

L'asfalto esige qualità

LA MANUTENZIONE STRADALE COSTA, MA È NECESSARIA. ANCHE PER EVITARE INCIDENTI. IL DIRETTORE DEL SITEB CI ILLUSTRA LO STATO (NEGATIVO) DELLE STRADE ITALIANE

Più si trascura la manutenzione stradale, più si rischia un aumento dei costi sociali causati dagli incidenti e di quelli necessari per ripristinare le strade poiché, in assenza di lavori, il degrado attacca anche gli strati più profondi della sovrastruttura stradale mettendone a rischio le stesse fondamenta.

Il problema della manutenzione delle strade ha assunto proporzioni così vaste da richiedere una politica d'intervento immediata che dia all'Italia infrastrutture degne di questo nome, cominciando dal manto stradale. Secondo l'Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade (SITEB), il consumo di asfalto (conglomerato bituminoso) nel nostro Paese ha toccato il minimo storico a fine 2016 (23 milioni di tonnellate contro i 45 milioni del 2006) ed è sceso ulteriormente (-6,9%) nei primi 7 mesi del 2017. Negli ultimi 8 anni le politiche di contenimento dei costi della Pubblica Amministrazione hanno ridotto il numero degli appalti consentendo agli Enti gestori delle strade di risparmiare circa 10 miliardi di euro in materiali, ma oggi per ripristinare adeguatamente il manto stradale ne servono non meno di 40 (4 volte tanto) perché nel frattempo le condizioni strutturali sono peggiorate.

Nelle città è divenuta prassi risolvere il problema delle buche in tempi rapidi gettando l'asfalto a freddo nella buca, senza pulizia preventiva e compattazione alcuna, con il risultato che pochi giorni dopo le buche si riformano più vaste e profonde delle precedenti. Così si spreca ingenti risorse economiche senza alcun vantaggio per la comunità e accade spesso che i cittadini esasperati ricorrono a iniziative simboliche per attirare l'attenzione degli Enti locali, com'è avvenuto a Roma dove si è costituita l'associazione "Tappami" i cui volontari, armati di paletta e bi-

tume, riparano a loro spese crepe e voragini dell'asfalto mentre altri cittadini segnalano le buche pericolose colorandole con uno spray.

Per capire meglio l'importanza di strade ben asfaltate anche ai fini della nostra sicurezza ci siamo rivolti al direttore SITEB, ing. Stefano Ravaoli, mototurista.

- Ing. Ravaoli, quali sono per il motociclista i pericoli causati dalla scarsa manutenzione del manto stradale?

«Sono numerosi. Derivano dal manto stradale sconnesso con fessurazioni e buche più o meno profonde; da asfalto troppo vecchio, liscio e ormai privo di aderenza, che in caso di pioggia diventa viscido e scivoloso, o all'opposto da asfalto appena fresato con solchi eccessivamente profondi derivanti dai trattamenti meccanici di asportazione o irruvidimento. Vi sono anche tratti di strada con manto a caratteristiche alterate (asfalto, sampietrini, cemento, ecc.); cunette e dossi non segnalati; brecciolino, sabbia e polvere in prossimità di una curva; macchie di olii, grassi e vernici fresche. Ognuna di queste situazioni genera un rischio maggiore per il motociclista rispetto a chi viaggia in auto».

- Perché è importante intervenire rapidamente sul manto stradale usurato?

«Per ripristinare l'aderenza oltre che per eliminare eventua-

li buche e fessure. L'aderenza è fondamentale per la sicurezza di guida. Altre priorità sono la "fono-assorbente" (capacità di assorbire l'energia sonora) soprattutto per le strade che attraversano i centri abitati, e la "riciclabilità" del fresato d'asfalto, che consente il recupero del 100% del materiale asportato».

- È cambiata nel tempo la composizione degli asfalti?

«Non è cambiata granché poiché si tratta sempre di miscele costituite da inerti lapidei e bitume, però esistono i "bitumi modificati" con prestazioni nettamente superiori, nuovi materiali inerti provenienti anche da cicli industriali (scorie di acciaieria) particolarmente duri, e numerosi additivi indispensabili per migliorare le mescole. C'è più attenzione alla sicurezza e in particolare all'aderenza dell'asfalto alle ruote poiché l'aderenza favorisce il controllo delle traiettorie e la frenata dei veicoli. I conglomerati bituminosi restano di colore nero con la sola eccezione di quelli realizzati volutamente con bitumi albini o con resine sintetiche trasparenti, facilmente pigmentabili e destinati per lo più all'arredo urbano, piazze pedonali o piste ciclabili. Ai conglomerati tradizionali generalmente "chiusi", si sono aggiunti conglomerati speciali



quali i "drenanti fono-assorbenti" che grazie alla granulometria aperta e al super legante, riescono a formare vuoti intercomunicanti che aiutano il passaggio dell'acqua meteorica verticalmente e trasversalmente, e catturano le emissioni sonore del traffico. In tal modo le ruote viaggiano sempre su una superficie asciutta. Gli asfalti drenanti hanno anche proprietà ottiche poiché, mantenendo la superficie asciutta, favoriscono l'eliminazione dei fastidiosi riflessi notturni provocati dai fasci di luce su superficie bagnata. In pratica, assorbono la luce e non la riflettono sugli occhi degli utenti della strada».

- Qual è quindi il tipo di asfalto ottimale?

«Quello che meglio risponde alle esigenze dell'utente è perfettamente complanare e privo di ondulazioni, fessure e buche, drena le acque meteoriche, offre aderenza alle ruote, è silenzioso, è corredato di corretta segnaletica orizzontale e mostra la presenza di eventuali oggetti sulla

superficie del manto. Buche a parte, l'asfalto peggiore è quello che si sgrana e si deforma sotto i carichi del traffico ma anche quello in cui permangono tracce della segnaletica orizzontale di cantiere (gialla/arancione) che anziché essere rimossa come prescritto dalla normativa tecnica, è ricoperta con vernici nere o a

base di bitume. Il motociclista in transito perde l'aderenza e si confonde la vista perché, sotto la vernice, riemerge la vecchia segnaletica di cantiere».

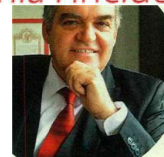
- Il tipo di asfalto si sceglie anche in base all'illuminazione della strada?

«Per la sicurezza, la strada deve essere ben illuminata ma è l'illuminazione che va adeguata al tipo di manto stradale e al contorno! L'eccezione riguarda solo i tratti in galleria per i quali occorrono pavimentazioni più chiare possibile, che riflettono il chiarore sulle pareti. Esistono materiali inerti chiari che possono essere utilizzati come "spolvero superficiale" ma anche in questo caso, generalmente si interviene sulle lampade».

- Si può tentare di ridurre l'incidentalità migliorando il manto stradale e anche l'illuminazione notturna?

«Sì, ma occorre agire soprattutto sul sistema d'illuminazione notturna (luci led), sulla segnaletica orizzontale (in particolare sulla composizione della vernice), sui catarifrangenti a bordo strada. L'asfalto agisce prevalentemente da contrasto a un'ottima segnaletica e a una buona illuminazione. È la segnaletica orizzontale bianca che riflette la luce e demarca la strada. L'asfalto nero è pur sempre opaco e la assorbe! Se lo rendiamo chiaro e liscio miglioriamo la diffusione della luce, ma peggioriamo il contrasto e la sicurezza!».

«Quando l'asfalto non è ottimale il motociclista rischia l'incidente»



Stefano Ravaioli è il direttore dell'Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade (SITEB) per la quale firma i manuali, le linee guida, e promuove corsi e convegni per la divulgazione delle nuove tecnologie collegate all'asfalto. È sua l'idea di "Asphaltica", la prima fiera specializzata dedicata esclusivamente al settore stradale.



In alto, lavori di asfaltatura di una strada extraurbana. A fianco, l'asfaltatura di una strada urbana: due tipologie che richiedono impegni diversi.

