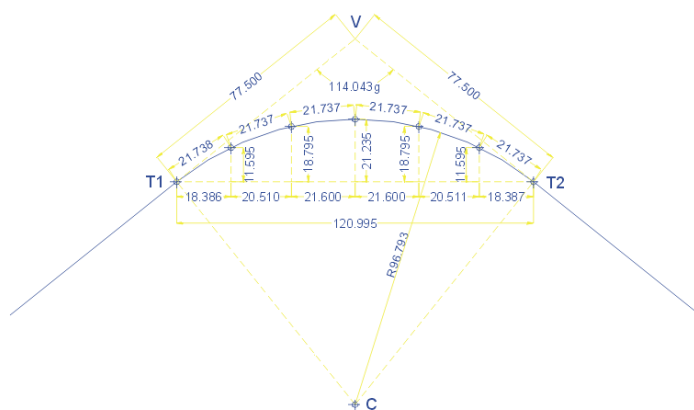
Comma 1: La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;

b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

Nostro commento: non semplice da capire, abbiamo trovato un disegno più comprensibile:

FIG. 1 TRACCIAMENTO CURVA PER ORDINATE ALLA CORDA



<http://www.costruzioni.net/articoli/utilizzocad.htm>

Dal disegno si nota che anche con un raggio di curvatura di 96 metri la distanza minima per impiantare un albero di 30 metri è sempre 30 metri. Probabilmente le distanze sono superiori con raggi di curvatura di 200-220 metri.



2 - Parte seconda: Gli alberi nella fascia di pertinenza

2.1 La sentenza della Corte di Cassazione

Prima del 1992, la presenza di alberi lungo il ciglio delle strade era regolata dalla circolare 8321 dell'11/08/1966 http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=577 che, considerando le conseguenze disastrose per il patrimonio arboreo derivanti dall'applicazione letterale del Codice della Strada, prescriveva regole diverse per le nuove strade, ritenendo invece ammissibili le alberate preesistenti e prevedendo la possibilità di reimpianti per sostituire alberi abbattuti per malattia o eventi atmosferici. Come abbiamo visto, il Codice della Strada del 1992 ha cambiato le regole.

Dal 1992 al 2011 gli alberi nella fascia di pertinenza (quelli sul ciglio della strada) sono stati conservati, in quanto l'interpretazione condivisa riteneva ancora applicabile la circolare del 1966. Alcuni Comuni hanno risolto il problema interpretativo spostando il cartello indicatore di località all'inizio delle alberate, anche se vi sono regole molto precise nel Regolamento di Attuazione per limitare questa pratica. Purtroppo una sentenza della Corte di Cassazione ha dato una svolta negativa. La riportiamo integralmente in appendice A, come pure l'interrogazione parlamentare (appendice B), la risposta del Ministro (appendice C) e la Circolare interpretativa del Ministero dei Trasporti (appendice D).

In breve, la Corte di Cassazione ha ritenuto un capo cantoniere dell'ANAS colpevole di un incidente stradale in cui una donna era deceduta scontrandosi contro un albero presente nella fascia di pertinenza:

Da <http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE SEZIONE QUARTA PENALE

Nella fattispecie di cui è causa, pertanto, essendo l'albero in questione chiaramente una pertinenza del tratto stradale affidato al controllo del ricorrente, incombeva su di lui l'obbligo di compiere tutte le verifiche necessarie al fine di accertare se quella situazione potesse essere anomala e quindi necessitasse di un intervento immediato. In particolare egli, nella sua qualità di sorvegliante, era titolare di una posizione di garanzia e doveva accertarsi se gli alberi posti vicino al confine stradale di sua competenza rispettassero le distanze previste dal Codice della Strada, provvedendo, quindi, alle necessarie segnalazioni in ordine alla regolarità dell'albero di cui è processo, essendo egli tenuto a conoscere tutte le normative applicabili in materia di distanze.

Non avendo egli provveduto a ciò, in violazione del D.P.R. n. 1126 del 1981, art. 8, che impone al cantoniere sorvegliante l'obbligo di fare una periodica ispezione del tratto di strada di sua pertinenza proprio al fine della segnalazione a chi di dovere di una eventuale anomalia e del successivo intervento, egli ha reso possibile il verificarsi dell'evento. Il ricorso deve essere pertanto rigettato e il ricorrente condannato al pagamento delle spese di giudizio.

Depositato in Cancelleria il 7 maggio 2010

Nostro commento: pur non avendo competenze specifiche, ci sembra che tutta la sentenza si basi su una interpretazione che estende quanto previsto per le fasce di rispetto alle fasce di pertinenza. È una interpretazione. La condanna ha provocato moltissime reazioni a favore e contro l'abbattimento di tutte le alberate esistenti in Italia, fino ad arrivare all'interrogazione parlamentare del 9/2/2011, di cui riportiamo un estratto; il testo completo si trova in appendice B.

2.2 L'interrogazione parlamentare

Atto Senato - Interrogazione a risposta scritta 4-04511 presentata da FRANCESCO FERRANTE, DELLA SETA mercoledì 9 febbraio 2011, seduta n.498

- Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - Premesso che:

si apprende in un articolo pubblicato l'8 febbraio 2011, dal quotidiano "La Repubblica", che tutti gli alberi, anche quelli secolari che si trovano entro sei metri dalle strade extraurbane, sono fuorilegge.

oggi il destino di migliaia di piante che costeggiano strade suggestive del nostro Paese sarà quello, se non ci sarà un concreto intervento da parte del Ministro in indirizzo, di essere tagliate. Di fatto scomparirebbero di colpo tutte quelle numerosissime, affascinanti e caratteristiche strade quali, come a



titolo esplicativo: la Chiantigiana o l'Aretina, l'Appia antica o la Bolgherese, la Col di Tenda o la via degli ulivi da Assisi a Spello;

per quanto possa essere grave l'incidenza delle morti causate dalla presenza di alberature ai bordi delle strade è importante evidenziare che in Italia oltre il 70 per cento degli incidenti stradali avvengono in area urbana ed i decessi da incidenti stradali in area urbana sono circa 3.000 ogni anno (8,2 al giorno), mentre il numero dei feriti ammonta a oltre 150.000 all'anno (410 al giorno);

si chiede di conoscere:

quali iniziative urgenti di competenza, il Ministro in indirizzo intenda adottare in modo da predisporre un piano massiccio di messa in sicurezza delle strade, in particolare di quelle alberate, tutelando in questo modo un patrimonio che tutto il mondo invidia all'Italia, raccordandosi con l'ANAS, e gli altri gestori, per realizzare insieme un piano atto all'installazione dei guardrail che garantisca la sicurezza stradale degli automobilisti e dei motociclisti;

quali iniziative urgenti intenda adottare per far sì che vengano rispettati i limiti di velocità, perché è del tutto evidente che la colpa degli incidenti non è degli alberi, ma, è sempre la risultante dell'interazione dell'alta velocità e dell'errore umano.

Nostro commento: qualche imprecisione: la legge prevede che gli alberi si debbano trovare ad una distanza pari almeno alla loro altezza a maturità, con un minimo di 6 metri (che potrebbe valere ad esempio per i noccioli, non per i platani). Dopo qualche mese (primo Giugno 2011) il Ministro Matteoli risponde:

2.3 La risposta del Ministro

Atto Senato

Risposta scritta pubblicata nel fascicolo n. 125 all'Interrogazione 4-04511

Si sottolinea che la sentenza, riferendosi ad un singolo caso concreto, sembrerebbe non costituire enunciazione di principio generale.

In effetti per quanto sopra indicato, **sembra** che la suprema Corte **abbia interpretato** le prescrizioni contenute nell'articolo 26, comma 6, del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992) il quale dispone che: "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", come applicabili anche per gli alberi già impiantati lateralmente alle strade, al momento dell'entrata in vigore del codice della strada.

Dal combinato disposto di queste definizioni e dall'articolo 26 del regolamento del codice della strada, in base ad una rigida lettura delle norme sulle fasce di rispetto, **si dovrebbe dedurre** che le disposizioni del suddetto articolo 26 si applichino solo sulle fasce di rispetto, esternamente alla fascia di pertinenza.

Poiché non vi è dubbio che gli alberi sono situati all'interno della fascia di pertinenza, in quanto posti spesso addirittura in banchina, essi **semberebbero** pertanto non essere assoggettati al vincolo del citato articolo 26.

Il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze di visibilità, presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura. **Pertanto, la norma del divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.** In base a questa lettura dell'articolo 26 del regolamento, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

.....
Pertanto, ad avviso del Ministero, gli alberi impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada, nelle fasce di rispetto ad una distanza inferiore ai 6 metri, non devono essere rimossi, né si deve provvedere alla rimozione degli alberi già impiantati lateralmente alla strada nella fascia di pertinenza.

Ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni, potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

.....
Al fine di limitare gli interventi sul patrimonio arboreo, sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli enti proprietari, di dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture, tali da individuare i punti neri, sui



quali eseguire interventi di protezione per gli utenti della strada, cosa questa già in corso di attuazione da parte dell'ANAS.

Tale iniziativa, considerando l'oggettiva impossibilità di eseguire interventi generalizzati di protezione sulle infrastrutture stradali, anche per motivi di compatibilità economico-finanziaria, permetterebbe di proteggere gli utenti soprattutto nei rilevati punti neri, con l'installazione di dispositivi di ritenuta a protezione di ostacoli posti a bordo strada e/o prescrivendo una velocità di marcia ridotta.

MATTEOLI ALTERO Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - 01/06/2011

Nostro commento: il Ministro ha evitato di schierarsi contro la sentenza della Corte di Cassazione e ha concluso che il problema delle alberate stradali "si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione", in altre parole gli alberi preesistenti possono rimanere, ma non è possibile ripiantarne di nuovi. Le alberate stradali extraurbane sono quindi destinate a scomparire. Dopo pochi giorni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta "quasi" integralmente il parere del Ministro (con un elevato numero di forme condizionali) in una circolare:

2.4 La circolare del Ministero dei Trasporti

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE E I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE

DIVISIONE 4 10/06/2011

Prot. 3224

OGGETTO: Richiesta di parere D. Lgs. 285/92 art. 14 - Alberi ubicati nelle pertinenze stradali

Con riferimento al quesito in oggetto, si fa presente che la sentenza emessa dalla Suprema Corte di Cassazione del 07.05.2010, n. 17601 sembra comunque riferirsi al singolo caso concreto, non costituendo enunciazione di principio generale.

Pertanto l'art. 26 c. 6 del Regolamento che determina il divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada, **a parere dello scrivente Ufficio, si può interpretare** nel senso che, se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione **dovrebbe valere** nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.

In base a questa lettura dell'art. 26, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada, si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi, da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

Occorre evidenziare come il termine "impiantato", utilizzato nel Codice della strada, non si ritiene sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuovi alberi.

Tale lettura dell'art. 26 **porterebbe** a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, anche se non rispettassero la disposizione del c. 6 dell' art. 26, ovvero la distanza minima dal confine stradale di 6 metri, **non sarebbero** comunque "fuorilegge", poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Pertanto, ad avviso dello scrivente Ufficio, gli alberi già impiantati, prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, lateralmente alla carreggiata nella fascia di pertinenza ad una distanza minore di quella prevista dall' art. 26 c. 6 del Regolamento possono non essere rimossi.

Ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni, potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

Al fine di limitare gli interventi sul patrimonio arboreo, sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli Enti proprietari, di dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture, tali da individuare i punti neri, sui quali eseguire interventi di protezione per gli utenti della strada.

Tale iniziativa, considerando l'oggettiva impossibilità di eseguire interventi generalizzati di protezione sulle infrastrutture stradali, anche per motivi di compatibilità economico – finanziaria, permetterebbe di proteggere gli utenti soprattutto nei rilevati punti neri, con **l'installazione di dispositivi di ritenuta a protezione di ostacoli posti a bordo strada e/o prescrivendo una velocità di marcia ridotta.**

IL DIRIGENTE (Dott. Ing. Luciano MARASCO)

Nostro commento: la frase del Ministro: "**Pertanto, ad avviso del Ministero, gli alberi impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada, nelle fasce di rispetto ad una distanza inferiore ai 6 metri, non devono essere rimossi, né si deve provvedere alla rimozione degli alberi già impiantati lateralmente**



alla strada nella fascia di pertinenza” si trasforma in: **“Pertanto, ad avviso dello scrivente Ufficio, gli alberi già impiantati, prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, lateralmente alla carreggiata nella fascia di pertinenza ad una distanza minore di quella prevista dall' art. 26 c. 6 del Regolamento possono non essere rimossi.”**. Una notevole differenza, la circolare non comprende gli alberi nelle fasce di rispetto e cambia la frase da “non devono essere rimossi” a “possono non essere rimossi”.

2.5 Il parere di un Giudice della Corte di Cassazione

Italia Nostra (15/07/2011) <http://www.italianostra.org/?p=12775>

pubblica una nota del Dott. Giovanni Losavio, già Presidente di Corte di Cassazione e Presidente della sezione di Modena di Italia Nostra:

“Si deve subito osservare che la sentenza è fondata su un palese (agevolmente riconoscibile) fraintendimento di lettura della disciplina del Codice della Strada (articoli 3 e 16) e del relativo regolamento di esecuzione (articolo 26) che detta prescrizioni, non già per l'assetto delle aree di proprietà stradale (né in particolare per le fasce di pertinenza e cioè per le strisce di terreno comprese tra la carreggiata ed il confine stradale), ma per le fasce di rispetto esterne al confine stradale, ponendo “vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.”

Nostro commento: considerata la precisione con cui sono definiti i termini e le caratteristiche di ogni elemento della strada, ci sembra più corretta l'interpretazione letterale di Italia Nostra.

Prosegue la nota: “E' certo per altro che le strade pubbliche, con le relative pertinenze, se aperte da oltre cinquant'anni (settanta, secondo la legge di conversione del decreto – sviluppo), siano assoggettate alla tutela a norma dell'articolo 10 comma 1, del Codice dei beni culturali. Le alberature marginali, come pertinenze delle strade pubbliche, hanno dunque la protezione del consecutivo articolo 12 e solo su autorizzazione delle Soprintendenze potrebbero essere abbattute. E si vuole qui sottolineare che dalla disciplina del codice della strada e del relativo regolamento non discende affatto l'obbligo della rimozione degli alberi impiantati nelle “fasce di pertinenza”, cioè nelle “strisce di terreno comprese tra la carreggiata ed il confine stradale” e dunque la Soprintendenza nell'esercizio in concreto della tutela al riguardo non è vincolata da alcuna prescrizione dettata dal Codice della Strada, né in particolare dai divieti posti per le diverse fasce esterne di rispetto.”

Per completezza riportiamo alcuni articoli del Codice dei Beni Culturali (c.d. Codice Urbani)

Il Codice Urbani (<http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/04042dl.htm>)

Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 - "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" - pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004 - Supplemento Ordinario n. 28

Articolo 10 comma 1:

Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

Articolo 12

Comma 1: Le cose immobili e mobili indicate all'articolo 10, comma 1, che siano opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre cinquanta anni, sono sottoposte alle disposizioni del presente Titolo fino a quando non sia stata effettuata la verifica di cui al comma 2.

Comma 2. I competenti organi del Ministero, d'ufficio o su richiesta formulata dai soggetti cui le cose appartengono e corredata dai relativi dati conoscitivi, verificano la sussistenza dell'interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico nelle cose di cui al comma 1, sulla base di indirizzi di carattere generale stabiliti dal Ministero medesimo al fine di assicurare uniformità di valutazione.

Comma 3. Per i beni immobili dello Stato, la richiesta di cui al comma 2 e' corredata da elenchi dei beni e dalle relative schede descrittive. I criteri per la predisposizione degli elenchi, le modalità di redazione delle schede descrittive e di trasmissione di elenchi e schede sono stabiliti con decreto del Ministero adottato di concerto con l'Agenzia del demanio e, per i beni immobili in uso all'amministrazione della difesa, anche con il concerto della competente direzione generale dei lavori e del demanio. Il Ministero fissa, con propri decreti, i criteri e le modalità



per la predisposizione e la presentazione delle richieste di verifica, e della relativa documentazione conoscitiva, da parte degli altri soggetti di cui al comma 1.

Nostro commento: Anche dopo attenta rilettura degli articoli del Codice dei Beni Culturali, non notiamo elementi contrari al parere di Italia Nostra. Non siamo ancora riusciti a trovare un parere definitivo della Soprintendenza su questo argomento; se fosse confermato quanto afferma il Dott. Losavio, le Amministrazioni dovrebbero chiedere il parere vincolante della Soprintendenza prima di procedere a potature o abbattimenti.

3 - Parte terza: gli alberi nelle fasce di rispetto

Nostre considerazioni:

- L'articolo 26 comma 6 del Regolamento di Attuazione vale per qualsiasi strada fuori dai centri abitati, anche le strade comunali e gli "itinerari ciclopedonali", bisognerebbe anche aggiungere le strade vicinali, dopo una lettura attenta dell'articolo 16 Cds.
- Non esiste una tabella "certa" che indichi quali sono le altezze "tipiche" degli alberi, da it.wikipedia.org un pioppo raggiunge i 20 metri di altezza, un noce 30-40, un platano 40, una quercia 30.
- La regola vale anche se gli alberi vengono regolarmente potati, ed addirittura se sono tenuti in vaso.
- Considerando la rete stradale italiana (837.493 KM) ed una fascia di rispetto media di 30+30=60 metri, si può facilmente calcolare l'area inibita alle piante, pari a 50.250 Km², superiore alla somma dell'intero Piemonte (25.402 Km²) e Lombardia (23.860 Km²) - Dal calcolo devono essere tolte le strade urbane, di cui non è facilmente calcolabile l'estensione.
- **Riteniamo che, se gli alberi vengono correttamente gestiti e controllati e valgono gli stessi limiti di velocità, non vi sia differenza ad esempio tra una strada comunale urbana (su cui non vi sono le limitazioni di distanza, e si possono piantare alberi anche a meno di un metro dalla carreggiata) ed una comunale extraurbana (su cui invece valgono le distanze minime pari all'altezza delle piante).**

Inoltre:

- In un bosco le siepi e gli alberi non vengono "impiantati", quindi siepi ed alberi non ricadono nell'articolo 16 CdS e le relative sanzioni.
- La gestione delle ripe a monte e a valle (art. 31 CdS) spesso richiede la conservazione degli alberi per evitare fenomeni franosi parimenti sanzionabili.
- Il Ministero dei Trasporti, in una risposta all'Associazione Pro Natura di Torino protocollo 0007281 del 19/12/2012, specifica che:
 - "l'obbligo di tagliare le siepi è subordinato alla sola condizione che esse restringano o danneggino la strada o l'autostrada"
 - "L'obbligo di tagliare i rami sussiste quando si verificano due condizioni:
 - Che essi si protendano oltre il confine stradale
 - E nel contempo nascondano le segnaletica o ne compromettano la visibilità alle distanze ed alle angolazioni necessarie"

Restano quindi fuori dalle considerazioni esposte solo ad esempio i pioppeti a distanza inferiore ai 20 metri dal confine stradale.

Le Amministrazioni richiedono di attenersi alle fasce di rispetto, cui si applicano le norme del Codice della Strada che abbiamo già esaminato, ma a volte richiamano anche le norme del Codice Civile (considerando il confine stradale come un qualsiasi confine tra vicini) che passiamo a considerare.

3.1 Il Codice Civile e gli alberi

Articoli 892 e 894 del codice civile:

Art.892: - *Chi vuol piantare alberi presso il confine deve osservare le distanze stabilite dai regolamenti e, in mancanza, dagli usi locali. Se gli uni e gli altri non dispongono, devono essere osservate le seguenti distanze dal confine: 1) tre metri per gli alberi di alto fusto. Rispetto alle distanze, si considerano alberi di alto fusto quelli il cui fusto, semplice o diviso in rami, sorge ad altezza notevole, come sono i noci, i castagni, le querce, i pini, i*



cipressi, gli olmi, i pioppi, i platani e simili [898]; 2) un metro e mezzo per gli alberi di non alto fusto. Sono reputati tali quelli il cui fusto, sorto ad altezza non superiore a tre metri, si diffonde in rami; 3) mezzo metro per le viti, gli arbusti, le siepi vive, le piante da frutto di altezza non maggiore di due metri e mezzo. La distanza deve essere però di un metro, qualora le siepi siano di ontano, di castagno o di altre piante simili che si recidono periodicamente vicino al ceppo, e di due metri per le siepi di robinie. La distanza si misura dalla linea del confine alla base esterna del tronco dell'albero nel tempo della piantagione, o dalla linea stessa al luogo dove fu fatta la semina. Le distanze anzidette non si devono osservare se sul confine esiste un muro divisorio, proprio o comune, purché le piante siano tenute ad altezza che non ecceda la sommità del muro.

Art.893 - *Alberi presso strade, canali e sul confine dei boschi* - Per gli alberi che nascono o si piantano nei boschi, sul confine con terreni non boschivi, o lungo le strade o le sponde dei canali, si osservano, trattandosi di boschi, canali e strade di proprietà privata, i regolamenti e, in mancanza, gli usi locali. Se gli uni e gli altri non dispongono, si osservano le distanze prescritte dall'articolo precedente.

Art.894 - *Alberi a distanza non legale* - Il vicino può esigere che si estirpino gli alberi e le siepi che sono piantati o nascono a distanza minore di quelle indicate dagli articoli precedenti.

Art.895 - *Divieto di ripiantare alberi a distanza non legale* - Se si è acquistato il diritto di tenere alberi a distanza minore di quelle sopra indicate, e l'albero muore o viene reciso o abbattuto, il vicino non può sostituirlo, se non osservando la distanza legale.

La disposizione non si applica quando gli alberi fanno parte di un filare situato lungo il confine.

Art.896 - *Recisione di rami protesi e di radici* - Quegli sul cui fondo si protendono i rami degli alberi del vicino può in qualunque tempo costringerlo a tagliarli, e può egli stesso tagliare le radici che si addentrano nel suo fondo, salvi però in ambedue i casi i regolamenti e gli usi locali.

Se gli usi locali non dispongono diversamente, i frutti naturalmente caduti dai rami protesi sul fondo del vicino appartengono al proprietario del fondo su cui sono caduti.

Se a norma degli usi locali i frutti appartengono al proprietario dell'albero, per la raccolta di essi si applica il disposto dell'art.843.

Nostro commento: soprattutto per l'articolo 892 ci sembra completa la trattazione fatta in <http://www.geometrabrun.it/Distanze%20legali%20alberi.pdf> di cui riporto un estratto:

Piante già esistenti:

“Questa situazione dà origine a situazioni più complesse in quanto occorre distinguere i casi in cui si è acquisito il diritto di tenere la pianta a distanza minore di quella legale, da quelle in cui il diritto non è ancora stato acquisito. Il diritto in questione (in termini tecnici è una servitù) può essere acquisito o per contratto, o per "destinazione del padre di famiglia" (ad esempio a seguito di divisione del terreno il confine è venuto a trovarsi presso l'albero oppure il proprietario dell'albero ci ha venduto il terreno stesso confinante) oppure **per usucapione ventennale; questa situazione è la più frequente e si realizza quando il confinante per almeno vent'anni non reagisce al fatto che una pianta sul fondo vicino cresca a distanza non legale** (i venti anni non decorrono dal momento in cui l'albero germoglia dal seme, ma dal momento in cui è chiaro, in concreto, che diverrà una pianta superiore e tre metri).”

Per una lettura molto approfondita circa i tempi per la creazione di una servitù si può provare a leggere <http://www.diritto.net/il-foro-civile/182/789.html> (ma purtroppo è necessaria una cultura legale per comprenderne tutte le sfumature).

Una nuova legge dello Stato potrebbe salvare molte alberate e quindi la esaminiamo in dettaglio:

4 - La Legge dello Stato 14 Gennaio 2013, n. 10

Legge 14 gennaio 2013 , n. 10, Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.27 – primo Febbraio 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

Comma 1. “Agli effetti della presente legge e di ogni altra normativa in vigore nel territorio della Repubblica, per «albero monumentale» si intendono:

a) l'albero ad alto fusto isolato o facente parte di formazioni boschive naturali o artificiali ovunque ubicate ovvero l'albero secolare tipico, che possono essere considerati come rari esempi di maestosità e longevità, per età o



dimensioni, o di particolare pregio naturalistico, per rarità botanica e peculiarità della specie, ovvero che recano un preciso riferimento ad eventi o memorie rilevanti dal punto di vista storico, culturale, documentario o delle tradizioni locali;

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

c) gli alberi ad alto fusto inseriti in particolari complessi architettonici di importanza storica e culturale, quali ad esempio ville, monasteri, chiese, orti botanici e residenze storiche private.”

Comma 2. “Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ed il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono stabiliti i principi e i criteri direttivi per il censimento degli alberi monumentali ad opera dei comuni e per la redazione ed il periodico aggiornamento da parte delle regioni e dei comuni degli elenchi di cui al comma 3, ed è istituito l’elenco degli alberi monumentali d’Italia alla cui gestione provvede il Corpo forestale dello Stato. Dell’avvenuto inserimento di un albero nell’elenco è data pubblicità mediante l’albo pretorio, con la specificazione della località nella quale esso sorge, affinché chiunque vi abbia interesse possa ricorrere avverso l’inserimento. L’elenco degli alberi monumentali d’Italia è aggiornato periodicamente ed è messo a disposizione, tramite sito internet, delle amministrazioni pubbliche e della collettività.”

Comma 4. “Salvo che il fatto costituisca reato, per l’abbattimento o il danneggiamento di alberi monumentali si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 100.000. Sono fatti salvi gli abbattimenti, le modifiche della chioma e dell’apparato radicale effettuati per casi motivati e improcrastinabili, dietro specifica autorizzazione comunale, previo parere obbligatorio e vincolante del Corpo forestale dello Stato.”

Nostro commento: nel comma 1 vengono considerate diverse tipologie:

1. l’albero ad alto fusto isolato ovvero l’albero secolare tipico
2. i filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani
3. gli alberi ad alto fusto inseriti in particolari complessi architettonici di importanza storica e culturale, quali ad esempio ville, monasteri, chiese, orti botanici e residenze storiche private.

Ci sembra chiaro che quindi possiamo considerare le alberate anche se non secolari.

Le associazioni ambientaliste dovranno muoversi per evitare che i criteri siano troppo restrittivi (ad esempio considerando solo gli alberi con più di 300 anni) e per convincere i comuni a compilare gli elenchi.

Nota: in Piemonte esiste una legge regionale del 1995 sulla tutela degli alberi monumentali; ad oggi sono censiti circa 40 alberi, di cui solo uno in provincia di Asti, a Casorzo. Sembra che la decisione di applicare criteri stringenti per considerare un albero come “monumentale” derivi almeno in parte dalla necessità di finanziare gli interventi di tutela tramite fondi regionali.



5 - Domande e risposte

1. D: Gli alberi sul ciglio della strada sono pericolosi?
R: Ci sono numerose risposte a questa domanda:
 1. Non esistono studi sull'argomento in Italia, alcuni studi esteri suggeriscono che i filari di alberi abbiano un effetto di rallentamento sul traffico e di ausilio al mantenimento dell'attenzione sulla linea di guida, diminuendo quindi il rischio di incidente.
 2. Sono pericolosi meno delle auto che arrivano dal verso opposto: se viaggio a 80 km/h e mi schianto contro un'auto che arriva dal verso opposto a 80 km/h, la differenza di velocità sarà di 160 km/h, contro un albero di 80 km/h
 3. Sono pericolosi come qualsiasi ostacolo fisso: pali della luce, muri, spallette di ponti, fossati, etc.
 4. Sono egualmente pericolose le alberate poste nei centri abitati dove vige il limite di 70 km/h e quelle poste fuori dai centri abitati dove vige lo stesso limite di 70 km/h.
 5. All'estero (Inghilterra, Germania, Francia, Olanda, etc.) gli alberi sul ciglio della strada vengono rispettati e l'ente proprietario può piantarne di nuovi; non crediamo che la sensibilità dei nostri cugini europei verso i morti per incidente stradale sia inferiore alla nostra; se ritenessero pericolosi gli alberi li avrebbero già completamente eliminati.

2. D: Quali sono le amministrazioni competenti?
R: Le amministrazioni competenti sono quelle proprietarie delle strade oppure concessionarie. È importante osservare che numerose strade statali sono state declassate a regionali, e assegnate alle Province per la manutenzione.

3. D: Chi sono i "frontisti"?
R: Sono i proprietari di appezzamenti di terreno confinanti con una strada.

4. D: come trattare le lettere ai frontisti?
R: Le lettere ricevute dai "frontisti" devono essere attentamente lette e valutate parola per parola. È necessario considerare i destinatari diretti e quelli per conoscenza, le disposizioni citate e quelle non citate, i termini temporali e le indicazioni sulle sanzioni civili (o addirittura penali) in caso di inadempimento. È importante verificare se si tratta di lettere "circolari" "generiche", quindi inviate a tutti senza entrare nel merito, oppure "mirate" ai frontisti con l'indicazione della particella catastale di competenza. Verificate sempre se i vicini "frontisti" hanno ricevuto lettere analoghe. Molto importante la velocità di azione, non lasciar passare settimane dalla ricezione.

5. D: Come reagire?
R: Il primo consiglio è "allargare": è molto difficile per un singolo cittadino rispondere a intimazioni di questo tipo, molto più facile per un gruppo, meglio se sostenuto dai giornali e dalle associazioni ambientaliste. Chi riceve le lettere deve informarsi immediatamente presso i vicini e capire se gli abbattimenti sono ritenuti inevitabili da loro. Informare al più presto le associazioni ambientaliste. Cercare di capire quali sono le motivazioni che hanno spinto le Amministrazioni a scrivere le lettere, e valutare come conciliare le loro esigenze con il mantenimento degli alberi (ad esempio, se il motivo degli abbattimenti sono i fossi non puliti, proporre all'amministrazione un accordo per la pulizia periodica dei fossi).

6. D: È possibile coinvolgere le Amministrazioni locali?
R: Il secondo passo è prendere contatto con l'Amministrazione locale: se le lettere provengono dalla Provincia o dalla Regione è possibile ottenere sostegno dal Comune, se è il Comune ad inviarle è possibile capire quali sono le motivazioni. Spesso si scopre che l'Amministrazione locale desidera solo adeguarsi o ottemperare a circolari o disposizioni provenienti dall'alto senza essere realmente interessata all'abbattimento. Altre volte l'amministratore teme il verificarsi di un incidente e quindi provvede nel modo più semplice. Spesso è possibile chiudere il caso con una chiacchierata amichevole, l'importante è documentarsi e intervenire al più presto.

7. D: Quando coinvolgere le associazioni ambientaliste?
R: Al più presto oppure immediatamente. Verificate se all'interno del gruppo c'è qualche ambientalista iscritto ad una delle associazioni; ovviamente le associazioni ambientaliste proteggono chiunque anche se non iscritto. Il contatto deve avvenire velocemente, considerato che in genere le lettere pongono un termine molto vicino (15 giorni o simili), quindi meglio il telefono, bene anche le email, la posta è invece



troppo lenta e non consente una comunicazione efficace. Nel seguito della vicenda la posta ridiventa importante se si ritiene necessaria una informazione capillare.

8. D: Quando coinvolgere i giornali?
R: Al più presto. I giornali locali sono fondamentali per allargare l'informazione sul territorio; scrivete una lettera oppure un comunicato stampa. Meglio allegare una fotografia digitale della situazione attuale, sarà importante soprattutto nel caso sfortunato in cui si proceda con gli abbattimenti. Di qualsiasi iniziativa è consigliabile informare le Redazioni; tenete presenti i tempi tecnici di impaginazione e stampa.
9. D: Come e perché effettuare un censimento?
R: Spesso le Amministrazioni eliminano gli alberi quasi di nascosto, portando via i tronchi e le ramaglie in modo da evitare proteste. Il censimento degli alberi è una forma di prevenzione efficace: un articolo di giornale con le fotografie di una alberata a confronto con i ceppi rimasti dopo l'abbattimento può fermare ulteriori tagli. Consigliamo di censire singolarmente gli alberi, fotografandoli insieme ad un cartello con un numero progressivo o memorizzandone le coordinate geografiche con un comune GPS. Le foto dovrebbero mostrare la maestosità dell'albero, possibilmente nel periodo di piena vegetazione. Caricare le foto su un sito Internet pubblico e comunicarne l'indirizzo ai giornali.
10. D: è possibile chiedere ad una Amministrazione di ripiantare gli alberi lungo le strade, nella fascia di pertinenza?
R: No. Necessita un intervento correttivo con l'emanazione di un DPR del Presidente della Repubblica per chiarire che nella fascia di pertinenza è possibile ripiantare alberi, con le opportune limitazioni.
11. D: è possibile piantare alberi nella fascia di rispetto di una strada di campagna accordandosi con le Amministrazioni?
R: No. In questo caso il regolamento è chiarissimo. Nessuna amministrazione rilascerà un'autorizzazione scritta. Necessita un intervento correttivo con l'emanazione di un DPR del Presidente della Repubblica per differenziare le fasce di rispetto a seconda della classe della strada.



6 - Analisi disposizioni nelle altre Nazioni

6.1 Inghilterra

Riportiamo le informazioni in inglese ed il commento in italiano

Remark: In British English, highway is primarily a legal term, and normal usage implies roads, while legal usage covers any route or path with a public right of access, including footpaths etc.

In marked contrast to Italian current practice the planting of trees along highways in the UK is encouraged, although there are some limitations e.g. they are not planted in the middle of the road!

Our main current law is the 1980 Highways Act www.legislation.gov.uk/ukpga/1980/66/contents

Sections 64, 96 and 141 are the most relevant.

I found a general summary of this:

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, with the proviso under section 96(6) that no tree planted under this section shall be allowed to remain in a position where:

1. it hinders the reasonable use of the highway by anyone entitled to use it; or
2. it is a nuisance or injurious to the owner or occupier of premises adjacent to the highway.

There is also provision under section 96(7) for compensation to be paid if damage is caused to the property of any person by anything done in the exercise of the powers under section 96. Under section 142 of the 1980 Act the highway authority may grant licenses to anyone to plant trees in the highway.

Nostra traduzione e commento: l'impianto di nuovi alberi lungo le strade è incoraggiato, anche se vi sono alcune ovvie limitazioni. La legge è del 1980, e prevede che l'autorità che possiede la strada possa piantare alberi sulla strada, comprese le aiuole spartitraffico e le rotonde, purché non siano pericolosi per chi usa la strada o i vicini. Se vi è un danno è prevista una compensazione. Infine l'Autorità può permettere a chiunque di piantare alberi in prossimità della strada.

6.2 Francia

Le norme sono tratte dal "Code de la voirie routière"

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505>

in "Partie réglementaire", Chapitre VI : Police de la conservation, art. 116-2 (Modifié par Loi n°92-1336 du 16 décembre 1992 - art. 326 (V) JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994):

Seront punis d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ceux qui :

5° En l'absence d'autorisation, auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier;

Nostra traduzione e commento: saranno puniti coloro i quali planteranno o lasceranno crescere alberi a meno di **due metri** dal confine stradale

Inoltre:

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.

-chemins ruraux: pas de distances à respecter : « Les arbres et haies vives peuvent être plantés en bordure des chemins ruraux sans condition de distance, sous réserve des dispositions des articles 39 et 40 » (art. 37, décret N°69-897 du 18 sept. 69). Le Maire peut toutefois, dans le cadre d'un PLU, définir des distances de plantation en bord de chemins ruraux.



Nostra traduzione e commento: Le amministrazioni possono piantare sul ciglio della strada (entro il confine stradale), mentre per i confinanti il limite è quello del cocice civile, quindi due metri, tranne che per le strade rurali per cui non vi è limite.

Article D161-22 du code rural:

Les plantations d'arbres et de haies vives peuvent être faites le long des chemins ruraux sans conditions de distance, sous réserve que soient respectées les servitudes de visibilité et les obligations d'élagage prévues à l'article D. 161-24. Toutefois, dans un souci de sûreté et de commodité du passage, le maire peut, par arrêté, désigner les chemins de sa commune le long desquels les plantations devront être placées à des distances au plus égales à celles prévues pour les voies communales.

Le strade rurali (750.000 KM in Francia) sono esaminate ad esempio in:

http://marcilly-sur-maulne.mairie.pagespro-orange.fr/commun/mairie/jdm/chemin_rural01.htm

Per le ferrovie:

voies ferrées: les plantations doivent être situées à 6 mètres minimum de l'emprise SNCF pour les arbres dont la hauteur dépasse 2 mètres et pour ceux inférieurs à 2 mètres de la limite

Per i corsi d'acqua:

cours d'eau non domaniaux: pas de condition de distance mais l'écoulement naturel des eaux doit être maintenu

Commenti: li lasciamo al lettore.

7 – Una proposta di modifica della legislazione

Pur non essendo giuristi, dopo un attento esame della normativa in essere, riteniamo che per legittimare la presenza delle alberate e dare direttive certe alle Amministrazioni, basterebbe modificare due commi del CdS e un comma del Regolamento di Attuazione. Abbiamo evidenziato in grassetto le modifiche.

1. All'articolo 3 comma 21 del CdS, tra la parola "strada" ed il punto viene aggiunto "**, comprese le alberate stradali**"
2. All'articolo 142 comma 1 del CdS, viene aggiunto: "**Sulle strade extraurbane, nel caso di presenza di alberature stradali non protette da guard-rail a distanza inferiore a 1.5 m dalla carreggiata, la velocità massima non potrà superare i 70 Km/h; sulle strade extraurbane, nel caso di presenza di alberature stradali non protette da guard-rail a distanza inferiore a 0.8 m dalla carreggiata la velocità massima non potrà superare i 50 Km/h.**"
3. All'articolo 26 comma 6 del Regolamento di Attuazione, tra la parola "strada" e la virgola viene aggiunto: "**di tipo A e B**". Allo stesso comma viene aggiunto: "**Per tutte le altre strade fuori dai centri abitati valgono esclusivamente le regole del Codice Civile.**"



Appendici

Appendice A: Sentenza della Corte di Cassazione

Da <http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>

Cassazione penale sez. IV

15 aprile 2010 n. 17601

Intestazione

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE SEZIONE QUARTA PENALE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. CAMPANATO Graziana - Presidente -

Dott. FOTI Giacomo - Consigliere -

Dott. D'ISA Claudio - Consigliere -

Dott. MARINELLI Felicetta - rel. Consigliere -

Dott. PICCIALLI Patrizia - Consigliere -

ha pronunciato la seguente:

SENTENZA/ORDINANZA

sul ricorso proposto da:

1) B.B., N. IL (OMISSIS);

avverso la sentenza n. 303/2008 CORTE APPELLO di PERUGIA, del 18/02/2009;

visti gli atti, la sentenza e il ricorso;

udita in PUBBLICA UDIENZA del 15/04/2010 la relazione fatta dal Consigliere Dott. FELICETTA MARINELLI;

Udito il Procuratore Generale in persona del Dott. GIALANELLA Antonio, che ha concluso per il rigetto del ricorso;

udito il difensore avv. Fiori Pierluigi del Foro di Perugia che conclude per l'accoglimento del ricorso.

Fatto

PREMESSO IN FATTO

Con sentenza in data 18 luglio 2007 il tribunale di Perugia-sezione distaccata di Foligno – in composizione monocratica ha ritenuto B.B. responsabile del reato di omicidio colposo ai sensi dell'art. 589 c.p. perchè, nella sua qualità di dipendente Anas con funzioni di sorvegliante, cagionava la morte di C. M., che, mentre conduceva la vettura targata (OMISSIS), fuoriusciva dalla sede stradale ed urtava con la fiancata sinistra dell'autovettura contro un albero, sito in un tratto della (OMISSIS), per colpa consistita in negligenza, imperizia, imprudenza e nella violazione dell'art. 14 C.d.S. e dell'art. 26 Reg. C.d.S., nonchè nell'aver omesso di effettuare le attività di manutenzione stradale necessarie ad evitare la presenza di ristagno di acqua e di predisporre idoneo guard rail nel tratto di strada ove si trovava la pianta. Il tribunale quindi lo ha condannato alla pena di anni uno e mesi sei di reclusione, concesse le attenuanti di cui all'art. 62 bis c.p., oltre al pagamento delle spese processuali. Ha assolto invece per non avere commesso il fatto i coimputati G. E., R.M. e S.F., ai quali era stato contestato lo stesso reato nelle loro rispettive qualità di responsabile della sorveglianza e manutenzione, di capo nucleo e di capo squadra Anas.

Avverso tale decisione ha proposto appello il difensore dell'imputato B.B.. La Corte di appello di Perugia, in parziale riforma della sentenza emessa dal tribunale di Perugia - sezione distaccata di Foligno, riduceva la pena inflittagli ad anni uno di reclusione e gli concedeva il beneficio della sospensione condizionale della pena.

Il B. proponeva ricorso per Cassazione a mezzo del suo difensore avverso tale sentenza e concludeva chiedendo l'annullamento della stessa.

All'udienza pubblica del 15/04/2010 il ricorso era deciso con il compimento degli incombeni imposti dal codice di rito.

Diritto

RITENUTO IN DIRITTO

Il ricorrente ha censurato l'impugnata sentenza per i seguenti motivi:

1) violazione dell'art. 606 c.p.p., lett. b) in relazione all'art. 16 C.d.S. - Vizio della motivazione.

Secondo il ricorrente la sentenza della Corte di appello di Perugia sarebbe affetta da erronea applicazione della legge penale, nonchè da illogica e contraddittoria motivazione in quanto non avrebbe considerato i rilievi difensivi volti ad individuare l'unica normativa correttamente applicabile al caso di specie. Secondo il ricorrente, infatti, poichè 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 (l'albero quindi non si trovava ad alcuna distanza dal confine stradale, ma proprio all'interno del confine medesimo), unica valida fonte giuridica di riferimento è i D.M. Lavori Pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, art. 3, dell'allegato 1 e non già l'art. 26 reg. att. C.d.S., il quale costituisce applicazione dell'art. 16 stesso Codice, come ritenuto dal giudice di appello. Secondo il B. invece le due norme in questione non possono



trovare applicazione perchè si riferiscono esclusivamente ai proprietari dei fondi confinanti con la proprietà stradale.

Tale normativa, pertanto, dovrebbe essere esclusa proprio in ragione dei soggetti cui si riferisce, altri essendo, non l'Anas, i destinatari del suo disposto.

2) Violazione dell'art. 606 c.p.p., lett. b) in relazione al D.P.R. n. 1126 del 1981, art. 8 – vizio della motivazione.

Sostiene il ricorrente di non avere posto in essere alcuna condotta colposa, avendo agito nel pieno rispetto delle proprie funzioni. Egli infatti ricopriva il ruolo di cantoniere sorvegliante, addetto al tratto di strada interessato dal sinistro. Peraltro di ciascun tratto di strada esiste una precisa cartografia decisa e progettata da soggetti in posizione apicale, un ingegnere, un geometra capo nucleo dotati, rispettivamente per la straordinaria e ordinaria amministrazione, di poteri decisorii e di scelta sulla conformazione, la struttura e la manutenzione delle strade.

Secondo il ricorrente pertanto la sentenza impugnata gli attribuirebbe competenze nuove e diverse da quelle sue proprie. I giudici di merito infatti gli avrebbero attribuito non solo il compito di individuare e riferire in merito ad anomalie inesistenti, ma anche di decidere sull'abbattimento di una pianta da sempre presente in quel punto e sull'installazione di barriere di protezione tali da essere efficaci in caso di urti e non avrebbero invece considerato che la sua preparazione e la sua esperienza gli imponevano di limitarsi al suo ambito di competenza e cioè alla ordinaria attività di ispezione dei luoghi ed eventuale relazione sugli stessi.

3) Violazione dell'art. 606 c.p.p., lett. b) in relazione agli artt. 40 e 41 c.p. - vizio della motivazione. Ad avviso del ricorrente infatti non esiste alcuna norma che gli attribuisca l'obbligo giuridico di impedire l'evento, non essendo, ai sensi dell'art. 40 c.p., garante del bene giuridico protetto dalla norma e quindi tenuto all'impedimento dell'evento. Secondo il B. Non esiste alcuna norma che gli attribuisca tale obbligo di garanzia, in quanto i compiti a lui assegnati dal D.P.R. n. 1126 del 1981, art. 8 sono diversi da quelli indicati nella sentenza impugnata. In conclusione, secondo il B., non solo mancherebbe la prova dell'esistenza di una posizione di garanzia per cui si possa parlare di suo comportamento omissivo, ma non vi sarebbe neppure la certezza che la presunta condotta omissiva sia in rapporto causale con il decesso, dal momento che ci sono stati fattori causali alternativi, quali le cattive condizioni climatiche, nonchè la sostenuta velocità dell'autovettura guidata dalla signora C.. I proposti motivi di ricorso non sono fondati. 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 perchè 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'art. 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.

Infondati sono anche il secondo e il terzo motivo di ricorso. In particolare non può condividersi l'assunto del ricorrente secondo cui egli avrebbe agito nel pieno rispetto delle sue funzioni e non avrebbe posto in essere alcuna condotta colposa. Egli, infatti, all'epoca dei fatti, era capo cantoniere addetto alla sorveglianza e i suoi compiti, previsti dal D.P.R. n. 1126 del 1981, art. 8 erano, tra gli altri, quello di percorrere il tronco di sua competenza non meno di una volta al giorno per constatare lo stato della strada e delle sue pertinenze e quello di rilevare condizioni anomale tali da potere essere causa di pericolo per la circolazione stradale, provvedendo ad eliminarle nei limiti delle sue possibilità, ovvero, a segnalarle ai suoi superiori e, se il caso, agli organi di polizia stradale, ai vigili del fuoco e agli altri enti a ciò delegati.

Nella fattispecie di cui è causa, pertanto, essendo l'albero in questione chiaramente una pertinenza del tratto stradale affidato al controllo del ricorrente, incombeva su di lui l'obbligo di compiere tutte le verifiche necessarie al fine di accertare se quella situazione potesse essere anomala e quindi necessitasse di un intervento immediato. In particolare egli, nella sua qualità di sorvegliante, era titolare di una posizione di garanzia e doveva accertarsi se gli alberi posti vicino al confine stradale di sua competenza rispettassero le distanze previste dal Codice della Strada, provvedendo, quindi, alle necessarie segnalazioni in ordine alla regolarità dell'albero di cui è processo, essendo egli tenuto a conoscere tutte le normative applicabili in materia di distanze.

Non avendo egli provveduto a ciò, in violazione del D.P.R. n. 1126 del 1981, art. 8, che impone al cantoniere sorvegliante l'obbligo di fare una periodica ispezione del tratto di strada di sua pertinenza proprio al fine della



segnalazione a chi di dovere di una eventuale anomalia e del successivo intervento, egli ha reso possibile il verificarsi dell'evento. Il ricorso deve essere pertanto rigettato e il ricorrente condannato al pagamento delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Rigetta il ricorso e condanna il ricorrente al pagamento delle spese processuali.

Così deciso in Roma, il 15 aprile 2010.

Depositato in Cancelleria il 7 maggio 2010

Appendice B: Interpellanza parlamentare

Da <http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>

Atto Senato - Interrogazione a risposta scritta 4-04511 presentata da FRANCESCO FERRANTE, DELLA SETA mercoledì 9 febbraio 2011, seduta n.498

- Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - Premesso che:

si apprende in un articolo pubblicato l'8 febbraio 2011, dal quotidiano "La Repubblica", che tutti gli alberi, anche quelli secolari che si trovano entro sei metri dalle strade extraurbane, sono fuorilegge. È l'innovativo principio giuridico di sicurezza stradale stabilito dalla Cassazione nella sentenza di condanna per omicidio colposo al capo cantoniere dell'Anas di Foligno, Bruno Bruni. Secondo la Corte suprema, l'uomo avrebbe dovuto provvedere a mettere in sicurezza predisponendo un idoneo guardrail nel tratto di strada dove si trovava la pianta, la statale centrale umbra orlata da una fila di alberi secolari, bellissimi da vedere, ma pericolosissimi per gli automobilisti. Se l'avesse fatto, Michela Crucianelli non si sarebbe schiantata a bordo della sua vettura contro uno di quei platani killer. E non sarebbe morta;

l'articolo 26 del regolamento che dà attuazione al codice della strada, entrato in vigore il 1° gennaio del 1993, aveva vietato la presenza di alberi entro una distanza minima di sei metri. Pareva, però, che quella norma non fosse retroattiva, ovvero che non fosse riferita agli alberi preesistenti, ma solo a quelli piantati da quel momento in poi. Però dopo ben 17 anni la Cassazione ha deciso che il divieto vale per tutto il patrimonio arboreo che orla le strade extraurbane, sia quello piantato prima del 1993, sia quello piantato successivamente. A questo punto la sentenza che ha condannato a un anno e sei mesi il cantoniere dell'Anas di Foligno costituirà un punto di riferimento per tutti i tribunali e le procure;

oggi il destino di migliaia di piante che costeggiano strade suggestive del nostro Paese sarà quello, se non ci sarà un concreto intervento da parte del Ministro in indirizzo, di essere tagliate. Di fatto scomparirebbero di colpo tutte quelle numerosissime, affascinanti e caratteristiche strade quali, come a titolo esplicativo: la Chiantigiana o l'Aretina, l'Appia antica o la Bolgherese, la Col di Tenda o la via degli ulivi da Assisi a Spello;

per quanto possa essere grave l'incidenza delle morti causate dalla presenza di alberature ai bordi delle strade è importante evidenziare che in Italia oltre il 70 per cento degli incidenti stradali avvengono in area urbana ed i decessi da incidenti stradali in area urbana sono circa 3.000 ogni anno (8,2 al giorno), mentre il numero dei feriti ammonta a oltre 150.000 all'anno (410 al giorno);

a tal proposito si sottolinea che un incidente stradale è sempre la risultante dell'interazione di tre fattori: uomo, veicolo ed ambiente. Per aumentare realmente il livello di sicurezza e diminuire il numero di incidenti, morti e feriti è necessario intervenire al massimo e in modo concertato su tutti e tre i fattori. Quindi anche con la messa in sicurezza di guardrail, alberi, ma anche pali della luce, non percepiti come pericolosi, ma strutturalmente più rischiosi di altre situazioni,

si chiede di conoscere:

quali iniziative urgenti di competenza, il Ministro in indirizzo intenda adottare in modo da predisporre un piano massiccio di messa in sicurezza delle strade, in particolare di quelle alberate, tutelando in questo modo un patrimonio che tutto il mondo invidia all'Italia, raccordandosi con l'ANAS, e gli altri gestori, per realizzare insieme un piano atto all'installazione dei guardrail che garantisca la sicurezza stradale degli automobilisti e dei motociclisti;

quali iniziative urgenti intenda adottare per far sì che vengano rispettati i limiti di velocità, perché è del tutto evidente che la colpa degli incidenti non è degli alberi, ma, è sempre la risultante dell'interazione dell'alta velocità e dell'errore umano.

Appendice C: Risposta del Ministro Altero Matteoli

Da <http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>



Atto Senato

Risposta scritta pubblicata nel fascicolo n. 125 all'Interrogazione 4-04511

Risposta. - Si fa rilevare che la suprema Corte di cassazione con la sentenza n. 17601 del 2010 ha ritenuto responsabile il capo cantoniere dell'ANAS del decesso della signora Michela Crucianelli, stabilendo un collegamento tra la violazione dei compiti d'ispezione e la segnalazione di anomalie da parte del cantoniere, previsti dall'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1126 del 1981 e le cause dell'avvenuto decesso.

Si sottolinea che la sentenza, riferendosi ad un singolo caso concreto, sembrerebbe non costituire enunciatazione di principio generale. Nel corpo dello stesso dispositivo emerge che "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'articolo 26 [del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada] (...) che trova applicazione 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 regola al Codice della Strada è entrato in vigore nel dicembre 1992, successivamente quindi al D.M. di cui sopra)".

In effetti per quanto sopra indicato, sembra che la suprema Corte abbia interpretato le prescrizioni contenute nell'articolo 26, comma 6, del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992) il quale dispone che: "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", come applicabili anche per gli alberi già impiantati lateralmente alle strade, al momento dell'entrata in vigore del codice della strada.

Al riguardo, si ritiene di dover puntualizzare il quadro normativo di riferimento.

Si osserva preliminarmente che la disposizione dell'articolo 26 del regolamento si applica, ai sensi del comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada, "ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati".

La fascia di rispetto, come definita dal p. 22) del comma 1 dell'articolo 3 del codice della strada, è la "striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni depositi e simili".

La fascia di pertinenza, come definita dal p. 21) del comma 1 del medesimo articolo 3, è la "striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada".

Dal combinato disposto di queste definizioni e dall'articolo 26 del regolamento del codice della strada, in base ad una rigida lettura delle norme sulle fasce di rispetto, si dovrebbe dedurre che le disposizioni del suddetto articolo 26 si applichino solo sulle fasce di rispetto, esternamente alla fascia di pertinenza.

Poiché non vi è dubbio che gli alberi sono situati all'interno della fascia di pertinenza, in quanto posti spesso addirittura in banchina, essi sembrerebbero pertanto non essere assoggettati al vincolo del citato articolo 26.

Il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze di visibilità, presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura. **Pertanto, la norma del divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.** In base a questa lettura dell'articolo 26 del regolamento, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tuffi gli alberi da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

Occorre evidenziare come il termine "impiantato", utilizzato nel codice della strada, non si ritiene sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuovi alberi, così come nel comma 1 dell'articolo 26 citato, è utilizzato il termine "aprire", che si ritiene si riferisca a canali o fossi ancora da fare.

Tale lettura dell'articolo 26 porterebbe a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada, anche se non rispettassero la disposizione del comma 6 dell'articolo 26, ovvero la distanza minima dal confine stradale di 6 metri, non sarebbero comunque "fuorilegge", poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Pertanto, ad avviso del Ministero, gli alberi impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada, nelle fasce di rispetto ad una distanza inferiore ai 6 metri, non devono essere rimossi, né si deve provvedere alla rimozione degli alberi già impiantati lateralmente alla strada nella fascia di pertinenza.

Ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni, potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

Infatti, all'articolo 14 del nuovo codice della strada si esplicita che è di stretta competenza degli enti proprietari delle strade vigilare ed assicurare il rispetto delle disposizioni dell'articolo de quo. Il suddetto articolo 14, nel quale sono specificati poteri e compiti degli enti proprietari delle strade, determina che tali enti devono



provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo ed al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

Le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per proteggere gli ostacoli o i punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità degli elementi, può optare per soluzioni di tipo attivo, quali misure di regolazione e gestione della circolazione, o di tipo passivo, quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli.

La sentenza indica chiaramente che rientra tra i compiti del sorvegliante "previsti dal D.P.R. n. 1126 del 1981, articolo 8 erano, tra gli altri, quello di percorrere il tronco di sua competenza non meno di una volta al giorno per constatare lo stato della strada e delle sue pertinenze e quello di rilevare condizioni anomale tali da potere essere causa di pericolo per la circolazione stradale, provvedendo ad eliminarle nei limiti delle sue possibilità, ovvero, a segnalarle ai suoi superiori e, se il caso, agli organi di polizia stradale, ai vigili del fuoco e agli altri enti a ciò delegati. Nella fattispecie di cui è causa, pertanto, essendo l'albero in questione chiaramente una pertinenza del tratto stradale affidato al controllo del ricorrente incombeva, sullo stesso, l'obbligo di compiere tutte le verifiche necessarie al fine di accertare se quella situazione necessitasse di un intervento immediato".

Nell'ambito dei sistemi di protezione passiva, l'articolo 6 del decreto ministeriale 21 giugno 2004, "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale", riporta che "per le strade esistenti o per allargamenti in sede di strade esistenti il progettista potrà prevedere la collocazione dei dispositivi con uno spazio di lavoro (inteso come larghezza del supporto a tergo della barriera) necessario per la deformazione più probabile negli incidenti abituali della strada da proteggere, indicato come una frazione del valore della massima deformazione dinamica rilevato nei crash test".

Al riguardo il Ministero recentemente ha emanato la circolare esplicativa n. 62032 del 21 luglio 2010, che evidenzia: "le protezioni dei punti singoli sono definite dal progettista delle installazioni e non corrispondono ad uno specifico prodotto omologato o assoggettato a prova di crash. Per la protezione di questi punti il progettista dovrà prevedere soluzioni specifiche per tener conto delle esigenze di sicurezza di terzi ed anche dei veicoli transitanti in direzione opposta, ad esempio nel caso di protezione di ostacoli già presenti all'interno dello spartitraffico, o in prossimità del margine stradale".

A parere del Ministero gli strumenti normativi esistenti consentono, di fatto, all'ente proprietario di intervenire per proteggere i punti singoli lungo le infrastrutture stradali; chiaramente gli interventi per la protezione dei suddetti punti non possono non tenere in debita considerazione la presenza di aree vincolate dal punto di vista paesaggistico e, nel caso specifico, di alberi secolari, che sono parte importante del nostro patrimonio nazionale storico-naturalistico. A tale riguardo si ritiene opportuno segnalare che la circolare n. 8321 dell'11 agosto 1966 del Ministero dei lavori pubblici, "Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale", trattava espressamente l'argomento sino all'entrata in vigore del nuovo codice della strada.

Al fine di limitare gli interventi sul patrimonio arboreo, sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli enti proprietari, di dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture, tali da individuare i punti neri, sui quali eseguire interventi di protezione per gli utenti della strada, cosa questa già in corso di attuazione da parte dell'ANAS.

Tale iniziativa, considerando l'oggettiva impossibilità di eseguire interventi generalizzati di protezione sulle infrastrutture stradali, anche per motivi di compatibilità economico-finanziaria, permetterebbe di proteggere gli utenti soprattutto nei rilevati punti neri, con l'installazione di dispositivi di ritenuta a protezione di ostacoli posti a bordo strada e/o prescrivendo una velocità di marcia ridotta.

MATTEOLI ALTERO Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - 01/06/2011

Appendice D: Circolare del Ministero dei Trasporti

Da <http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE E I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
DIVISIONE 4 10/06/2011

Prot. 3224

OGGETTO: Richiesta di parere D. Lgs. 285/92 art. 14 - Alberi ubicati nelle pertinenze stradali

Con riferimento al quesito in oggetto, si fa presente che la sentenza emessa dalla Suprema Corte di Cassazione del 07.05.2010, n. 17601 sembra comunque riferirsi al singolo caso concreto, non costituendo enunciazione di principio generale.



Nel corpo dello stesso dispositivo emerge che "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 ... [del Regolamento di Attuazione ed Esecuzione del Codice della Strada] ... che trova applicazione 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,

Relativamente al quadro normativo di riferimento si osserva preliminarmente che il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della strada e della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze di visibilità, presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura.

Pertanto l'art. 26 c. 6 del Regolamento che determina il divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada, a parere dello scrivente Ufficio, si può interpretare nel senso che, se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.

In base a questa lettura dell'art. 26, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada, si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi, da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

Occorre evidenziare come il termine "impiantato", utilizzato nel Codice della strada, non si ritiene sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuovi alberi.

Tale lettura dell'art. 26 porterebbe a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, anche se non rispettassero la disposizione del c. 6 dell' art. 26, ovvero la distanza minima dal confine stradale di 6 metri, non sarebbero comunque "fuorilegge", poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Pertanto, ad avviso dello scrivente Ufficio, gli alberi già impiantati, prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, lateralmente alla carreggiata nella fascia di pertinenza ad una distanza minore di quella prevista dall' art. 26 c. 6 del Regolamento possono non essere rimossi.

Ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni, potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

Infatti all'art. 14 del Nuovo Codice della Strada si esplicita che è stretta competenza degli Enti proprietari delle strade vigilare ed assicurare il rispetto delle disposizioni dell'articolo de qua.

L'art. 14 del Nuovo Codice della Strada, nel quale sono specificati poteri e compiti degli Enti proprietari delle strade, determina che i suddetti Enti devono provvedere "alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo ed al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze

Le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per garantire la sicurezza degli utenti della strada per proteggerli dagli ostacoli o dai punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità degli elementi, può optare per soluzioni o di tipo attivo, quali misure di regolazione e gestione della circolazione, o di tipo passivo, quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli. Nel caso in cui non sia possibile applicare una delle suddette modalità, si ritiene che l'Ente proprietario possa disporre l'abbattimento dell'albero, anche se quest'ultimo fosse stato impiantato prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada.

Nell'ambito dei sistemi di protezione passiva, l'art. 6 del D.M. del 21.06.2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale" riporta che "per le strade esistenti o per allargamenti in sede di strade esistenti il progettista potrà prevedere la collocazione dei dispositivi con uno spazio di lavoro (inteso come larghezza del supporto a tergo della barriera) necessario per la deformazione più probabile negli incidenti abituali della strada da proteggere, indicato come una frazione del valore della massima deformazione dinamica rilevato nei crash test

Al riguardo la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale recentemente ha emanato una Circolare esplicativa, che evidenzia: "le protezioni dei punti singoli sono definite dal progettista delle installazioni e non corrispondono ad uno specifico prodotto omologato o assoggettato a prova di crash. Per la protezione di questi punti il progettista dovrà prevedere soluzioni specifiche per tener conto delle esigenze di sicurezza di terzi ed anche dei veicoli transitanti in direzione opposta, ad esempio nel caso di protezione di ostacoli già presenti all'interno dello spartitraffico, o in prossimità del margine stradale".

A parere dello scrivente Ufficio gli strumenti normativi esistenti consentono di fatto all'Ente proprietario di intervenire per proteggere i punti singoli lungo le infrastrutture stradali; certamente gli interventi per la protezione dei suddetti punti non possono non tenere in debita considerazione la presenza di aree vincolate dal punto di vista paesaggistico e, nel caso specifico, di alberi secolari, che costituiscono di fatto un importante patrimonio nazionale storico - naturalistico. A tale riguardo si ritiene opportuno segnalare che la Circolare n. 8321 del 11.08.1966 del Ministero dei Lavori Pubblici "Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale", trattava espressamente l'argomento sino all'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada.

Al fine di limitare gli interventi sul patrimonio arboreo, sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli Enti proprietari, di dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture, tali da individuare i punti neri, sui quali eseguire interventi di protezione per gli utenti della strada.



Tale iniziativa, considerando l'oggettiva impossibilità di eseguire interventi generalizzati di protezione sulle infrastrutture stradali, anche per motivi di compatibilità economico – finanziaria, permetterebbe di proteggere gli utenti soprattutto nei rilevati punti neri, con l'installazione di dispositivi di ritenuta a protezione di ostacoli posti a bordo strada e/o prescrivendo una velocità di marcia ridotta.

IL DIRIGENTE (Dott. Ing. Luciano MARASCO)

Appendice E: Parere del Dott. Giovanni Losavio di ItaliaNostra

Articolo apparso sul sito di Italia Nostra del 15-07-2011 (<http://www.italianostra.org/?p=12775>):

Spetta alle Soprintendenze la tutela delle alberature stradali

Giungono ad Italia Nostra continue segnalazioni di tagli indiscriminati di alberi lungo le strade.

Su questo problema pubblichiamo una nota di Giovanni Losavio, già Presidente di Cassazione e Presidente della sezione di Modena di Italia Nostra:

Spetta alle Soprintendenze la tutela delle alberature stradali (per le quali nessun vincolo all'abbattimento è posto dal Codice della Strada).

Una sentenza della Corte di Cassazione ha messo in allarme l'ANAS che ha reagito avviando l'indiscriminato abbattimento delle alberature delle strade statali, poste a distanza minore di sei metri dalla carreggiata. La quarta sezione penale della Cassazione con la sentenza n. 17601 del 2010 ha infatti confermato la condanna per omicidio colposo di un capo cantoniere che non aveva provveduto a rimuovere un filare di alberi lungo il margine della strada statale affidata alla sua manutenzione (o ad installare un'adonea barriera protettiva) e un automobilista aveva cozzato con il proprio veicolo contro una di quelle piante riportando lesioni mortali.

Si deve subito osservare che la sentenza è fondata su un palese (agevolmente riconoscibile) fraintendimento di lettura della disciplina del Codice della Strada (articoli 3 e 16) e del relativo regolamento di esecuzione (articolo 26) che detta prescrizioni, non già per l'assetto delle aree di proprietà stradale (né in particolare per le fasce di pertinenza e cioè per le strisce di terreno comprese tra la carreggiata ed il confine stradale), ma per le fasce di rispetto esterne al confine stradale, ponendo "vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili".

L'art. 16, lettera c), fa dunque divieto "ai proprietari dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati" di "impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive, piantagioni, ovvero recinzioni" e rimette al regolamento di determinare "le distanze entro le quali vigono i divieti". E appunto l'art. 26, comma 6, del regolamento fissa in almeno sei metri "la distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada".

Non v'è dubbio che la disciplina dettata per le zone di rispetto esterne al confine stradale non ponga prescrizioni dirette agli enti proprietari e gestori delle strade, alla cui discrezione tecnica è rimesso l'assetto delle fasce di pertinenza marginali alla carreggiata per le quali non vige il divieto normativo di impiantare alberi alla distanza dettata ad altro fine per le fasce esterne di rispetto. Ciò non esclude che in rapporto a specifiche condizioni dell'assetto stradale sia avvertita l'esigenza di introdurre speciali misure a tutela della sicurezza della circolazione, come barriere laterali di protezione (guard rail) o, più opportunamente, la prescrizione di rigorosi limiti nella velocità, sembrando irragionevole e privo di fondamento etico l'indiscriminato sacrificio delle alberature stradali come misura di risposta alla previsione di condotte di guida trasgressive di vincolanti norme di comportamento.

E' certo per altro che le strade pubbliche, con le relative pertinenze, se aperte da oltre cinquant'anni (settanta, secondo la legge di conversione del decreto – sviluppo), siano assoggettate alla tutela a norma dell'articolo 10 comma 1, del Codice dei beni culturali. Le alberature marginali, come pertinenze delle strade pubbliche, hanno dunque la protezione del consecutivo articolo 12 e solo su autorizzazione delle Soprintendenze potrebbero essere abbattute. E si vuole qui sottolineare che dalla disciplina del codice della strada e del relativo regolamento non discende affatto l'obbligo della rimozione degli alberi impiantati nelle "fasce di pertinenza", cioè nelle "strisce di terreno comprese tra la carreggiata ed il confine stradale" e dunque la Soprintendenza nell'esercizio in concreto della tutela al riguardo non è vincolata da alcuna prescrizione dettata dal Codice della Strada, né in particolare dai divieti posti per le diverse fasce esterne di rispetto.

Modena, 12 luglio 2011.

Giovanni Losavio.



Appendice F: Mozione di Castelnuovo Don Bosco

MOZIONE

Approvata in occasione del Convegno

LA GESTIONE DEL PATRIMONIO ARBOREO LUNGO LA RETE STRADALE IN BASE ALLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA

Sala consiliare del Comune di Castelnuovo Don Bosco, venerdì 8 febbraio 2013, ore 17.30



Approvazione all'unanimità della Mozione conclusiva del Convegno su “LA GESTIONE DEL PATRIMONIO ARBOREO LUNGO LA RETE STRADALE IN BASE ALLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA” da parte del folto e qualificato pubblico presente in sala. Tra i relatori: il Vice Prefetto di Asti, Dott. Paolo Giuseppe Ponta, l'Ing. Angelo Porta e la Dott.ssa Silvana Bruna, Moderatore del Convegno e Sindaco di Passerano Marmorito.

1. Si richiede che cessi l'invio ai proprietari di terreni frontisti le strade provinciali di lettere di perentorio taglio della vegetazione non a norma rispetto il Codice della strada, in quanto motivo di apprensione nella popolazione ed in grado di indurre abbattimenti potenzialmente non necessari della vegetazione arborea di pregio, antecedente l'adozione del nuovo Codice della strada ed utile per prevenire gravi fenomeni di dissesto idrogeologico. Si rimanda invece all'utilizzo delle Ordinanze per tutti le situazioni in cui motivi di reale ed immediato pericolo ne giustificano la doverosa adozione.
2. Si auspica altresì che i funzionari e tecnici dei settori viabilità, competenti per le diverse reti stradali, si confrontino preventivamente con i Comuni interessati da tratti stradali presenti nel proprio territorio per individuare in modo puntuale e preciso le situazioni di potenziale pericolo per la viabilità, al fine di valutare poi con i proprietari gli interventi realmente più opportuni.
3. Si richiede con forza che ogni decisione in termini di abbattimento e/o potatura della vegetazione arborea sia assunta in ultima analisi da professionisti qualificati ed abilitati per legge a tali compiti. Si ricordano al riguardo le competenze esclusive in campo forestale degli iscritti all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali.
4. Si richiama tutti gli organi amministrativi - ai diversi livelli organizzativi - dello Stato italiano ad una immediata applicazione della recentissima LEGGE 14 gennaio 2013 , n. 10 relativa a “NORME PER LO SVILUPPO DEGLI SPAZI VERDI URBANI” che all'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” stabilisce che: “Agli effetti della presente legge e di ogni altra normativa in vigore nel territorio della Repubblica, per «albero monumentale» si intendono: a) l'albero ad alto fusto isolato o facente parte di formazioni boschive naturali o artificiali ovunque ubicate ovvero l'albero secolare tipico, che possono essere considerati come rari esempi di maestosità e longevità, per età o dimensioni, o di particolare pregio naturalistico, per rarità botanica e peculiarità della specie, ovvero che recano un preciso riferimento ad eventi o memorie rilevanti dal punto di vista storico, culturale, documentario o delle tradizioni locali; b) i filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani; (...) Salvo che il fatto costituisca reato, per



l'abbattimento o il danneggiamento di alberi monumentali si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 100.000. Sono fatti salvi gli abbattimenti, le modifiche della chioma e dell'apparato radicale effettuati per casi motivati e improcrastinabili, dietro specifica autorizzazione comunale, previo parere obbligatorio e vincolante del Corpo forestale dello Stato". In attesa della piena applicazione della legge si richiede a titolo precauzionale una immediata MORATORIA sugli eventuali abbattimenti previsti. Si confida nell'opera meritoria del Corpo Forestale dello Stato per una attenta attività di vigilanza per l'applicazione della recente normativa.

5. Si invita ad una considerazione la più alta possibile della vegetazione arborea per i ruoli preziosi che svolge anche in prossimità della rete stradale, secondo quanto avviene in tutti i paesi europei dove maestose alberate convivono con il traffico veicolare. Si ricordano al riguardo aspetti di carattere estetico: come la ricchezza e variabilità del paesaggio e l'ombreggiamento estivo; aspetti di carattere funzionale come il consolidamento dei versanti franosi ed aspetti di carattere produttivo, relativamente alla raccolta dei tartufi, così apprezzati nel contesto astigiano.
6. Si richiede che tutto il patrimonio arboreo di pregio presente lungo la rete stradale astigiana sia oggetto di un preciso e puntuale censimento e monitoraggio e che annualmente sia dato conto pubblicamente degli interventi ritenuti più opportuni per assicurare il necessario equilibrio tra le esigenze della sicurezza stradale e la salvaguardia della componente arborea di pregio.
7. Si auspica l'adozione di un piano programmato di reimpianti di vegetazione arbustiva ed arborea lungo la rete stradale astigiana in base alla normativa esistenti, con particolare riguardo alle numerosissime aree di sosta alberate da sempre presenti lungo le strade astigiane che erano un elemento di grande pregio - realizzate con lungimiranza da chi ci ha preceduto - e che deve essere assolutamente riproposto.
8. Si invitano tutte le amministrazioni ed organi dello Stato, con particolare riferimento alla Polizia stradale, ad un momento apposito di confronto e riflessione sulla sicurezza stradale, anche su temi quali, ad esempio, la pubblicità stradale, in merito al disturbo e distrazione che questa può avere sulla sicurezza, ampliando quindi la prospettiva di azione dagli alberi ai molti fattori di potenziale pericolo presenti lungo le strade.
9. Si auspica lo studio e l'adozione anche di strumenti innovativi di gestione dei potenziali rischi legati alla presenza della componente arborea lungo la rete stradale, quali tra gli altri la stipula di polizze collettive.
10. Si richiede, infine, con forza che il tema degli alberi, anche di quelli presenti lungo le strade, sia oggetto di un ampio e pubblico dibattito, portato soprattutto nelle scuole, essendo un patrimonio che valica le generazioni e rafforza il senso di cittadinanza.



Appendice G: Comunicato stampa congiunto con l'Amm.Provinciale



PROVINCIA DI ASTI

Medaglia d'Oro al Valor Militare

SERVIZIO VIABILITA' E PATRIMONIO

Asti, lì 21.02.2013

OGGETTO: D.Lvo 30.04.1992 n. 285, codice della strada.

Piante esistenti su proprietà privata a distanza non regolamentare e/o con rami che si protendono sulle strade provinciali.

COMUNICATO STAMPA.

In seguito alle risultanze del convegno del 8 febbraio 2013 in Castelnuovo Don Bosco sul tema “La gestione del patrimonio arboreo lungo la rete stradale in base alle norme del Codice della strada” il Sindaco di Passerano Marmorito Dott.ssa Silvana Bruna ha promosso un incontro di sindaci del territorio del Nord Astigiano con il Commissario Prefettizio dott. Alberto Ardia.

L'incontro si è tenuto giovedì 21 febbraio 2013 presso la sala giunta della Provincia con la partecipazione del Commissario, dott. Alberto Ardia, del Sindaco di Passerano Marmorito dott.ssa Silvana Bruna, del Presidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Asti dott. Valter Valle, Il Presidente dell'Osservatorio del Paesaggio Prof. Marco De Vecchi e il Prof. Erildo Ferro, del dirigente del Servizio Viabilità Ing. Paolo Biletta ed il Capo Reparto Stradale Geom. Sergio Tirone.

Il Sindaco di Passerano Marmorito, Dott.ssa Silvana Bruna, ha segnalato che di fronte allo stato di abbandono dei alcuni fondi confinanti con le strade provinciali è necessaria un'assunzione di responsabilità collettiva per la cura del territorio. E' quindi necessario intervenire con una strategia che sia rispettosa dell'esigenza di sicurezza, come indicato dal codice della strada, e della tutela ambientale.

Il Comune di Passerano Marmorito propone che i proprietari dei fondi si adeguino ai criteri del piano forestale comunale allo scopo di tenere sotto controllo la vegetazione arborea in un'area vincolata dal punto di vista paesaggistico.



E' poi intervenuto il Dott. Agr. Valter Valle (*Presidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Asti*) che ha attentamente argomentato sull'importanza della componente arborea, anche lungo la viabilità stradale, evidenziando la necessità di una gestione del patrimonio arboreo esistente attraverso il ricorso a competenze professionali specifiche ed altamente qualificate, quali quelle proprie dei Dottori Agronomi e Forestali. Ha quindi segnalato la piena e convinta disponibilità dell'Ordine di Asti a collaborare per la definizione di adeguate ed innovative Linee guida di azione che possano avere una valenza e risonanza anche oltre la realtà astigiana.

Ha, quindi, preso la parola il Prof. Marco Devecchi che ha offerto un contributo di riflessione, partendo dalla Mozione approvata in occasione del precedente Convegno a Castelnuovo Don Bosco di venerdì 8 febbraio scorso e sottoscritta da numerose associazioni ambientaliste. In particolare il Prof. Devecchi ha proposto di procedere ad una preventiva verifica da parte dei funzionari degli Enti gestori delle strade con i Comuni interessati da tratti stradali presenti nel proprio territorio per individuare in modo puntuale e preciso le situazioni di potenziale pericolo per la viabilità, al fine di valutare successivamente con i proprietari gli interventi realmente più opportuni. Questa procedura auspicata fa specifico riferimento alla necessità di prestare la massima attenzione alla salvaguardare di tutto il patrimonio arboreo di pregio (costituito soprattutto dalle querce) presente lungo la rete stradale che potrebbe essere compromesso, anche in totale buona fede, senza reale necessità.

Il Prof. Devecchi ha inoltre segnalato come è in corso di organizzazione per metà marzo a Villafranca d'Asti un Convegno di rilevanza nazionale sul tema dell'applicazione della recentissima normativa del 14 gennaio 2013, n. 10 relativa a "NORME PER LO SVILUPPO DEGLI SPAZI VERDI URBANI" CHE ALL'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". Auspica che la legge in oggetto possa trovare immediata applicazione nell'Astigiano attraverso un censimento del patrimonio arboreo presente sul territorio compreso quello presente anche lungo la viabilità stradale.

Il Commissario preso atto che sul territorio provinciale e in particolare nel nord-ovest della provincia da anni si registra un generalizzato abbandono dei terreni agricoli, compresi quelli confinanti con le infrastrutture viarie provinciali, dove con la presenza di siepi, piante malate e/o addirittura secche sono fonte di potenziale pericolo. In base al codice della strada l'Ente proprietario è tenuto ad adottare tutte quelle azioni necessarie per eliminare o comunque diminuire i potenziali pericoli per l'utente delle strade stesse anche con attività di prevenzione e informazione agli interessati responsabili della manutenzione dei terreni confinanti con la sede stradale. E quindi viene evidenziato che l'invio delle lettere, da parte del servizio viabilità, ai privati proprietari dei terreni confinanti con le strade provinciali ed ai Sindaci, è finalizzato a prevenire situazioni di potenziale pericolo esistente per la viabilità.

Infine il dott. Ardia chiede agli intervenuti di proporre una strategia di collaborazione precisa e concreta che tenga conto delle responsabilità che sono in capo ai funzionari provinciali dei proprietari dei terreni confinanti con la strada e dei Sindaci nella loro veste di autorità di pubblica sicurezza e anche del fatto che non è più possibile procrastinare l'adozione di interventi per contrastare la situazione di abbandono e degrado dovuta alla ventennale mancata manutenzione da parte dei proprietari dei terreni.

Per ovviare a questa situazione, che deriva, come detto, da anni di incuria e di mancata manutenzione, è necessario che le istituzioni locali attivino delle politiche di gestione delle porzioni di territorio abbandonato promuovendo in primis una cultura di rispetto delle regole a partire da quelle contenute nelle leggi (codice della strada e codice civile) e nei regolamenti comunali (regolamento edilizio e di polizia rurale) e, quindi, di salvaguardia del patrimonio arboreo di pregio esistente a distanza non regolamentare dal confine stradale anche con la realizzazione, dove possibile, di opere a protezione dello stesso.

E' in animo di questo Ente inviare ai Sindaci della Provincia una circolare illustrativa sull'argomento dichiarando la disponibilità ad eventuali incontri tesi a chiarimenti in materia.



Appendice H: Resoconto del convegno di Villafranca d'Asti

Associazione Terra, Boschi, Gente e Memorie, Circolo Legambiente Valtriviera, Circolo Gaia di Legambiente Asti, Federazione Interregionale dei Dottori Agronomi e Forestali del Piemonte e della Valle d'Aosta, Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Asti, Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano, Società Italiana di Arboricoltura, WWF di Asti, LIPU

COMUNICATO STAMPA DEL CONVEGNO

Centro culturale "Il Forno" di Villafranca d'Asti, Sabato 16 Marzo 2013

SALVIAMO GLI ALBERI MONUMENTALI. MODALITÀ OPERATIVE DI APPLICAZIONE DELLA NUOVA LEGGE N. 10 DEL 14 GENNAIO 2013 PER LA SALVAGUARDIA DEGLI ALBERI MONUMENTALI, DEI FILARI E DELLE ALBERATE DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO, MONUMENTALE, STORICO E CULTURALE DELL'ASTIGIANO.

L'ABBATTIMENTO è l'**estrema ratio!** Prima di giungere a questa decisione grave e dolorosa ogni possibile alternativa deve essere sempre e comunque esperita per evitare di sopprimere un albero di interesse storico-monumentale o di valore paesaggistico, in quanto componente di filari e viali alberati dell'Astigiano. Questa è la sintesi più completa del Convegno tenutosi a Villafranca d'Asti sabato scorso sulla salvaguardia degli alberi monumentali e dei viali alberati dell'Astigiano. Questo monito che è stato sapientemente espresso dal Vice Prefetto di Asti, S.E. Dott. Paolo Giuseppe Ponta, ha trovato piena ed unanime condivisione da parte di tutti gli studiosi, i professionisti e gli ambientalisti intervenuti alla giornata di studio. Dai lavori del Convegno è, infatti, chiaramente emerso come le recenti acquisizioni in campo scientifico e tecnico consentano oramai una accurata e precisa determinazione della pericolosità dell'albero rispetto al rischio di schianti e cadute, tanto da trovare oramai ampia ed affermata applicazione nella gestione responsabile del verde urbano, la cui vicina città di Torino rappresenta un esempio virtuoso a livello addirittura internazionale. Queste interessanti considerazioni sono state dettagliatamente espresse nella dotta relazione del Dott. Massimo Tirone, *Vice Presidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Torino*, nonché esperto di sicurezza e manutenzione delle alberate e socio fondatore della SIA (*Società Italiana di Arboricoltura*). E', quindi, emerso con evidenza, come l'applicazione di protocolli - oramai riconosciuti a livello internazionale - per la valutazione della stabilità degli alberi debba necessariamente trovare puntuale applicazione anche e soprattutto nell'Astigiano, così che si possa giungere in ogni situazione ad assumere le decisioni tecnicamente più corrette, senza lasciare al caso o all'improvvisazione le scelte sull'abbattimento o meno degli alberi lungo le strade.

Queste interessanti considerazioni si sono raffrontate al tema specifico del Convegno, relativo alle modalità di applicazione della recentissima normativa (*Legge n° 10 del 14 gennaio 2013*) a salvaguardia degli alberi monumentali e viali alberati. Hanno, al riguardo, portato interessanti riflessioni iniziali il neopresidente del Circolo Legambiente Valtriviera Dott. Angelo Porta, il Sindaco di Villafranca d'Asti Guido Cavalla, il Vice Prefetto di Asti, S.E. Dott. Paolo Giuseppe Ponta, il Sindaco Dott.ssa Silvana Bruna di Passerano Marmorito, l'Ing. Paolo Biletta in rappresentanza del Commissario straordinario dell'Amministrazione provinciale di Asti, Dott. Alberto Ardia, il Prof. Vincenzo Gerbi, Vice Direttore alla didattica del DISAFA - Dipartimento di Scienze agrarie, forestali e alimentari dell'Università di Torino, il Dott. Gianmichele Cirulli, Presidente della Società Italiana di Arboricoltura, il Dott. Agr. Maurizio Zailo Vice-Presidente Federazione Interregionale dei Dottori Agronomi e Dottori Forestali del Piemonte e della Valle d'Aosta e il Dott. Valter Valle, Presidente dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Asti. In particolare, il Dott. Valle ha sottolineato il prezioso e qualificato contributo che i



Dottori agronomi e forestali possono portare per una attenta ed innovativa gestione del patrimonio arboreo della nostra provincia. Il Convegno - patrocinato anche dall'Ordine di Asti - ha voluto rappresentare un alto momento di studio e di riflessione sulla tematica in oggetto, anche quale contributo alla formazione permanente della categoria.

Al termine dei saluti e riflessioni iniziali, il Convegno – moderato dal Prof. Marco Devecchi, Presidente dell'Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano – ha quindi potuto entrare nel merito della tematica della salvaguardia degli alberi con numerose e qualificate relazioni. Con riferimento al quadro normativo generale a tutela del patrimonio arboreo e nello specifico alle modalità di applicazione della recente legge 10/2013 ha portato un prezioso contributo di approfondimento il Dott. Adriano Bruni del *Comando provinciale di Alessandria del Corpo forestale dello Stato* che ha anche evidenziato l'importanza dei regolamenti attuativi di prossima emanazione. Accanto al già citato ed apprezzato contributo del Dott. Massimo Tirone, grande interesse ha in particolare riscosso tra i partecipanti al Convegno l'intervento dell'Ing. Paolo Biletta, *Dirigente del Servizio Viabilità della Provincia di Asti*, che ha dato pubblica lettura di una lettera, di prossimo invio ai sindaci dell'Astigiano, di delucidazione sugli interventi di messa in sicurezza della rete stradale in riferimento al tema degli alberi. Accanto ad un ribadito proposito di fattiva collaborazione con le amministrazioni locali, un ampio e generale apprezzamento da parte dei convegnisti ha riscosso l'indicazione contenuta nella missiva della Provincia di Asti circa la non obbligatorietà dell'abbattimento degli alberi a distanza non regolamentare, rispetto a quanto previsto dal Codice della Strada, se presenti in loco prima dell'entrata in vigore del Codice stesso (anno 1992), facendo quindi proprie le circolari interpretative del *Ministero dei trasporti e delle infrastrutture*. L'approccio lungimirante in oggetto rappresenta un prezioso punto di equilibrio fortemente auspicato dalle associazioni ambientaliste astigiane. Ulteriori proficui contributi operativi nell'applicazione della normativa in materia sono stati portati dal Dott. Angelo Porta, *Presidente del Circolo Legambiente Valtriviera*, con la presentazione di un Opuscolo riepilogativo delle Leggi in materia – compreso un utile confronto con la legislazione molto più permissiva vigente in altre Nazioni europee - e delle possibilità concrete di intervento da parte della popolazione per la tutela degli alberi, e della Dott.ssa Roberta Benetti della *Direzione regionale di Legambiente* che ha proposto un modello operativo di scheda per il rilievo degli alberi di interesse storico, naturalistico e paesaggistico. La scheda di semplice utilizzo, anche da parte dei non addetti ai lavori, si colloca esattamente nella prospettiva di azione della recente Legge 10/2013 di censimento capillare in tutti i comuni italiani del patrimonio arboreo di pregio. Ulteriori ed apprezzati contributi di riflessione sull'importanza degli alberi e sulla necessità di una efficace ed attenta tutela sono stati portati da Giancarlo Dapavo, *Presidente del Circolo Gaia Legambiente di Asti*, da Marco Demaria del *WWF di Asti*, con un ricordo al devastante taglio delle querce lungo la strada per Viatosto nel 2011, e da Franco Correggia, *Presidente dell'Associazione Terra, Boschi, Gente e Memorie*, a cui va il merito della tutela reale dei boschi di Muscandia, grazie all'acquisto degli stessi da parte dell'associazione. Il convegno si è, quindi, avviato a conclusione con uno stimolante dibattito, a cui ha portato una preziosa testimonianza - anche grazie alla proiezione di alcune significative immagini - la Sig.ra Catterina Simonelli, circa un discutibile abbattimento proprio nella giornata di venerdì scorso di un pregevole esemplare di quercia lungo la strada provinciale in località Cortiglione.

Quale Mozione conclusiva del convegno, che ha trovato piena adesione da parte dei presenti, si dà conto della richiesta di avviare una concreta e fattiva collaborazione tra le associazioni ambientaliste (e anche singole persone interessate ai temi del verde) e la Provincia di Asti (e/o altri gestori delle reti stradali astigiane) nell'eventualità di programmati interventi abbattimento degli alberi, così da valutare congiuntamente in anticipo possibili contributi e sostegni - anche economici - da parte delle comunità locali per trovare le soluzioni tecniche più efficaci a



scongiurare l'abbattimento degli alberi – nell'interesse della natura e del paesaggio - e nel contempo a garantire la massima sicurezza per gli utenti della strada.

Nel pomeriggio un gruppo di cittadini interessati alle tematiche degli alberi (Marco Devecchi, Mario e Nicoletta Corino, Giancarlo Dapavo, Angelo Porta), ha operato per dare concreta attuazione alla recente Legge 10/2013 mediante il censimento degli alberi presenti lungo l'ex strada statale 10 (*Padana inferiore*). Il censimento ha proseguito un analogo lavoro avviato lo scorso anno più precisamente nell'abitato di Villafranca d'Asti. Nel corso del pomeriggio, l'attività di censimento ha permesso la schedatura di ulteriori **59 alberi** compresi tra il confine del comune di Villafranca d'Asti e l'abitato di Baldichieri. Tutte le piante sono state numerate e fotografate con la prossima pubblicazione delle schede fotografiche sul sito ospitante dell'*Osservatorio del Paisaggio per il Monferrato e l'Astigiano* (www.osservatoriodelpaesaggio.org). Sullo stesso sito e sul sito di Legambiente Valtriviera (www.legambientevaltriviera.it) verranno resi disponibili a breve sia il manuale che raccoglie e spiega le leggi in materia di alberate stradali sia la scheda di segnalazione. Gli organizzatori invitano tutti gli interessati a segnalare alberi ed alberate meritevoli di inserimento nell'elenco nazionale degli alberi monumentali, dei filari e delle alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale dell'astigiano, compilando la scheda ed inviandola ai rispettivi siti insieme ad una o più foto; le schede verranno pubblicate e costituiranno la base per le richieste ai Comuni non appena disponibile il Decreto di Attuazione della legge 10.

L'attività di studio sulle recente legge 10/2013 e il successivo censimento arboreo a Villafranca d'Asti e dintorni rappresentano un esempio prezioso di attenzione e sensibilità verso l'albero che auspicabilmente potrà trovare emulazione anche in altre realtà, non solo astigiane.



Appendice I: Comunicato stampa sulla proposta di collaborazione con la Provincia

LETTURA PUBBLICA DELLA LETTERA DELLA PROVINCIA DI ASTI E DELLA SOTTOSCRIZIONE DA PARTE DEI SINDACI E DELLE ASSOCIAZIONI ASTIGIANE DELLA PROPOSTA DI COLLABORAZIONE

Venerdì 22 marzo 2013 - Sala consiliare del Comune di Castelnuovo Don Bosco alle ore 18.30

Pubblica lettura da parte della Dott.ssa Silvana Bruna, Sindaco di Passerano Marmorito, della lettera della Provincia di Asti sulle "Indicazioni circa gli alberi presenti nella fascia di rispetto" indirizzata a tutti i Sindaci dell'Astigiano.

Allo scopo di divulgare il più ampiamente possibile le interessanti indicazioni sulla gestione degli alberi presenti nella fascia di rispetto delle strade contenute nella lettera della Provincia di Asti del 14 marzo scorso ed indirizzata a tutti i Sindaci astigiani, si è proceduto a darne pubblica lettura venerdì 22 marzo presso la Sala consiliare del Comune di Castelnuovo Don Bosco. La lettura del testo da parte della DOTT.SSA SILVANA BRUNA (*Sindaco di Passerano Marmorito*) ai presenti in sala consiliare ha consentito di mettere in evidenza la necessità inderogabile del mantenimento in **condizioni di massima sicurezza** della sede stradale per evitare incidenti, anche gravi, attraverso l'eliminazione pronta ed immediata di ogni causa di potenziale pericolo, compresa la vegetazione, così come l'altro principio importante della **salvaguardia del paesaggio**, attraverso la conservazione della vegetazione arborea secolare di pregio, frequente nell'Astigiano lungo le strade, ove ciò non costituisca motivo di concreto pericolo. Al riguardo, nella lettera viene espressamente citata la recentissima Circolare ministeriale del 19 dicembre 2012 che stabilisce che **NON c'è obbligo di rimozione** per gli alberi lungo le strade se già presenti in loco prima dell'entrata in vigore del Codice, qualora non costituiscano motivo di pericolo, ovviamente da documentare puntualmente. Si tratta di un importante **principio di equilibrio** nella gestione del patrimonio arboreo che ha trovato un generale ed ampio apprezzamento. La lettera della Provincia di Asti può essere reperita dai cittadini - **per applicarla e farla applicare** nei casi controversi di abbattimenti - presso gli Albi pretori dei comuni di *Castelnuovo Don Bosco, Passerano Marmorito e Villafranca d'Asti*, oltreché nei rispettivi siti internet, anche della associazioni ambientaliste: www.legambientevaltriverna.it e www.osservatoriodelpaesaggio.org Al termine della lettura del testo della lettera ha preso la parola il *Sindaco di Castelnuovo Don Bosco*, DOTT. GIORGIO MUSSO, che ha fatto presente l'importanza di un **censimento completo del patrimonio arboreo di pregio** delle nostre campagne per poter avere un quadro preciso e puntuale della realtà e per poter provvedere di conseguenza ad una più efficace salvaguardia. Grazie anche alla pronta disponibilità del *Sindaco di Passerano Marmorito*, DOTT.SSA SILVANA BRUNA, si è deciso di istituire un apposito **Premio di Laurea** per uno studente che porti avanti uno studio su questi temi nella realtà dei paesaggi agrari e forestali dell'Alto Astigiano. Il PROF. MARCO DEVECCHI del *Dipartimento di Scienze agrarie, forestali e alimentari* dell'Università di Torino ha espresso ampia disponibilità ed interesse a collaborare in tal senso. Il DOTT. GIORGIO MUSSO ha, inoltre, espresso l'auspicio che possano essere adeguatamente **coinvolti e sensibilizzati gli agricoltori**, e le loro associazioni di categoria, in un progetto di salvaguardia e valorizzazione delle potenzialità dei territori astigiani, anche in riferimento alle produzioni di legname, attraverso la realizzazione di opportuni momenti di studio ed approfondimento. Nel prosieguo della discussione ha preso la parola il SINDACO GUIDO CAVALLA di Villafranca d'Asti che ha fatto presente le esperienze e i casi concreti riscontrati nel proprio comune, dove l'incuria, l'abbandono e il disinteresse di taluni proprietari di terreni confinanti con le strade comunali hanno portato nel recente inverno a condizioni di serio pericolo per la viabilità locale. La DOTT.SSA SILVANA BRUNA ha quindi, segnalato l'adozione di una apposita ordinanza comunale volta alla rimozione delle ramaglie e degli alberi secchi e pericolanti da compiersi nel rispetto della componente arborea di pregio.



A conclusione dell'incontro si è proceduto alla **SOTTOSCRIZIONE** da parte dei Sindaci presenti della **PROPOSTA DI COLLABORAZIONE** contenuta al termine della lettera della Provincia di Asti volta a garantire un **miglioramento della sicurezza stradale**, ma anche a **salvaguardare alberi secolari** che costituiscono un importante patrimonio della nostra provincia e a **evitare interventi di scempio del nostro patrimonio arboreo**.

La Proposta in oggetto è stata sottoscritta dai tre sindaci presenti in sala: Sindaco **SILVANA BRUNA** di *Passerano Marmorito*, Sindaco **GIORGIO MUSSO** di *Castelnuovo Don Bosco* e Sindaco **GUIDO CAVALLA** di *Villafranca d'Asti*.

Hanno aggiunto le proprie firme singoli cittadini e rappresentanti di Associazioni ambientaliste: per *Legambiente Valtriviera* il Dott. ANGELO PORTA e per *l'Osservatorio del Paesaggio*, il Prof. MARCO DEVECCHI. L'auspicio dei presenti è che anche **tutti i restanti 115 Sindaci dell'Astigiano** vogliano sottoscrivere la proposta di collaborazione della Provincia di Asti volta a coniugare la **sicurezza delle strade** con la **prevenzione di scempi del patrimonio arboreo**. Il testo della Sottoscrizione è disponibile presso il Comune di Castelnuovo Don Bosco che raccoglie, anche per email (protocollo@comune.castelnuovodonbosco.at.it), le adesioni dei Sindaci astigiani e delle singole persone interessate. Dopo le Festività pasquali la Proposta di collaborazione con le sottoscrizioni pervenute verrà consegnata in Provincia di Asti a S.E. il Prefetto DOTT. ALBERTO ARDIA, *Commissario straordinario dell'Amministrazione provinciale di Asti*.

Da una sempre più stretta e fattiva collaborazione tra tutte le diverse istituzioni dello Stato, le Associazioni ambientaliste operanti sul territorio e i singoli cittadini sarà certamente possibile conseguire obiettivi sempre più alti nella **gestione dei beni comuni**, di cui le strade, il paesaggio ed anche gli alberi sono elementi essenziali.



Appendice K: Chiarimenti del Ministero a Pro Natura



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE E I SISTEMI
INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE

Div. 4

Via G. Caracci, 36 - 00157 Roma

M. IT-SISTRA
Direzione Generale della Sicurezza Stradale
SISTRA_DIV4
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0007281-19/12/2012-USCITA

Spett.le Federazione Nazionale Pro Natura
Viale Pastrengo 13
10128 Torino

A/R

OGGETTO: Dlgs. N. 285 del 30 aprile 1992 - Alberi

Con riferimento alla nota datata 12.11.2012 trasmessa da codesta Federazione si fa presente quanto segue.

Relativamente al quadro normativo di riferimento richiamato nella suddetta nota, si osserva che l'art. 29 del Nuovo Codice della Strada dispone che *“i proprietari confinanti hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie”*. A parere dello scrivente Ufficio quindi l'obbligo di tagliare le siepi è subordinato alla sola condizione che esse restringano o danneggino la strada o l'autostrada, mentre l'obbligo di tagliare i rami invece sussiste quando si verificano due condizioni:

- ✓ che essi protendano oltre il confine stradale
- ✓ e nel contempo nascondano la segnaletica o ne compromettano la visibilità alle distanze ed alle angolazioni necessarie.

Si sottolinea comunque che l'ente proprietario della strada ha sempre la facoltà di chiedere la recisione dei rami protesi ai sensi dell'art. 896 del Codice Civile.

Inoltre, considerate le definizioni di cui all'art. 3 del Nuovo Codice, la sporgenza oltre il confine stradale non significa invasione della carreggiata: si avrebbe infatti, in questo caso, un atto che crea



pericolo per la circolazione, sanzionato dall'art. 15 del Nuovo Codice. Il proprietario deve poi rispettare le aree di visibilità richiamate agli artt. 16 e 18 del Nuovo Codice.

Relativamente agli artt. 16 e 18 del Nuovo Codice, inerenti le fasce di rispetto fuori ed entro i centri abitati, si osserva preliminarmente che il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della strada e della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze di visibilità, presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura.

Pertanto l'art. 26 c. 6 del Regolamento che determina il divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada, a parere dello scrivente Ufficio, si può interpretare nel senso che, se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.

In base a questa lettura dell'art. 26, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada, si riduce, per così dire, a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi, da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

Occorre evidenziare come il termine "impiantato", utilizzato nel Nuovo Codice della Strada, non si ritiene sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuovi alberi.

Tale lettura dell'art. 26 porterebbe a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, anche se non rispettassero la disposizione del c. 6 dell'art. 26, ovvero la distanza minima dal confine stradale di 6 metri, non sarebbero comunque "fuorilegge", poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Pertanto, ad avviso dello scrivente Ufficio, gli alberi già impiantati, prima dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, lateralmente alla carreggiata nella fascia di pertinenza ad una distanza inferiore di quella prevista dall'art. 26 c. 6 del Regolamento possono non essere rimossi.

Ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni, potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

Infatti all'art. 14 del Nuovo Codice della Strada si esplicita che è stretta competenza degli Enti proprietari delle strade vigilare ed assicurare il rispetto delle disposizioni dell'articolo de quo. L'art. 14 del Nuovo Codice della Strada, nel quale sono specificati poteri e compiti degli Enti proprietari delle strade, determina che i suddetti Enti devono provvedere *"alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredoed al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze....."*.



Le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per garantire la sicurezza degli utenti della strada per proteggerli dagli ostacoli o dai punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità degli elementi, può optare per soluzioni o di tipo attivo, quali misure di regolazione e gestione della circolazione, o di tipo passivo, quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli. Nel caso in cui non sia possibile applicare una delle suddette modalità, si ritiene che l'Ente proprietario possa disporre l'abbattimento dell'albero, anche se quest'ultimo fosse stato impiantato prima dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada.

Nell'ambito dei sistemi di protezione passiva, l'art. 6 del D.M. del 21.06.2004 *“Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”* riporta che *“per le strade esistenti o per allargamenti in sede di strade esistenti il progettista potrà prevedere la collocazione dei dispositivi con uno spazio di lavoro (inteso come larghezza del supporto a tergo della barriera) necessario per la deformazione più probabile negli incidenti abituali della strada da proteggere, indicato come una frazione del valore della massima deformazione dinamica rilevato nei crash test.....”*.

Al riguardo la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale recentemente ha emanato una Circolare esplicativa, che evidenzia: *“le protezioni dei punti singolari sono definite dal progettista delle installazioni e non corrispondono ad uno specifico prodotto omologato o assoggettato a prova di crash. Per la protezione di questi punti il progettista dovrà prevedere soluzioni specifiche per tener conto delle esigenze di sicurezza di terzi ed anche dei veicoli transitanti in direzione opposta, ad esempio nel caso di protezione di ostacoli già presenti all'interno dello spartitraffico, o in prossimità del margine stradale”*.

A parere dello scrivente Ufficio gli strumenti normativi esistenti consentono di fatto all'Ente proprietario di intervenire per proteggere i punti singolari lungo le infrastrutture stradali; certamente gli interventi per la protezione dei suddetti punti non possono non tenere in debita considerazione la presenza di aree vincolate dal punto di vista paesaggistico e, nel caso specifico, di alberi secolari, che costituiscono di fatto un importante patrimonio nazionale storico – naturalistico. A tale riguardo si ritiene opportuno segnalare che la Circolare n. 8321 del 11.08.1966 del Ministero dei Lavori Pubblici *“Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale”*, trattava espressamente l'argomento sino all'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada.

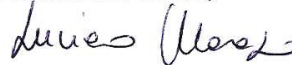


Al fine di limitare gli interventi sul patrimonio arboreo, sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli Enti proprietari, di dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture, tali da individuare i punti neri, sui quali eseguire interventi di protezione per gli utenti della strada.

Tale iniziativa, considerando l'oggettiva impossibilità di eseguire interventi generalizzati di protezione sulle infrastrutture stradali, anche per motivi di compatibilità economico – finanziaria, permetterebbe di proteggere gli utenti soprattutto nei rilevati punti neri, con l'installazione di dispositivi di ritenuta a protezione di ostacoli posti a bordo strada e/o prescrivendo una velocità di marcia ridotta.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento.

IL DIRIGENTE
(Ing. Luciano MARASCO)





Bibliografia

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff., 18 maggio 1992, n. 114) - Nuovo codice della strada.

R.33 aprile 2012 -Testo aggiornato al D.L. 2.3.2012 n. 16 convertito con modifiche in L. 26.04.2012 n.44
Testo non ufficiale redatto a cura del Servizio Polizia Stradale;
ad ogni effetto di legge fa fede solo il testo pubblicato sulla G.U.
http://img.poliziadistato.it/docs/CDS_aggiornato_aprile_2012.pdf

Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada D.P.R. 16.12.1992 n° 495 , G.U. 28.12.1992, aggiornato al D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con L. 4 aprile 2012, n. 35 e al d.P.R. 30 luglio 2012, n. 151. http://www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dpr495_92.pdf

Ministero dei Trasporti - circolare 8321 dell'11/08/1966 http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=577

Storia della sentenza della Corte di Cassazione, l'Interrogazione parlamentare, la risposta del Ministro, la circolare del Ministero dei Trasporti:

<http://poliziale-mase.blogspot.it/2011/11/insidia-stradalealberi-piantati-troppo.html>

Parere del Dott. Giovanni Losavio, già Presidente di Corte di Cassazione e Presidente della sezione di Modena di Italia Nostra (15/07/2011): <http://www.italianostra.org/?p=12775>

Distanze degli alberi secondo il Codice Civile e servitù:
<http://www.geometrabrun.it/Distanze%20legali%20alberi.pdf>

Legge n.10 del 14 Febbraio 2013: http://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/2013_0010.htm

Inghilterra, 1980 Highways Act: www.legislation.gov.uk/ukpga/1980/66/contents

Francia, "Code de la voirie routière" 1992:

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505>