

ALBERI E STRADE

DI ANTONIO CEDERNA

IL modo in cui da noi vengono condotti i lavori stradali mostra chiaramente quanto ancora siamo indietro rispetto agli altri paesi, e quanto peso abbiano la fretta e l'approssimazione tecnica nei progetti e nell'esecuzione. In nessuna parte del mondo, crediamo, si sarebbe potuto realizzare un tracciato così micidialmente squalido come quello tra Milano e Bologna dell'Autostrada del Sole, o si sarebbe potuto squarciare con tanta brutalità il paesaggio come nel tratto Bologna-Firenze, dimostrando una così marchiana ignoranza del rapporto che deve intercorrere, agli effetti della comodità e della sicurezza, tra strada e natura circostante. Altro esempio della nostra arretratezza, lo scempio degli alberi lungo statali e provinciali, grazie al vandalismo dell'Anas e delle altre amministrazioni responsabili, che tante appassionate proteste ha suscitato nella parte migliore dell'opinione pubblica. In queste condizioni, è motivo di conforto constatare come in difesa degli alberi e di un intelligente sfruttamento della natura si vada schierando, oltre ai "sentimentali" (così vengono chiamati dagli imbecilli coloro che si oppongono alle devastazioni in corso), un sempre maggior numero di tecnici: citiamo a riprova quanto scrive un professore del Politecnico di Milano, l'ingegner Vincenzo Colombo, sulla rivista "Le Strade", edita dal Touring Club Italiano.

Gli alberi lungo le strade, legiamo, sono utili e necessari. Sono

un aiuto e un monito a non sbandare, ossia a « non esercitarsi nell'aggressiva, vanitosa, futuristica velocità italiana »; riducono la monotonia e rendono più bella la strada, determinano un ambiente riposante e gradevole che aumenta la sicurezza di guida, con la loro ombra tolgono l'abbagliamento del sole, tengono vigile l'attenzione e allontanano il pericolo del sonno: in collina e in montagna, lungo canali e corsi d'acqua, hanno spesso addirittura rappresentato la salvezza. Le stesse statistiche stanno dalla parte degli alberi: da un'inchiesta fatta dall'Automobile Club insieme all'Anas (che però evidentemente non ne ha voluto trarre le debite conseguenze) su 7.000 chilometri di strade statali, risulta che solo in « pochissimi punti si è individuato nell'albero la causa vera e propria degli incidenti », mentre una delle strade più funeste è apparsa la fettuccia di Terracina, dove la monotonia del rettilineo senza un albero induce alla disattenzione e al sonno. Nei casi in cui una strada debba essere ampliata, anziché por mano alla sega e procedere al suo allargamento, si deve procedere al raddoppio, « aggiungendo piste a destra o a sinistra degli intatti filari di alberi », così che uno di essi funzioni da sparticorrente; filari di alberi "pericolosi" (per lo spessore dei tronchi e la loro vicinanza) si possono sempre rendere definitivamente innocui proteggendo il ciglio della strada col sistema dei *guardrails*; nei rari casi in cui gli alberi debbono essere rimossi (rettifiche, correzioni di tracciato)

altri ne dovrebbero essere obbligatoriamente ripiantati più in là (cinque-sei metri per le strade di pianura), oppure sostituiti con altre sistemazioni verdi, essenze a tronco esile o frondose, alberature a gruppi, eccetera, in modo che non venga mai meno alla strada il suo vario e folto accompagnamento vegetale.

Sia per quanto riguarda la conservazione delle alberature esistenti che per la creazione di nuove fasce verdi ai lati delle strade, non resterebbe che seguire gli esempi dei paesi stranieri, che il Colombo cita in abbondanza. Le più belle *parkways* americane vengono tracciate in mezzo a boschi e foreste (come quella famosa che attraversa il Connecticut), in Francia tutte le strade sono alberate e così in Svizzera, alberate sono le strade olandesi, in Germania il nuovo piano stradale sancisce espressamente il rispetto del paesaggio e della natura, perfino sull'autostrada Londra-Brighton sono stati mantenuti gli alberi, in Belgio è stato elaborato un esemplare "Plan Vert", che regola nei dettagli lo stretto rapporto che deve legare la strada, natura, vegetazione e paesaggio. Per definire in sintesi la situazione italiana, basta invece ricordare che l'amministrazione provinciale di Torino avrebbe deliberato la distruzione di ben 25.908 alberi (venticinquemilanevecentotto); l'articolo del Colombo è del febbraio scorso, per cui non sappiamo se la bestiale decisione sia stata messa in opera.

La compenetrazione di strada e natura si deve concretare, infine, in

varie sistemazioni accessorie, indispensabili alla piena efficienza della strada. Le scarpate devono essere ricoperte di vegetazione, arbusti e cespugli di varia qualità e dimensione devono essere piantati negli sparticorrente, fasce di rispetto erbose di larghezza sufficiente devono essere ricavate ai lati della strada, alberati devono essere i parcheggi, i luoghi di sosta e ristoro, gli accessi di certe opere d'arte, e via dicendo: osserviamo l'aspetto delle nostre autostrade, gli squarci aridi e pietrosi lasciati ai lati, il sole a picco sui parcheggi, la trascuratezza con cui sono trattati gli spartitraffico (il raddoppio della Milano-Torino è in fase avanzatissima, ma non c'è ancora un solo cespuglio nello spazio tra una carreggiata e l'altra), e rendiamoci conto di quanto dobbiamo ancora imparare. Da noi la funzionalità delle strade è inversamente proporzionale alla retorica di cui amiamo circondarle: architettura della strada e architettura del paesaggio sono concetti ancora sconosciuti, a nessuno passa per la testa che una strada può essere anche un luogo di sosta e un invito a godere la natura, oltre che un semplice canale di traffico. Consigliamo quelli dell'Anas di andare in America a seguire i corsi di *Roadside Development*, dove cioè si impara a "trattare paesisticamente" le zone che fiancheggiano le strade.

Solo nel febbraio del 1960 è stato presentato in Parlamento un disegno di legge governativo sulle « norme per la tutela delle strade, delle autostrade e delle aree pubbliche ». La sua grande novità è rappresentata dall'aumento della distanza dal ciglio stradale per le nuove costruzioni, in confronto ai ridicoli metri 3 del vecchio decreto precedente, che tanti guai ha causato nel traffico nazionale: per il resto niente che dimostri la volontà di metterci al passo con i paesi più moderni.

ANTONIO CEDERNA