

LE STRADE ALBERATE: TUTELA, PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, SICUREZZA STRADALE

Tree-Lined Streets: Protection, Landscape Planning, Road Safety

DOI: 10.17401/su.17.us04

Ugo Soragni
Università degli Studi di Padova
ugo.soragni@unipd.it

Parole chiave
Paesaggio, vincoli e piani paesaggistici, Codice della strada
Landscape, Landscape Constraints and Plans, Highway Code

Abstract
La salvaguardia delle strade alberate ha imposto, sin dalla prima metà del secolo scorso, la necessità di operare una sintesi tra l'esigenza di assicurare la loro conservazione e manutenzione, spesso rafforzata da vincoli monumentali o paesaggistici, e la rimozione dei pericoli per la circolazione asseritamente derivanti dalla presenza di filari arborei lungo le arterie stradali (statali, regionali o provinciali), soggette a traffici veicolari anche piuttosto intensi.
La circolare nr. 8321 del 1966 del Ministero dei lavori pubblici, recante «Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza stradale», costituisce testimonianza – per certi versi piuttosto sorprendente – di quanto fosse radicato il convincimento che l'ammodernamento della rete viaria nazionale dovesse incoraggiare la formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale», parte essenziale del quale avrebbe dovuto coincidere con gli «insediamenti arborei [...] nel quadro più generale della tutela pubblica dei beni culturali e ambientali del paese e della conservazione di essi al godimento della collettività».
A dispetto della rilevanza dell'iniziativa del 1966 i decenni successivi, anche per effetto dell'approvazione del Codice della strada del 1992 – fautore di posizioni culturalmente assai meno conservative – hanno coinciso con l'acuirsi della contrapposizione tra sostenitori della sicurezza e difensori del nostro patrimonio culturale e naturalistico, nelle cui fila erano ormai

entrate a far parte le associazioni portatrici di interessi diffusi, protagoniste di intense battaglie a tutela delle ricchezze naturalistiche e culturali nazionali.
Il presente contributo intende riassumere brevemente l'evoluzione della tutela delle strade alberate italiane in rapporto alle esigenze della sicurezza stradale, ponendo in evidenza come alcune incertezze interpretative del Codice del 1992 siano state impiegate, nonostante alcuni interventi del dicastero dei lavori pubblici di segno opposto (circolare nr. 2234 del 2011), per legittimare abbattimenti indiscriminati di alberature storiche.

Since the first half of the last century, the protection of tree-lined streets has required a balance between their conservation and maintenance, often reinforced by monumental or landscape restrictions, and the elimination of traffic hazards allegedly posed by the presence of tree-lined streets along main roads (state or provincial), which are subject to heavy vehicular traffic.
Circular no. 8321 of 1966 of the Ministry of Public Works, containing «Instructions for the protection of the tree heritage in relation to road safety», constitutes evidence – in some ways rather surprising – of how deeply rooted the belief was that the modernization of the national road network should encourage the formation of «a true road landscape», an essential part of which should coincide with the «tree settlements [...] within the more general framework of the public protection of the country's cultural and environmental heritage and their conservation for the enjoyment of the community».
Despite the significance of the 1966 initiative, the following decades, also due to the approval of the 1992 Highway Code – which advocated far less culturally conservative positions – coincided with a sharpening of the conflict between safety advocates and defenders of our cultural and natural heritage. The conflict, which had by then included associations representing diffuse interests, had waged intense battles to protect the nation's natural and cultural riches.
This paper aims to briefly summarize the evolution of the protection of tree-lined streets in Italy in relation to road safety requirements, highlighting how some interpretative uncertainties in the 1992 Code have been used, despite some interventions by the Ministry of Public Works to the contrary (circular no. 2234 of 2011), to legitimize the indiscriminate felling of historic trees.

L'apprezzamento giuridico dell'interesse monumentale o paesaggistico delle strade e dei viali alberati si esprime, a partire dai primi decenni del secolo scorso, attraverso provvedimenti dichiarativi specifici, emanati in attuazione delle leggi sulla salvaguardia del patrimonio storico artistico[1] o del paesaggio[2]. Si tratta di vincoli che, con diverse diffusione e intensità, riguardano l'intero territorio nazionale, testimoniando della consapevolezza dei poteri pubblici di non potersi sottrarre, al cospetto di un interesse pubblico ormai giuridicamente tutelato, al dovere di proteggere le formazioni arboree insistenti all'interno di ville, giardini e parchi o lungo la viabilità dei centri abitati o delle arterie stradali extraurbane.

Il celeberrimo viale dei Cipressi di Castagneto Carducci (viale di San Guido), lungo quasi cinque chilometri e fiancheggiato da circa duemilaquattrocento alberi, viene sottoposto fin dal 1925 alla «speciale protezione» che la legge nr. 778/1922 riservava alle «cose immobili la cui conservazione presenta un notevole interesse pubblico a causa della loro bellezza naturale o della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria», rappresentando uno dei primi e più emblematici riconoscimenti burocratici dei valori paesaggistici introdotti dalla «legge Croce» del 1922[3].

---

1. La legge 20 giugno 1909, nr. 364, recante «Norme per l'inalienabilità delle antichità e delle belle arti» e destinata a restare in vigore fino al 1939, quando venne abrogata e sostituita dalla legge I giugno 1939, nr. 1089, recante «Tutela delle cose d'interesse artistico o storico», non consentiva, nella sua formulazione originaria, la protezione di ville, parchi e giardini. Una limitazione paradossale e grottesca, motivata dalla volontà del parlamento di non interferire con le grandi speculazioni intraprese – dalla fine dell'ottocento – a danno di alcuni insigni complessi romani di villa, realizzati nel corso dei secoli XVI-XVIII. Alle lottizzazioni edilizie che ne deriveranno si dovrà la scomparsa pressoché totale di tali insediamenti, condotta a termine a dispetto delle proteste vibrate di intellettuali e poeti, tra i quali Gabriele d'Annunzio. La deplorevole omissione sarà superata solo con la legge 23 giugno 1912, nr. 688, «Portante modificazioni alla legge 20 giugno 1909, n. 364, per le antichità e belle arti», che, con l'articolo 1, consentirà finalmente l'applicazione delle norme di tutela «anche alle ville, ai parchi ed ai giardini che abbiano interesse storico o artistico»: Ugo Soragni, *Editoriale*, in «Storia dell'Urbanistica», *L'Italia del Touring Club, 1894-2019. Promozione, tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio*, speciale nr.1/2021, pp. 9-14 (11).

2. La legge 11 giugno 1922, nr. 778, recante disposizioni per «la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico», detta «legge Croce», rappresenta il primo provvedimento normativo dedicato espressamente alla tutela del paesaggio, destinato tuttavia a rivelare ben presto la sua modesta efficacia: Soragni, *Editoriale*, cit., pp. 11-12.

3. Il decreto 27 aprile 1925, emanato ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge nr. 778/1922, cit.,

A sorreggere la legittimità dei vincoli di quest'ultima fattispecie concorrevano non solo l'accertamento della rilevanza delle strade e dei viali alberati che ne erano oggetto, ravvisabile, sulla scorta dei principi – di estrazione schiettamente estetica – posti a fondamento della legge sulle bellezze naturali e riproposti, diciassette anni dopo, dalla seconda delle due cosiddette «leggi Bottai»[4], ma, come precisato dal regolamento di attuazione di quest'ultima, «sia il carattere e l'importanza della flora, sia l'ambiente, soprattutto se essi [ville, giardini e parchi] si trovino entro il perimetro di una città e vi costituiscano un'attraente zona verde»[5].

Si introduceva in tal modo una sorta di sottolineatura *ante litteram* dell'importanza di una iterazione positiva tra uomo ed ecosistema, destinata ad affiancarsi alla tutela dell'interesse pubblico insito nella contemplazione di un paesaggio naturale di suggestiva o armoniosa bellezza, ontologicamente sovrapponibile a quella di un capolavoro artistico, musicale o letterario[6].

Tra gli esempi più significativi di tali categorie di provvedimenti novecenteschi, non pochi dei quali ormai notevolmente risalenti, si può citare quello delle alberature lungo l'attuale strada regionale tra Rovigo e Adria (già statale 443), vincolate per l'intera lunghezza del collegamento, pari a circa ventidue chilometri, in quanto «costituenti un peculiare cospicuo e caratteristico abbellimento

---

avente ad oggetto il «Duplice filare dei cipressi carducciani nel Comune di Castagneto Carducci», conserva tuttora la propria efficacia, ai sensi dell'art. 157, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, nr. 42, recante «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137». Con decreto ministeriale in data 21 agosto 1995 il viale alberato di Bolgheri è stato sottoposto, ai sensi della legge nr. 1089/1939, cit., alla protezione riservata, tra gli altri, ai monumenti e alle opere d'arte (art. 1, comma 1) ovvero alle cose che, «a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, siano state riconosciute di interesse particolarmente importante» (art. 2, comma 1).

4. Legge 29 giugno 1939, nr. 1497, recante «Protezione delle bellezze naturali».

5. Regio decreto 3 giugno 1940, nr. 1357, recante «Regolamento per l'applicazione della legge 29 giugno 1939, nr. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali», art. 9, comma 2, nr. 3.

6. Entrambe le norme novecentesche sulla tutela del paesaggio, nell'enumerare le categorie di cose ad esse soggette, ne motivano la salvaguardia in ragione del loro «notevole interesse pubblico» (art. 1, comma 1, sia della legge nr. 778/1922, cit. sia della legge nr. 1497/1939, cit.). La relazione di accompagnamento alla prima delle due, presentata da Benedetto Croce al Senato del Regno il 25 settembre 1920, aveva chiarito che «il sentimento, tutto moderno, che s'impadronisce di noi allo spettacolo di acque precipitanti nell'abisso, di cime nevose, di foreste secolari, di riviere sonanti, di orizzonti infiniti», è spiritualmente analogo alla «gioia che ci pervade alla contemplazione di un quadro dagli armonici colori, all'audizione di una melodia ispirata, alla lettura di un libro fiorito di immagini e pensieri»: cfr. Ugo Soragni, *Tutela del paesaggio e pianificazione urbanistica: prospettive di un'integrazione disciplinare*, in «Passaggi costituzionali», *Convegno del paesaggio a Capri 1922/2022. Il Paesaggio: nozione, trasformazioni, tutele*, Atti del convegno (Capri, 30-31 maggio 2022), II, nr. 2, 2022, pp. 191-206 (193-194, n. 6).

naturale della zona, avente valore estetico e tradizionale» (decreto 11 gennaio 1964). Mentre, per restare al Veneto, il precedente vincolo dei platani insistenti lungo il viale della stazione ferroviaria del capoluogo polesano, giudicati provvisti di un «notevole interesse pubblico perché con la loro massa arborea costituiscono un'attraente zona verde nell'ambito cittadino» (decreto 12 marzo 1957), si può ascrivere ad una casistica nazionale estremamente ampia di atti di amministrazione del tutto simili.

Occorre rammentare in proposito, anche ai fini della comprensione di alcuni risvolti sottesi alla *ratio* di tali vincoli, che, sebbene le disposizioni del testo unico del 1933 sulle strade e sulla circolazione stabilissero il solo divieto di impianto di nuove alberature a meno di tre metri di distanza dal confine della strada, senza dire nulla a proposito di quelle preesistenti[7], tale disciplina aveva finito con l'incoraggiare o giustificare, in non poche circostanze, l'abbattimento di filari arborei di imponenza ed estensione anche notevoli.

I vincoli a protezione delle strade alberate si moltiplicheranno nella seconda metà del novecento, anche sotto la spinta delle istanze conservatrici del paesaggio avanzate dalle cosiddette associazioni portatrici di interessi diffusi (a cominciare da «Italia Nostra», fondata nel 1955). Non mancherà neppure, sotto questo aspetto, la spinta propositiva esercitata dal Touring Club italiano, il quale, a partire dall'inizio degli anni sessanta, intraprenderà la pubblicazione sulla propria rivista («Le Vie d'Italia», che confluirà nel 1969 nel preesistente periodico «Le Vie del Mondo») di articoli di denuncia delle condizioni deplorevoli di parte del patrimonio culturale italiano[8], in non pochi casi dedicati alla distruzione o alla manomissione di alberature storiche.

Le iniziative di tali associazioni saranno orientate sempre più frequentemente

---

7. Regio decreto 8 dicembre 1933, nr. 1740, recante «Testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione», art. 1, comma 1, nr. 13, lett. a). Prima di tali disposizioni vigevano le discipline dettate, a partire dal 1868, da alcuni provvedimenti amministrativi in materia di circolazione stradale, che, per quanto qui d'interesse, stabilivano il divieto di piantumazione di alberature «di alto fusto» a meno di «metri 3 misurati dal ciglio della strada»: regio decreto 15 novembre 1868, n. 4697, recante «Regolamento di polizia stradale, e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio» (art. 1, comma 1, nr. 12, lett. a). Il contenuto della disposizione sarà ribadito, esattamente negli stessi termini, dal successivo regio decreto 8 gennaio 1905, n. 24, recante «regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche» e dal regio decreto 2 dicembre 1928, nr. 3179, avente titolo analogo (art. 1, comma 1, nr. 13, lett. a] di entrambi).

8. Soragni, *Editoriale*, cit. pp. 12-13. Già nel 1957 Guido Piovene aveva affermato, senza mezzi termini, che «pochi altri paesi [diversi dall'Italia] sembrano meno legati al loro passato. In nessun altro paese sarebbe permesso assalire come da noi, deturpare città e campagne, secondo gli interessi e i capricci del giorno»: Guido Piovene, *Viaggio in Italia*, Mondadori, Milano 1957 (ed. Baldini Castoldi Dalai, Milano 2013, p. 860).

alla difesa, in uno con altri connotati identitari dell'ambiente, di strade o viali alberati di antico impianto segnati da incuria o minacciati di distruzione o depauperamento; condizioni favorite dalla perdurante vigenza delle già citate norme del 1933 sull'impianto delle essenze arboree stradali, mantenute in vigore – a dispetto della loro pericolosa ambiguità interpretativa – dal successivo testo unico sulla circolazione stradale del 1959[9]. Una situazione destinata a ripresentarsi esattamente negli stessi termini trentatré anni dopo, per effetto della formulazione del regolamento del nuovo Codice della strada (1992), non solo analoga ma persino peggiorativa[10].

Occorrerà attendere il primo decennio di questo secolo per rinvenire, nell'ordinamento giuridico, l'inclusione esplicita dei filari o delle alberate tra le componenti del paesaggio meritevoli di adeguata conservazione e valorizzazione, le caratteristiche del quale, inteso come espressione identitaria del territorio, si affermano discendenti dall'azione «di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni»[11].

Ciononostante è solo nel 2008, in occasione della seconda novella legislativa del Codice dei beni culturali e del paesaggio (2004), che comparirà, per la prima volta in un testo normativo statale, la locuzione «albero monumentale»[12], prescrivendo che la commissione regionale preposta alla formulazione delle proposte di vincolo paesaggistico dovesse essere «integrata dal rappresentante del competente comando regionale del Corpo forestale dello Stato nei casi in cui la proposta» avesse riguardato «filari, alberate ed alberi monumentali»[13].

---

9. Decreto del Presidente della Repubblica 15 Giugno 1959, nr. 393, recante «Testo unico delle norme sulla circolazione stradale», art. 145, comma 2.

10. Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, nr. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada», il quale, all'art. 26, comma 3, stabilisce 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». La norma non prevede, a differenza di quanto ammesso per altre colture (v. comma 9 dello stesso articolo, introdotto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, recante «modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada»), la sua non applicabilità alle essenze arboree preesistenti.

11. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., art. 131, comma 1, come sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 26 marzo 2008, nr. 62, recante «Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, nr. 42, in relazione ai beni culturali».

12. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., art. 136, comma 1, lett. a), come modificato dall'art. 2, comma 1, lett. f), nr. 1, del decreto legislativo nr. 62/2008, cit.

13. Ibidem, art. 137, comma 2, come modificato dall'art. 2, comma 1, lett. g), nr. 3, del decreto legislativo nr. 62/2008.

Sarà poi necessario aspettare altri cinque anni affinché, con la legge nr. 10 del 2013, i «filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani», siano ricompresi nella fattispecie di «albero monumentale»[14], unitamente alle alberature storiche costituenti raro esempio «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» ed agli «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»[15].

In attuazione delle nuove disposizioni sarà emanato il decreto ministeriale 23 ottobre 2014, recante «Istituzione dell'elenco degli alberi monumentali d'Italia e principi e criteri direttivi per il loro censimento».

Il provvedimento stabilirà che i criteri da assumere ai fini dell'attribuzione del carattere di monumentalità delle alberature dovranno tenere conto che il pregio naturalistico

> «riguarda particolari esemplari o gruppi organizzati in architetture vegetali basate su di un progetto architettonico unitario e riconoscibile, in sintonia o meno con altri manufatti architettonici. […] Si tratta spesso di ville e parchi storici di notevole interesse storico, architettonico e turistico, ma anche di architetture vegetali minori di interesse rurale»,

sottolineando che l'applicazione di tale criterio dovrà essere «verificato e valutato d'intesa con la Soprintendenza territorialmente competente»[16]. La responsabilità di effettuare il censimento sarà attribuita ai comuni, tenuti a darvi seguito mediante la compilazione di un elenco delle specie arboree da tutelare, delle schede di identificazione relative e della predisposizione della necessaria documentazione fotografica o archivistica. Tali operazioni saranno precedute da una ricognizione del patrimonio vegetale, con la rilevazione diretta

---

14. Legge 14 gennaio 2013, nr. 10, recante «Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani», art. 7, comma 1, lett. b).

15. Ibidem, art. 7, comma 1, lett. a) e c). La legge prevederà l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare [ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica] di un «Comitato per lo sviluppo del verde pubblico» (art. 3, comma 1), che, tuttavia, verrà nominato solo undici anni dopo, con decreto nr. 402 del 12 novembre 2024 (v. la successiva n. 45).

16. Decreto ministeriale 23 ottobre 2014, recante «Istituzione dell'elenco degli alberi monumentali d'Italia e principi e criteri direttivi per il loro censimento», art. 5, comma 1, lett. e).

e la successiva schedatura delle piante, tenendo conto anche delle eventuali segnalazioni provenienti da cittadini, associazioni, istituti scolastici, enti ed istituti pubblici e privati.

Non va trascurata la circostanza che il raggiungimento di tale traguardo, culturalmente significativo, era stato preceduto, oltre un trentennio prima, da un censimento del patrimonio arboreo nazionale rilevante per «dimensioni eccezionali, forme singolari, qualità estetiche e valore storico» effettuato dal Corpo forestale dello Stato. L'iniziativa, non prevista o incoraggiata da alcuna disposizione di legge, aveva consentito di redigere un elenco di oltre milleduecento essenze arboree ritenute di notevole interesse ambientale e culturale (1982)[17]. Il censimento avrebbe provocato, negli anni seguenti, alcune ricadute positive a scala regionale, come nel caso della Toscana. L'amministrazione regionale avrebbe approvato infatti, nel 1998, una disciplina specifica dedicata agli alberi monumentali, in attuazione della quale furono censite, fino al 2014, centoventidue essenze (legge regionale 13 agosto 1998, nr. 60). Nella rilevazione furono ricompresi tanto «gli alberi isolati» quanto quelli «facenti parte di formazioni boschive naturali o artificiali che, per età o dimensioni» potevano essere «considerati come rari esempi di maestosità o longevità». Nonostante l'assenza di riferimenti diretti alla tipologia dei viali alberati e delle alberate questa esperienza avrebbe comunque contribuito, insieme alle iniziative di altre regioni, ad una crescente sensibilità amministrativa e civile verso la salvaguardia dell'insieme delle formazioni arboree, con la conseguente moltiplicazione – in un contesto nazionale segnato da profonde disomogeneità culturali ed applicative – di iniziative per la loro conoscenza, tutela e valorizzazione.

I provvedimenti di vincolo cui abbiamo fatto riferimento, adottati, come si è detto, a partire dagli anni venti del novecento in applicazione prima della «legge Croce» e poi della seconda «legge Bottai», sono ora consultabili in rete attingendo alle numerose banche dati statali, regionali, provinciali o comunali dedicate, a vario titolo, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente[18]. A questi vincoli si sono

---

17. Cfr. Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (a cura del), *Il Censimento degli alberi monumentali del 1982*: la rilevazione «non interessò gli alberi come categoria vegetale, o come risorsa economica, ma come singoli soggetti arborei che hanno una propria "individualità" per essere eccezionalmente vecchi, per essere stati protagonisti di episodi storici o per essere legati alla vita di uomini illustri o di santi».

18. Il Ministero della cultura dispone dal 1996 del SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico), *web-gis* della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee, «finalizzato alla gestione, consultazione e condivisione delle informazioni relative alle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica […] L'interfaccia web del SITAP è articolata in un'area pubblica e un'area riservata. L'area pubblica mette a disposizione funzionalità di consultazione e ricerca fisse, indifferentemente

aggiunti, a dire il vero in numero piuttosto contenuto, i provvedimenti di tutela paesaggistica emanati successivamente all'entrata in vigore del Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004[19].
Allo stesso modo è possibile accedere ai censimenti delle essenze e delle formazioni arboree, effettuati ormai in quasi tutte le regioni, e alle documentazioni di rilevazione e studio predisposte per la redazione degli atti di pianificazione urbanistica (generale o attuativa) o dei piani paesaggistici, questi ultimi introdotti dalla legge nr. 1497 del 1939 ma dei quali il Codice del 2004 ha innovato radicalmente principi e contenuti analitici e prescrittivi[20].

La circolare nr. 8321/1966 del Ministero dei lavori pubblici: verso la formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale»

Tra le ragioni che indussero il dicastero dei lavori pubblici a redigere, nel 1966, una circolare avente ad oggetto la «salvaguardia del patrimonio arboreo» stradale[21], quella determinante va individuata nelle possibili conseguenze del provvedimento – a carattere dichiaratamente emergenziale – adottato dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (ANAS) nell'agosto del 1964, in seguito «al rilievo dato dalla stampa quotidiana agli incidenti originati da urto di veicoli contro gli alberi fiancheggianti le strade, o da altre cause, comunque connesse con la presenza di alberi»[22].
La circolare dell'ANAS aveva prescritto, con una perentorietà sconcertante, l'adozione di misure radicali in materia di alberature stradali, senza introdurre cautele o eccezioni di sorta a fronte dell'eventuale rilevanza – botanica, paesaggistica o storica – di singole essenze o formazioni alberate. Ne era

---

rivolte a tutta l'utenza non autenticata, mentre l'area riservata è dedicata ai soli operatori del Ministero, dando accesso in modo profilato a moduli e funzionalità (consultazione avanzata, *editing* ed elaborazione dati, amministrazione di sistema) ad esclusivo uso interno».

19. Non va trascurato che i nuovi provvedimenti di vincolo paesaggistico imposti dal Codice devono essere corredati di un'appropriata regolamentazione dell'uso delle aree o degli ambiti interessati, ovverosia di una «specifica disciplina intesa ad assicurare la conservazione dei valori espressi dagli aspetti e caratteri peculiari del territorio considerato» (art. 140, comma 2); disciplina viceversa del tutto assente in quelli emanati ai sensi delle leggi nr. 778/1922, cit. e nr. 1497/1939, cit.

20. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., artt. 135, 143 e 144. Sulla pianificazione paesaggistica e sull'evoluzione storica dei suoi rapporti con quella urbanistica cfr. Soragni, *Tutela del paesaggio e pianificazione*, cit., passim.

21. Circolare nr. 8321 dell'11 agosto 1966, recante «Alberature stradali. Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale».

22. Ibidem, p. 6, paragrafo A-5.

derivato l'obbligo di assicurare, mediante abbattimenti generalizzati, una «distanza minima di visibilità di m. 150 in corrispondenza di curve, di m. 75 in corrispondenza di intersezioni, e per garantire un franco di cm. 80 tra il ciglio bitumato della carreggiata ed il filare degli alberi, con un intervallo di m. 30 tra albero ed albero»[23]. Il ministero, consapevole che dare seguito a tali disposizioni avrebbe «posto in pericolo la conservazione di buona parte del patrimonio arboreo lungo le strade statali», ritenne necessario istituire una commissione composta «di esperti e di rappresentanti di Amministrazioni ed Enti interessati, con l'incarico di studiare i provvedimenti da adottare sulle strade alberate, al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio arboreo e delle bellezze naturali in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale»[24].

Tale iniziativa, rispetto alla quale non si ha notizia, viceversa, di alcuna attività da parte del dicastero dell'istruzione [25], costituisce testimonianza del convincimento del Ministero dei lavori pubblici – per certi versi sorprendente, se non altro per l'impiego insistito dell'espressione «beni culturali e ambientali»[26] – che l'ammodernamento della rete viaria nazionale dovesse condurre alla formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale», parte essenziale del quale avrebbe

---

23. Ibidem, p. 6, paragrafo A-4.

24. «La nomina della Commissione e la stessa sua composizione ponevano in risalto la opportunità di assumere un più sensibile atteggiamento di fronte ai *problemi delle alberature e del paesaggio lungo le strade*»: Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 6, paragrafo A-5 (il corsivo è nel testo originale).

25. Il Ministero della Pubblica istruzione sarebbe stato, *ratione materiae*, quello competente ad assumere i provvedimenti necessari, anche di carattere emergenziale, per la salvaguardia delle strade alberate e delle formazioni arboree di rilevanza paesaggistica, per il tramite della Direzione generale antichità e belle arti, istituita fin dal 1881 quale sua articolazione organizzativa.

26. La locuzione compare per la prima volta nella «Convenzione per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato», siglata all'Aia nel 1954, filtrando gradualmente nelle diverse legislazioni nazionali. In Italia penetra per il tramite della cosiddetta «Commissione Franceschini», istituita con la legge 26 aprile 1964, n. 310, recante «Costituzione di una Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio». Alla commissione fu affidato l'incarico «di condurre una indagine sulle condizioni attuali e sulle esigenze in ordine alla tutela e alla valorizzazione delle cose di interesse storico, archeologico, artistico e del paesaggio e di formulare proposte concrete al fine di perseguire i seguenti obiettivi: 1) revisione delle leggi di tutela (in coordinamento, quando necessario, con quelle urbanistiche) nonché delle strutture e degli ordinamenti amministrativi e contabili; 2) ordinamento del personale, in rapporto alle effettive esigenze; 3) adeguamento dei mezzi finanziari» (art. 1, comma 1). Gli esiti dell'impegno profuso dalla commissione nel portare a termine il mandato assegnatole concorreranno in modo decisivo a dare vita, un decennio più tardi (1974), al quasi omonimo Ministero per i beni culturali e l'ambiente, che, un anno dopo, assumerà la denominazione di Ministero per i beni culturali e ambientali (1975): Emanuele Romeo *et alii*, *Patrimonio e tutela in Italia: a cinquant'anni dall'istituzione della Commissione Franceschini (1964-1967)*, in Andrea Longhi, Emanuele Romeo (a cura di), Ermes, Ariccia 2017, passim.

dovuto coincidere con gli insediamenti arborei, nel contesto di una politica orientata saldamente alla salvaguardia delle testimonianze culturali e ambientali del paese[27].
Non possono esserci dubbi sulla circostanza che l'avanzatezza concettuale e la lungimiranza programmatica della circolare – di cui qui si riassumono brevemente solo i contenuti più salienti – temperata dall'esigenza di dare seguito, solo nei «casi strettamente necessari», ad alcuni degli interventi più radicali previsti dalla circolare dell'ANAS del 1964, siano debitrici delle risultanze dei lavori della «Commissione Franceschini», presentate nel 1966 e pubblicate l'anno successivo[28].
La circolare si sofferma infatti sulla necessità che, anche laddove i lavori riguardino la sistemazione di tracciati stradali esistenti, la progettazione includa un rilievo delle alberature interessate (inclusivo della loro identificazione botanica e di un'adeguata documentazione fotografica) e che, in ogni caso, l'esigenza di sicurezza della circolazione sia contemperata, «per altrettanti validi motivi», con la salvaguardia dei «complessi arborei attualmente posti a cornice delle strade, siccome fatto compositivo di notevole interesse culturale». Al riguardo, sussistendo la potestà pubblica di imporre «servitù ed espropri nei confronti dei terreni in fregio alle strade», dovrà essere tenuta presente la possibilità di dare luogo all'«impianto, lo spostamento od il trapianto delle alberature stradali[29].
Nel caso in cui si renda inevitabile il «taglio di piantagioni arboree, o gruppi di alberi, siti ai lati delle strade, non soggetti a vincolo paesistico o al vincolo di

---

27. «Occorre [...] dotare la strada di tutti i requisiti più idonei intesi a facilitarne l'uso e la godibilità, anche attraverso la formazione di un vero e proprio paesaggio stradale che ne arricchisca il contenuto e ne integri i valori. A tal fine dovranno essere considerati essenziali gli insediamenti arborei e, quindi, il rispetto delle alberature, dei boschi e della flora esistenti, nel quadro più generale della tutela pubblica dei beni culturali e ambientali del paese e della conservazione di essi al godimento della collettività» (Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 5, paragrafo A-3). Nel governo di centrosinistra, presieduto dal democristiano Aldo Moro (24 febbraio 1966 – 25 giugno 1968), ministro dei Lavori pubblici è il socialista Giacomo Mancini e della Pubblica istruzione il democristiano Luigi Gui.

28. La «Dichiarazione XLVIII» della commissione, avente ad oggetto «Patrimonio arboreo, singolarità naturali, particolarità geologiche, fauna», recita che, allo «scopo di garantire più particolarmente la conservazione, l'incremento e la valorizzazione del patrimonio arboreo, nelle aree ecologiche naturali, lungo le coste, le sponde e i tracciati stradali, nel paesaggio agrario e boschivo, nel quadro ambientale interno ed esterno dei Centri storici e degli insediamenti urbani in genere, esistenti e in formazione, e negli interventi di infrastrutturazione del territorio, dovranno essere a chiunque vietati gli abbattimenti di alberature e favorite le piantate di rinnovo o di integrazione. La legge dovrà circoscrivere i casi di deroga e di dispensa e le modalità di esse e conferire adeguati poteri di vigilanza e di veto alle Soprintendenze per tutela ambientale»: Cfr. *Per la salvezza dei beni culturali in Italia. Atti e documenti della Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio*, Colombo, Roma 1967, vol. I, pp. 79-80.

29. Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 7, paragrafo A-7, A-9.

interesse artistico o storico, *l'Ente proprietario e gestore della strada dovrà darne tempestiva comunicazione alla competente Soprintendenza alle Belle Arti, all'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste, all'Ente Provinciale del Turismo e al Comune interessato*», al fine di consentire loro l'effettuazione di eventuali sopralluoghi e, implicitamente, l'adozione degli eventuali provvedimenti di competenza dei primi due o del quarto[30]. Di notevole interesse è poi l'affermazione, a valenza generale, che l'ammodernamento della viabilità nazionale dovesse cedere sempre il passo alla salvaguardia delle essenze arboree «di pregio artistico, storico o paesaggistico», anche quando le stesse non fossero state destinatarie di provvedimenti dichiarativi del loro interesse culturale [31].
Per le alberature «assoggettate al vincolo delle belle arti o ricadenti in zone vincolate», quando sia ritenuto inevitabile – a causa dell'impraticabilità di soluzioni alternative – intervenire con abbattimenti selettivi, sarà necessario «richiedere il preventivo nulla osta alla competente Soprintendenza […] con la quale andranno concordate le possibili soluzioni del problema, compreso l'impianto di nuovi elementi di verde (alberi, cespugli, ecc.)»[32].
Restava tuttavia non chiarita la questione – esiziale – delle alberature stradali che, facenti parte di formazioni lineari, dovessero essere reintegrate a seguito della loro perdita per malattia o per altre ragioni. Se da un lato si affermava che le distanze minime dal ciglio stradale prescritte dalla stessa circolare valevano «di norma per le strade di nuova costruzione»[33] nulla si diceva sul fatto che, nell'eventualità di filari arborei preesistenti, tali misure potessero essere pacificamente derogabili.

Dopo la «Commissione Franceschini». Le strade alberate e il nuovo Codice della strada (1992): lacune normative, interpretazioni contradditorie, azioni di difesa

La tensione giuridica e civile che pervade la circolare ministeriale del 1966 si consumerà e si esaurirà assai rapidamente negli anni successivi, disegnando uno scenario nel quale domineranno prassi operative e atteggiamenti

30. Ibidem, pp. 7-8, paragrafo B-1 (il corsivo è nel testo originale). Per l'allora Ministero per i beni culturali e ambientali le eventuali azioni cautelari avrebbero chiamato in causa, con riferimento alla legge nr. 1497/1939, cit., le potestà di cui all'art. 8, comma 1, nr. 1) e 2), e, alla legge nr. 1089/1939, cit., quelle di cui all'art. 20, comma 2.

31. Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 7, paragrafo A-7, A-9.

32. Ibidem, p. 8, paragrafo C-1 (il corsivo è nel testo originale).

33. Ibidem, p. 7, paragrafo A-8 (il corsivo è nel testo originale).

amministrativi difformi quando non di segno opposto, in coincidenza con il progressivo appannamento – su un piano generale – degli entusiasmi, dei propositi e delle prospettive che, con il sostegno unanime di tutte le forze politiche, avevano accompagnato l'istituzione della «Commissione Franceschini» e salutato le sue lungimiranti proposte normative e istituzionali in materia di beni culturali[34].

Sullo sfondo della perdurante assenza di modifiche legislative al testo unico sulla circolazione stradale continueranno dunque ad accumularsi testimonianze sulla frequenza di abbattimenti e tagli non selettivi delle alberature stradali e, non secondariamente, sulla consuetudine di trasformare la loro potatura periodica in autentiche mutilazioni, dagli effetti gravi e duraturi.

Una circolare del 1978, a firma del presidente della Regione del Veneto, dopo avere premesso che «le alberature che fiancheggiano le strade comunali, provinciali e statali, sono […] elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano», denuncia la consuetudine di sottoporre i progetti delle opere stradali alle commissioni urbanistiche senza evidenziare mai «l'eventuale presenza di alberature da abbattere», con il risultato che «tale importante aspetto non viene ad influenzare l'esame progettuale ed il parere di rito», cosicché «le successive richieste di taglio», presentate agli uffici regionali competenti in materia forestale, scontano il trovarsi di fronte a «determinazioni già prese a monte e quindi a problematiche di non sempre facili soluzioni»[35].

Nello stesso anno l'ANAS interviene sulla questione delle potature delle essenze stradali, comunicando, dopo un poco convinto richiamo alle prescrizioni della circolare ministeriale nr. 8321/1966, di cui chiede «l'applicazione con la massima diligenza», l'intervenuta definizione di un accordo con l'associazione «Italia Nostra» e con l'Orto botanico di Roma, dal quale è scaturito un prontuario operativo tendente a mitigare – in relazione alle diverse specie degli alberi e alla loro ubicazione – l'ampiezza e la misura dei tagli periodici. Inoltre si prescrive che il compenso della potatura da corrispondere agli appaltatori sia «costituito sempre ed esclusivamente da un compenso in denaro per ogni

---

34. Massimo Pallottino, *La stagione della Commissione Franceschini*, in Francesco Perego (coordinamento di), *Memorabilia: il futuro della memoria. Beni ambientali architettonici archeologici artistici e storici in Italia*, Laterza, Roma-Bari 1987, vol. I, pp. 7-11. L'autore osserva come non si possa sfuggire «all'impressione che al fervore dei tempi della Commissione Franceschini abbia fatto seguito un lungo periodo di sostanziale disinteresse delle autorità competenti e delle forze politiche: quasi una grande "stanca" dopo la grande corsa» (11).

35. Regione del Veneto, Giunta regionale, Circolare nr. 65 del 18 ottobre 1978 (prot. 9441/3100), recante «Alberature stradali».

albero potato e non dalla cessione dei materiali legnosi di risulta»[36]. Dopo tali condivisibili affermazioni la comunicazione interviene sia sulla messa a dimora di nuove essenze sia sulla reintegrazione di quelle esistenti, stabilendo che, anche per queste ultime, si debbano applicare le distanze minime stabilite dalla circolare del 1966; oscillanti, per gli alberi aventi un tronco di diametro superiore a venti centimetri lungo le arterie extraurbane, tra i cinque e i sette metri, misurati dal ciglio della carreggiata. Il rispetto di tali misure è precisato inderogabile sia per le piante destinate all'arredo dei tronchi stradali di nuova costruzione sia «per l'integrazione di quelle esistenti», creando le premesse affinché il mantenimento dei viali alberati e delle alberate storici – ovverosia la loro manutenzione o il loro restauro, implicanti la sostituzione di gruppi o di singole essenze – incontri un impedimento insormontabile, derivante dall'obbligo di osservare le misure di sicurezza prescritte[37].

La situazione registra negli anni successivi un aggravamento ulteriore a causa delle confusioni che continuano a imperversare sulla materia, ormai abbandonata a sé stessa a seguito del venire meno di una progettualità culturale credibile in tema di paesaggi o di contesti paesaggistici stradali.

Il Ministero dei lavori pubblici, interpellato nel 1998 dalla Regione del Veneto circa le «distanze da rispettare per la piantumazione di nuovi alberi ad integrazione di filari già esistenti e sottoposti a vincolo paesaggistico», precisa, ad esempio, che le disposizioni del regolamento del nuovo codice della strada del 1992, le quali, come già ricordato, non permettono la messa a dimora, in nessun caso, di nuove essenze a meno di sei metri dal confine stradale, non sarebbero ancora applicabili[38]. Ne consegue dunque, a parere del dicastero,

---

36. Circolare nr. 94/80 del I settembre 1980 (prot. 3831-B-5) recante «Alberature stradali: potatura, manutenzione nuovi impianti», p. 2, lett. B).

37. Ibidem.

38. Decreto del Presidente della Repubblica nr. 495/1992, cit., art. 26, comma 6. La non applicabilità della disposizione regolamentare alle fasce di rispetto stradali discende dalle perduranti mancata delimitazione dei centri abitati e classificazione tecnico-funzionale definitiva delle strade; si tratta di adempimenti della massima importanza, in quanto l'obbligo di osservare la distanza in questione opera esclusivamente al di fuori dei centri abitati. Occorre precisare che, per «fascia di rispetto», si intende 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», mentre, per «fascia di pertinenza», la «striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale», la quale è «parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada». Per confine stradale si intende infine il «limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea». Le definizioni discendono dall'art. 3, comma 1,

l'obbligo di continuare a riferirsi alle norme del testo unico del 1933 sulle strade e sulla circolazione – vecchie di oltre sessant'anni – e, per giunta, di interpretazione assai controversa. Nell'interrogarsi infine sullo scenario che si aprirebbe nel momento in cui il suddetto art. 26 dovesse assumere valore cogente il ministero osserva che, al fine di poter assicurare la sopravvivenza e la reintegrazione dei filari alberati preesistenti, «potrà trovare applicazione l'ultimo periodo dell'art. 895 del Codice Civile, che consente in tale situazione il reimpianto di alberi recisi», ammettendo tuttavia che la disposizione codicistica è dubbio possa essere riferita, al di là del caso «di reimpianto di pochi esemplari mancanti», anche a «interi filari dei quali sia documentata la preesistenza»[39].
Una svolta in chiave conservativa, tanto significativa quanto imprevista, si verifica un decennio più tardi, a seguito d'una sentenza della Cassazione avente ad oggetto la persistente questione del mantenimento di alberature a distanze inferiori a quelle indicate dal regolamento del codice [40]. Nell'immediatezza

---

del decreto legislativo 30 aprile 1992, nr. 285, recante «Nuovo codice della strada», rispettivamente ai nr. 22, 21 e 10.

39. Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (prot. 6604/97 del 31 agosto 1998), avente ad oggetto «Parere sul reimpianto di alberi lateralmente alla strada».

40. Cassazione penale, sez. IV, sentenza nr. 17601 del 7 maggio 2010. La pronuncia incappa in un fraintendimento della disciplina del Codice della strada, la quale detta prescrizioni non già per l'assetto delle fasce di pertinenza bensì per le fasce di rispetto esterne al confine stradale. Ne consegue, da parte della suprema Corte, un'interpretazione tanto erronea quanto restrittiva del divieto di impianto di alberature a meno di sei metri dal limite della carreggiata, che il giudice confonde con il «confine stradale». La motivazione della sentenza afferma, a riguardo della collisione di un'autovettura con un'essenza arborea, verificatasi a seguito dell'uscita del veicolo dalla carreggiata, che «l'albero si trovasse a meno di sei metri dal confine stradale [*rectius* dalla carreggiata], e quindi in posizione non consentita». La decisione solleva immediatamente comprensibili preoccupazioni per i suoi possibili rilessi sulla conservazione delle strade alberate, provocando forti proteste da parte di associazioni e cittadini. Si veda, ad esempio, la posizione assunta da «Italia Nostra» nel luglio del 2011, la quale, appoggiandosi all'autorevole parere di un ex magistrato, già presidente di sezione della stessa Corte di Cassazione, non solo evidenzia i presupposti erronei della sentenza ma si spinge ad affermare, con un'innegabile forzatura interpretativa di segno opposto, che è «certo peraltro che le strade pubbliche, con le relative pertinenze, se aperte da oltre cinquant'anni, siano assoggettate alla tutela a norma dell'articolo 10 comma 1, del Codice dei beni culturali». Secondo tale avviso 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». Si tratta di una posizione difficilmente sostenibile, se non altro perché le norme chiamate in causa riguardano la tutela delle cose che «presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico», nelle quali sarebbe arduo ricomprendere la generalità delle formazioni arboree stradali, a patto di non accedere ad un'interpretazione talmente estensiva del dettato normativo da includere, nella categoria delle cose 'sospettate' di rivestire l'interesse culturale previsto dal combinato degli artt. 10 e 12, tutte le testimonianze materiali di ragione pubblica suscettibili di avere inciso, da almeno settanta anni, sulla configurazione del paesaggio: ovverosia, solo a voler fare qualche esempio,

della pronuncia giurisdizionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti osserva che «il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada» si può ridurre alla definizione del «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», concludendo, pur nella necessità di adottare le necessarie protezioni in grado di mitigare i rischi per la circolazione dei veicoli, «che 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»[41]. La presa di posizione, nello sgombrare il campo dall'obbligo di procedere all'abbattimento delle alberature impiantate prima del 1992 che si fossero trovate a meno di sei metri dal limite della carreggiata, determina tuttavia – come conseguenza inevitabile – l'illegittimità di qualsiasi reintegrazione delle formazioni arboree esistenti.

Da tale conclusione, rispetto alla quale non sono intervenute successive modifiche normative o interpretative di qualche rilievo, derivano dunque tutte le perduranti incertezze attuali sulla condotta – giuridica prima che operativa – da assumere in tema di conservazione e manutenzione dei viali e delle strade alberate, urbane ed extraurbane.

Se, per un verso, si sono consolidate – risultando spesso prevalenti nella consapevolezza dei cittadini – le posizioni di coloro che propugnano, individualmente o per il tramite di comitati e associazioni, la conservazione integrale delle strade e delle alberate stradali «storiche», dall'altro si registra la tendenza reiterata degli enti proprietari delle strade ad agire in senso distruttivo al cospetto dei pericoli – reali o potenziali – derivanti dalla posizione delle alberature o dal loro stato di salute.

Si può citare in proposito il caso della società Veneto Strade[42], la quale, a seguito delle rimostranze della soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per alcuni abbattimenti di essenze arboree verificatisi nel 2014 lungo la strada regionale di collegamento tra Rovigo e Legnago (Verona), richiamava alcune disposizioni del Ministero delle infrastrutture nella parte in cui stabilivano che,

---

tracciati stradali, strade rurali, mulattiere e sentieri; terrapieni, arginature, canalizzazioni e opere idrauliche; bacini artificiali, scoli ed escavazioni, etc.

41. Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 3224 del 10 giugno 2011), avente ad oggetto «Richiesta parere D. Lgs. 285/92 art. 14 - Alberi ubicati nelle pertinenze stradali».

42. Veneto Strade SpA, lettera prot. 719/14 del 10 gennaio 2014, avente ad oggetto «Lavori urgenti di sostituzione delle alberature stradali lungo la S.R. 88 "Rodigina" dal Km 0+000 al Km 30+452 in tratti saltuari».

laddove non fosse stato possibile eliminare i rischi per la circolazione attraverso soluzioni di tipo attivo («quali misure di regolazione o gestione della circolazione») o passivo («quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli»), si dovesse «disporre l'abbattimento dell'albero, anche se quest'ultimo fosse stato impiantato prima dell'entrata in vigore del Codice della strada»[43]. Rammentando, per giunta, quelle del Ministero delle politiche agricole (1998), secondo il quale «i platani colpiti dal cancro colorato ed i loro contermini devono comunque essere abbattuti, anche se tutelati da altre norme legislative, dandone comunicazione a tutti gli uffici interessati»[44].

Prospettive di salvaguardia dei viali e delle strade alberate tra coscienza ambientalista e sviluppo del verde pubblico

Come già ricordato il Ministero dell'ambiente provvederà soltanto nel 2023 a definire competenze e attribuzioni del già citato Comitato per lo sviluppo del verde pubblico e a nominarne i componenti [45]. Tra le funzioni del comitato, previste dalla legge del 2013, assumerà grande rilievo quella di elaborare «un piano nazionale che […] fissi criteri e linee guida per la realizzazione di aree verdi permanenti intorno alle maggiori conurbazioni e di filari alberati lungo le strade»[46]. Il comitato, nel presentare la conclusione del proprio lavoro, preciserà che, sebbene la norma del 2013 faccia riferimento ad un «piano», quanto predisposto non consiste in

> «un piano territoriale propriamente detto, in quanto non ha un impatto diretto sul territorio, ma stabilisce i criteri cui devono attenersi e le modalità con cui devono agire le amministrazioni interessate alla redazione di autentici piani territoriali […]. Non è configurabile nemmeno come un programma in quanto non programma di per sé azioni con uno specifico contenuto applicativo e non prevede finanziamenti per la loro realizzazione»[47].

---

43. Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 3224 del 10 giugno 2011), cit.

44. Ministero delle politiche agricole, decreto 17 aprile 1998, recante «Disposizioni sulla lotta obbligatoria contro il cancro colorato del platano "Ceratocystis fimbriata"».

45. Decreti ministeriali nr. 401 del 29 novembre 2023 e nr. 402 del 12 novembre 2024 (v. la precedente n. 15).

46. Legge nr. 10/2013, cit., art. 3, comma 2, lett. c).

47. Comitato del Verde Pubblico (a cura del), *Strategia nazionale del verde urbano: "Foreste urbane*

Il piano rifletterà e svilupperà, al contrario, le acquisizioni disciplinari più recenti sul ruolo del verde nei cosiddetti processi di rigenerazione urbana e di recupero delle aree marginali, additando alle amministrazioni locali criteri e linee guida per la sua pianificazione e gestione.
Al riconoscimento del valore storico e paesaggistico delle strade alberate si aggiungerà dunque, con il suddetto «piano nazionale», la consapevolezza che considerare tali formazioni arboree alla stregua di «parchi lineari utili per la connessione ecologica delle foreste urbane e periurbane» determina una delle più incisive «linee di intervento trasversali» agli obiettivi di «tutelare la biodiversità per garantire la piena funzionalità degli ecosistemi e delle infrastrutture verdi in una città resiliente», di «aumentare la superficie e migliorare la funzionalità ecosistemica delle infrastrutture verdi a scala territoriale, locale e del verde architettonico» e di «migliorare la salute e il benessere dei cittadini grazie alla rimozione degli inquinanti da parte dell'ecosistema foresta»[48].
Nel prefigurare il raggiungimento di tali risultati si è dunque affermato il convincimento che le soluzioni conservative e di valorizzazione delle strade alberate, affidate finora a normative e regolamenti di settore spesso reciprocamente confliggenti (beni culturali e paesaggistici da un lato e sicurezza stradale dall'altro), richiedano di essere integrate e rafforzate dalla predisposizione di progetti basati su servizi ecosistemici e su reti di infrastrutture verdi (*green infrastructures*, *nature basedsolutions*), orientati al raggiungimento di obiettivi di ordine sociale, ambientale, finanziario e occupazionale in grado di restituire centralità all'azione delle amministrazioni comunali, finora marginalizzate dal ruolo esercitato dallo Stato e dall'ANAS, dalle regioni e dalle società a partecipazione pubblica alle quali è affidata, in molti casi, la progettazione, la costruzione, il recupero, la ristrutturazione, la manutenzione e la vigilanza delle reti viarie.
I prossimi decenni ci diranno se tale mutamento strategico e programmatico sarà in grado di rendere istituzionalmente accettata e condivisa, e dunque più efficace, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio arboreo stradale.

---

resilienti ed eterogenee per la salute e il benessere dei cittadini", 2023, pp. 4-5.

48. Ibidem, pp. 20-21.