



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)

