



# Incidenti stradali contro alberi: sono tanti! Ma chi è il vero colpevole?

**L'ultimo osservatorio dell'ASAPS rivela uno spaccato di morte: 127 vittime e 255 feriti in un solo anno  
Causa, concausa, fatalità o leggerezza?  
Ecco l'analisi del fenomeno**

(ASAPS) - 127 morti, di cui 1 bambino, 255 feriti, di cui 14 sotto i 13 anni, 10 incidenti plurimortali, 242 eventi in tutto: 103 al nord Italia, 72 al centro e 67 al sud e nelle isole. Se poi volete i dettagli, ve li diamo subito: la regione che si prende il primato è il Veneto, con 33 eventi, seguita dalla Lombardia (31) e dalla Toscana (27). La medaglia di legno va al Lazio, con 23 eventi, seguito da Abruzzo e Puglia con 20 incidenti ciascuno, dall'Emilia Romagna con 18, Marche con 13, Sardegna e Friuli Venezia Giulia fermi a 9, Piemonte, Sicilia e Umbria a 8, Campania 5, Liguria 4, Calabria 3, Molise e Trentino Alto Adige 1, Basilicata e Valle d'Aosta, secondo i nostri dati, sono rimasti fortunatamente fermi a zero.

È questo l'agghiacciante bollettino che ci regala l'ultimo nato tra gli osservatori dell'ASAPS sulla sinistrosità, quello che annota gli incidenti stradali nei quali almeno uno dei veicoli coinvolti vada a schiantarsi contro una pianta.

Una volta ci pensavano ACI e ISTAT ma, come per l'alcol, da tempo le caselle di questa nicchia di sinistrosità restavano in bianco e così abbiamo deciso di metterci una pezza noi.

Sappiamo già che la notizia potrebbe mandare su tutte le furie gli ambientalisti ma noi non vogliamo – lo precisiamo – che i nostri numeri siano utilizzati per un abbattimento



nello scontro con un albero, ma perché c'è andata contro? Malore, velocità, ebbrezza, distrazione, presenza di ostacolo in carreggiata, mix di fattori? Poi: se l'albero non ci fosse stato, come sarebbe andata a finire?

A Vico Equense (Napoli), lo scorso 13 settembre, un'auto con tre giovani a bordo che stava percorrendo la statale Amalfitana, dopo aver sfondato il parapetto è precipitata nel burrone. Se non ci fosse stato un albero, che ha fermato la corsa e salvato i tre ragazzi, la loro auto sarebbe precipitata nel vuoto e nessuno, la fisica non è un'opinione, si sarebbe salvato.

A Villanterio (Padova), il 16 febbraio 2015, un'auto con 6 persone a bordo, si schiantò contro un albero che fiancheggia tutt'oggi la ex SS235, e dopo il primo impatto si ribaltò più volte nei campi circostanti. Tre persone morirono subito, una giunse in ospedale in fin di vita ed altre tre riportarono lesioni gravissime.

Di questi eventi, purtroppo, non conosciamo gli esiti investigativi: non sappiamo cioè quali siano le cause che hanno causato le rispettive perdite di controllo, ma questa sarebbe la causa di incidente, mentre l'impatto vero e proprio la causa di lesione e/o morte.

Ci piacerebbe iniziare, su questa linea, anche a capire quanti motociclisti restino uccisi per impatti contro i cosiddetti ostacoli fissi, ma questa è un'altra storia.

Purtroppo, tornando agli alberi, la funzione salvavita dei fusti è emersa in una sola occasione, ma sappiamo che la funzione di un albero è sicuramente decisiva, ad esempio sulle strade di montagna, a mantenere salda la superficie su cui la strada è stata costruita. Di contro, nelle arterie ai cui lati vi sono pini o cipressi, le radici – che si estendono in larghezza e non in profondità – affiorano pericolosamente, sollevando l'asfalto da sotto e creando pericolosi e inguaribili dissesti.

Ci chiediamo allora: l'albero è pericoloso o no? Può essere protetto? Inoltre: ci può stare? Cosa dice la legge?

Cominciamo dalla fisica: nello scontro tra un veicolo (o un corpo) e un ostacolo fisso, la maggior parte dell'energia cinetica si trasforma in energia interna. Quest'ultima si sviluppa in un tempo brevissimo e provoca delle altissime decelerazioni che superate una certa soglia non possono essere tollerate dal corpo umano e, in relazione all'intensità, anche dai veicoli.

Pensate ad un veicolo che impatti contro un albero o un muro: il veicolo procede ad una certa velocità al momento dell'impatto. Questa velocità diventa zero in un brevissimo

indiscriminato: sarebbe assurdo, e ingiusto, anche solo poter ipotizzare che raccogliere dati ed elaborarli significhi armare un esercito di taglialegna e spedirlo in giro per il paese ad abbattere alberi. Assolutamente non lo vogliamo!

Però un problema c'è, perché 127 morti rappresentano il 3,8% della mortalità stradale italiana, se potessimo riportare i dati che abbiamo raccolto nel corso del 2015 e li confrontassimo al dato generale ISTAT del 2014 che, come ormai sappiamo, ha fissato in 3.381 il numero di morti sulle strade. Il problema è che il dato generale ISTAT classifica gli eventi (e le morti) secondo un protocollo che non tiene conto della differenza tra albero, palo, lampione o cuspide: il matematico applicato allo studio della sinistrosità italiana può tener conto solo dell'ostacolo fisso e classificarvi così l'urto, senza poi nemmeno entrare nel merito delle cause vere dell'incidente e analizzare così l'evento, trascinando fino al computo statistico la carenza investigativa che si origina fin dal rilievo di polizia o dall'annotazione di PG. Insomma: una persona resta uccisa



lasso di tempo, che sarà tanto più breve quanto meno elastica sarà la collisione. Chi o cosa si trovi dentro il veicolo assumerà la velocità dello stesso e sarà proiettato nella direzione dell'impatto. Se si è legati alla cintura, i nostri organi continueranno la loro corsa, lo farà la nostra testa, le nostre braccia e le nostre gambe.

La tecnologia moderna cerca di rendere le collisioni il più possibile anelastiche, per evitare collisioni multiple e ribaltamenti della vettura. Nel contempo cerca di allungare i tempi di decelerazione applicati agli occupanti costruendo parti dell'auto deformabili, inserendo airbag un po' dappertutto, facendo in modo che quanta più energia cinetica possibile venga assorbita da diverse parti del veicolo e non dal corpo del guidatore: parliamo della cellula di sopravvivenza.

Ma questo, come purtroppo sappiamo, non basta e ciò per due motivi principali: il primo, perché il veicolo può essere anche il più sicuro del mondo, ma se chi lo guida lo spinge oltre le leggi della fisica, l'unico che alla fine ci guadagna è il becchino; il secondo, perché la parte delle applicazioni che offre la ricerca applicata allo studio delle infrastrutture, spesso (*leggasi "quasi sempre"*) è condizionata dalla mancanza di fondi.

Le autostrade sono sempre più moderne e avveniristiche, ma le comunali, le provinciali e le statali, che non hanno mai brillato per manutenzione (e nemmeno per progettazione) sembrano – purtroppo – aver risentito più di altri settori della crisi economica e in alcuni drammatici casi sembrano aver ricondotto il nostro paese ai tempi in cui Sigerico tracciò la via Francigena.

L'albero può essere protetto e noi possiamo essere protetti dagli alberi: i sistemi che consentano al veicolo che dovesse andarci contro di contenere l'urto, deviandone la corsa, ci sono, ma nelle strade a doppio senso di marcia ciò potrebbe rappresentare un aggravio del problema, perché se un

veicolo invece di finire contro un albero e schiantarsi venisse deviato, l'effetto cinetico sarebbe quello di proseguire – seppur rallentato – la propria corsa che comporterebbe, in relazione alla velocità della perdita di controllo e del primo urto elastico, occupare la corsia opposta ed estendere il rischio del colpevole a quello dell'innocente. Qui entra in gioco la *fortuna* latina, la sorte: preferiamo una morte sicura o stiamo al rischio che c'è tra non averne o averne doppie?

Sul fronte della manutenzione, poi, non dimentichiamoci quella degli alberi stessi, perché se decidiamo di tenerceli, questi ombrosi amici, bisogna trattarli male? Roma e Firenze, con le loro vittime uccise da rami caduti, dovrebbero insegnarci qualcosa no?

Il Regolamento di attuazione del CDS impone ai privati di non piantare alberi fuori dai centri abitati ad una distanza dal confine stradale inferiore alla massima altezza che la pianta potrebbe raggiungere. Con poca lungimiranza, il legislatore che portò nel 1992 all'attuale strumento legislativo, non ha posto alcuna differenza tra autostrade, strade, piste ciclabili e perfino sentieri pedonali, omettendo di far menzione delle alberate extraurbane.

La Cassazione ci ha messo una pezza nel 2010 (sentenza n.17601) spiegando che la regola debba essere estesa a queste arterie e specificando che l'obbligo del privato debba valere a *maggior ragione*, anche per gli enti pubblici. Come per i guardrail, però, la predetta regola viene applicata solo per il futuro e di fatto non c'è stata alcuna "esecuzione di massa" dei milioni di alberi che costeggiano le strade del Paese e così il rischio non viene eliminato.

Recentemente un'ulteriore pronuncia degli Ermellini ha condannato un responsabile ANAS per non aver messo in sicurezza un tratto di strada alberata in cui ha poi perso la vita una giovane, aprendo di fatto la possibilità a molte vittime o parenti di chi è morto in eventi di questo genere a proporre una causa civile contro l'ente proprietario della strada in cui la fatalità si è consumata.

I costi della messa in sicurezza sono certamente alti, ma la sinistrosità stradale è costata, all'Italia, qualcosa come 18 miliardi di euro nel solo 2014, con dati che purtroppo sono da considerare sottostimati perché calcolati sulla base di parametri che il MIT ha fissato nell'ormai lontano 2010: con questa logica di povertà economica, nessuno caccia la grana per investire in sicurezza e anche se il ministro Del Rio ha annunciato una ricca provvigione proprio per il 2016 a favore di ANAS, resta al momento irrisolta la questione delle ex statali, ora provinciali e regionali, e delle stesse comunali, con le amministrazioni che spesso non possono *investire* le risorse già disponibili a causa del patto di Stabilità.

Così, le barriere di contenimento sulla viabilità ordinaria fanno pena, in molti tratti non vengono neppure previste e i rischi restano: strade storiche, come la Via del Mare di Ostia, sono costellate di così tanti incidenti che ogni albero vanta una o più croci, e lo stesso vale per molte altre arterie in tutta Italia.

I dati che abbiamo estratto dalle segnalazioni di referenti e stampa, poi, sono da considerare al ribasso ma forniscono uno spaccato ben preciso della situazione: prendiamo il caso della provincia di Pisa: vi abbiamo contato ben 13 episodi

(di cui 3 mortali con una vittima ciascuno) sui 27 dell'intera regione Toscana e se la matematica non è un'opinione, si tratta del 48,1%: analizzando poi i dati nel complesso, ci sembra che sia già possibile fare una georeferenziazione degli eventi e siamo sicuri che queste strade siano già ben note per le velocità che vi si raggiungono e per gli incidenti che vi si verificano.

Strade killer dunque? No. Fin dai nostri primi studi abbiamo sempre detto che un paese moderno e civile non può prescindere da un sistema stradale efficiente e sicuro, ma per averlo servono certezza e analisi. Esiste un albero killer? Esistono, con questa logica, strade assassine, nebbie subdole, incroci letali e via discorrendo?

Spostando la questione su un piano esclusivamente semantico, diremmo di no. Però ci sono condizioni di luogo e di tempo nelle quali certi determinati e ormai noti fenomeni o situazioni – e la loro correlazione – eventi che potrebbero risolversi con poco si trasformano in sciagure: le concause pesano: condizioni atmosferiche e di visibilità, segnaletica, manutenzione e scenario oggettivo, ma ciò che origina sempre tutto è il comportamento umano. Insomma, un petardo non scoppia di certo se nessuno accende la miccia, ma se l'esplosione avviene in una santabarbara, la situazione cambia.

Prendiamo il caso di un malore del conducente, di una macchia d'olio o di un improvviso guasto meccanico: l'infrastruttura deve garantire ampi margini di sicurezza e non amplificare gli effetti di un evento potenzialmente banale.

La verità è semplice e per una volta non sta in mezzo a nulla: ci sono strade nelle quali gli alberi non ci sono ed altre sì, ci sono conducenti che vanno troppo forte ed altri no, ci sono persone che scelgono di spingere sul gas ed altre che subiscono passivamente le conseguenze di questi comportamenti, che spesso poi provocano scenari così tragici da non sembrarci la semplice ed unica conseguenza di una condotta sbagliata.

Se un kamikaze si fa saltare, attorno a lui è morte e devastazione. Se un conducente va oltre le leggi della fisica, non preme alcun pulsante e non recita consapevolmente alcuna preghiera, ma attorno a lui è comunque morte e devastazione.

Abbatte tutti gli alberi? Certamente no. Però darci un'occhiata certamente sì, anche sempre con uno sguardo vigile alla condotta dei conducenti e allo stato delle strade. ■

**\*Responsabile della Comunicazione Asaps  
e Consigliere Nazionale**

## Alcuni incidenti gravi contro alberi nei primi mesi del 2016

**Roma**

**Spaventoso incidente, auto contro un albero:  
muore 38enne**

**La trentottenne probabilmente viaggiava  
senza cintura di sicurezza**

da [cinquequotidiano.it](http://cinquequotidiano.it)

**Palermo**

**Con la moto contro un albero e muore:  
ancora un incidente a Palermo**

da [giornalediSicilia.it](http://giornalediSicilia.it)

**Piovene Rocchette: si schianta contro un  
albero, grave conducente**

da [vicenzatoday.it](http://vicenzatoday.it)

**Si schianta contro un albero: ragazza di 22  
anni gravissima**

**Una giovane di Tavagnacco è uscita di  
strada sulla provinciale 80 tra Castello di  
Porpetto e Gonars. Sull'asfalto nessun segno  
di frenata: malore o guasto meccanico tra le  
possibili cause dell'incidente**

da [messengeroveneto.gelocal.it](http://messengeroveneto.gelocal.it)

**Incidente ad Ostia, auto contro albero: uomo  
ritrovato morto da un passante**

**L'impatto è avvenuto nella notte in viale  
di villa di Plinio, la strada che congiunge la  
Colombo a via dei Pescatori. Sul posto la  
polizia, i vigili del fuoco e gli agenti del X  
Gruppo Mare**

da [romatoday.it](http://romatoday.it)

**Schianto con l'auto contro un albero,  
tre ragazzi in codice rosso**

**Feriti un 29enne e un 30enne di Parabita e  
una 23enne di Collepasso. L'incidente alle 3  
di notte sulla via per Alezio**

da [lecceprima.it](http://lecceprima.it)