

20-12-1964

REGINA



resario...

ena

TO A SAINT LOUIS

6 Chiese
-pastore

SAINT LOUIS, 19 dicembre
a letto le litanie oggi all'ordi-
discopale, e rappresentanti di
ti in processione all'apertura
la chiesa episcopale del Mis-
adigan, che ha officiato l'ordi-
esto non sarebbe stato possi-

Oro! Oro!

TREGUA NELLA GUERRA TRA L'ANAS E I DIFENSORI DEL
PAESAGGIO STRADALE: COSTITUITA UNA COMMISSIONE

Bloccata per gli alberi la sentenza di morte

GROSSETO - Ecco i primi pini che le raffiche della scuri dell'ANAS hanno abbattuto sull'Aurelia: e la strada è appena all'inizio. Così i rettifili che da Montalto di Castro a Orbetello e a Grosseto correvano sulla Maremma a un passo dal mare a un tiro di schioppo dell'Appennino, diventeranno un doppione della strada ferrata: nel paesaggio rimarranno solo i bianchi pali del telegrafo.



di ANTONIO CEDERNA

LA GUERRA intrapresa dall'ANAS contro gli alberi che fiancheggiano le strade italiane registra da qualche tempo una tregua: sta infatti per essere costituita, su proposta del ministro dei Lavori Pubblici, una speciale commissione, allo scopo di studiare i « provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del traffico e contemporaneamente la salvaguardia delle bellezze naturali », e di essa fanno parte anche i rappresentanti di quegli enti (Istituto nazionale di Urbanistica, Touring Club, Italia Nostra), che più si sono battuti in difesa delle alberature stradali.

La nomina di questa commissione rappresenta un successo per i difensori degli alberi. C'è da augurarsi che i suoi membri più responsabili riescano a far valere il loro punto di vista, che è decisamente avverso alla tesi dell'ANAS, secondo cui gli alberi lungo le strade sarebbero senz'altro causa di incidenti: mentre le poche indagini sinora condotte dimostrano il contrario. Fin dal 1959, un'inchiesta fatta dall'Automobile Club su settemila chilometri di strade, rivelava che « soltanto in pochissimi casi si era individuato nell'albero la causa vera e propria dell'incidente », e successivamente, nel 1962 e ancora all'ultima conferenza di Stresa, gli studi statistici mostravano che gli incidenti per « urto contro ostacolo fisso », alberi compresi, rappresentavano circa l'uno per cento del totale: causa maggiore e immediata degli incidenti essendo sempre l'imprudenza o l'incoscienza dei conducenti.

Nello stesso tempo, numerosi tecnici hanno messo in evidenza l'utilità degli alberi proprio agli effetti della sicurezza. Gli alberi, hanno detto, contribuiscono al « comfort ottico », segnalando in anticipo le curve, sono un invito a non abbandonarsi alla vanitosa e micidiale velocità italiana, proteggono dai « colpi di luce », rendono riposante l'ambiente della strada, tengono desta l'attenzione del conducente, esercitano cioè una vera e propria « funzione profilattica ». Né va dimenticato che un referendum indetto nel 1962 fra gli abbonati alla rivista « L'Automobile » si risolse a maggioranza (4672 risposte su 8004) in favore del mantenimento degli alberi.

Nonostante ciò, l'ANAS ha insistito nell'abbattimento degli alberi (ricordiamo appena la sorte toccata alla via Aurelia in provincia di Grosseto), e ancora re-

centemente ha reso noti i criteri che essa, commissioni o no, intende seguire: eliminazione degli alberi che sorgono a meno di ottanta centimetri dal limite del ciglio bitumato, decimazione degli altri (così da lasciarne uno ogni trenta metri), eccetera, mostrando di non tenere in nessun conto sia i pareri autorevoli in contrario, sia le raccomandazioni formulate dagli esperti stranieri in occasione del dodicesimo Congresso mondiale della Strada, tenutosi quest'anno a Roma.

La conservazione degli alberi e della vegetazione ai lati delle strade deve essere un obbligo per tutti, hanno detto i tedeschi, perché, oltretutto, « non esiste in nessun paese nessuna statistica che mostri quanti incidenti sono stati evitati proprio dagli alberi: gli alberi vanno conservati appena e dovunque possibile, hanno detto gli inglesi, che aggiungono nuove carreggiate alle strade da allargare, rispettando la vegetazione, esistente: l'eliminazione degli alberi è stata definita dai belgi un errore imperdonabile, e via dicendo. E tutti hanno insistito sulla funzione essenziale (ottica, psicologica, estetica) del verde e quindi sulla necessità, nella progettazione di nuove strade, di creare con alberi e arbusti, per una guida sicura, un ambiente naturale vario, bello, gradevole.

Questa è la lezione dei Paesi stranieri: la creazione di un paesaggio stradale, mettendo a profitto una grande esperienza tecnica, scientifica, paesaggistica, urbanistica. Noi invece non sappiamo far altro che metter mano alla sega: la nostra avversione per gli alberi lungo le vecchie strade non è che il corrispettivo della nostra incapacità a concepire e realizzare, nelle strade e autostrade di nuova costruzione, il necessario rapporto con la vegetazione, il verde, la natura. Valga l'esempio dell'Autostrada del Sole, dove non si è riusciti nemmeno a fare attecchire un arbusto sullo spartitraffico.

In conclusione, occorre convincersi che non esiste un problema degli alberi separato dal più generale pro-

blema urbanistico. Anche le vecchie strade alberate vanno viste nel quadro della rete nazionale della viabilità e dei trasporti e della pianificazione del territorio: solo così, si potrà attribuire ad esse la giusta funzione, o trasformarle, evitando stragi insensate. Nell'età delle superstrade e delle autostrade, le strade alberate non sono più fatte per le alte velocità o per le lunghissime percorrenze, ma devono servire ai traffici locali o trasformarsi gradualmente in strade turistiche. Quando debbano essere allargate, l'unico modo ragionevole sarà, anziché rubacchiare qualche decimetro a destra e a sinistra a spese degli alberi, la costruzione di nuove carreggiate ai lati dei filari intatti (uno dei quali servirà da spartitraffico), usando tutti gli accorgimenti messi a disposizione da quelle discipline, in onore nei paesi civili, che si chiamano architettura della strada e architettura del paesaggio.

Non è, a ben vedere, una questione molto diversa da quella dei centri storici: ci sono voluti quindici anni perché tutti si convincessero che gli sventramenti, gli allargamenti delle antiche vie urbane avevano sul traffico effetti esattamente opposti a quelli sperati: speriamo che non ne debbano passare altrettanti per salvare gli alberi lungo le strade.

Il « Terrv »: fiasco in Inghilterra

LONDRA, 19 dicembre
I rapporti inglese e americano nel legame tra fumo e cancro non hanno spaventato nessuno in Inghilterra, a giudicare dalle cifre incassate dalle dogane britanniche. Per la prima volta in quattro anni vi è un aumento nell'importazione di tabacco dell'1,7 per cento, per un totale di 127 milioni di chili.

Tra tassa di acquisto e dogana lo Stato ha incassato dai fumatori 892 milioni di sterline. Gli inglesi bevono anche di più. Il consumo di birra è salito di un milione e 200.000 barili all'anno.