

La strada green: il progetto SITEB - Legambiente apre la 7^{ma} edizione di asphaltica

Green road: the SITEB-Legambiente Project



A cura del SITEB

Con la partecipazione attiva e la sponsorizzazione dell'associata Impresa Bacchi, SITEB ha intrapreso una collaborazione con Legambiente fondata su un comune progetto, approvato dal Consiglio Direttivo del 2.10.2013. Il progetto "La strada green" si propone di sviluppare ricerche e soluzioni per la diffusione di idee, tecnologie e processi innovativi per migliorare ambiente e qualità della vita sulle strade e, in generale, negli spazi aperti del territorio urbanizzato.

E' stato costituito un Comitato Scientifico con la partecipazione di Andrea Poggio (Vice Direttore Generale Legambiente), Alfredo Drufuca (Polinomia), Lorenzo Bono (Ambiente Italia), Carlo Giavarini (Presidente SITEB), Chiara Panceri (Impresa Bacchi).

Lo scopo del Comitato Scientifico è quello di fornire l'indirizzo del lavoro, nonché i contenuti per la preparazione di materiali, sia divulgativi che tecnici e la redazione di un dossier tecnico-scientifico.

L'obiettivo del progetto è la realizzazione dei materiali finalizzati ad una migliore comprensione dei temi coinvolti dal ridisegno di una *strada green*, sia per i decisori politici che per i tecnici delle pubbliche amministrazioni, data la necessità di una integrazione delle competenze proprie delle strutture tecniche.

Quando si studia una strada, si è tentati a ricercare un assetto tipo, applicabile sistematicamente all'intero tracciato. La strada è invece uno spazio ritmato, alimentato dal dialogo continuo con edifici e attività che si svolgono ai suoi lati. Il progetto stradale deve quindi partire dalla strutturazione dello spazio; spazio che può anche essere di riposo (marciapiedi in cui ci si può sedere), di passeggio, come un grande viale alberato, di commercio (marciapiedi attornati da negozi) ecc.

Lo spazio di una strada può essere dedicato al solo traffico o dedicato in parte anche a pedoni e biciclette (fuori

carreggiata), o condiviso con vari mezzi di trasporto. Sono state analizzate, in via preliminare, alcune tipologie di strade, onde effettuare una sintesi delle esigenze e dei problemi posti da ogni situazione: strada residenziale, strada parcheggio, strada commerciale, strada di distribuzione TPL.

E' emerso che i principi su cui fondare le linee di progetto si dovevano basare su alcune definite esigenze:

- 1 - una maggiore sicurezza dei fruitori (ad esempio accessi ad aree fruite da bambini);
- 2 - consentire un uso intelligente (ovvero una adattabilità ad usi plurimi);
- 3 - massimizzazione delle aree verdi e della permeabilità (drenabilità) dei suoli;
- 4 - promuovere l'impiego di materiali riciclati (e riciclabili) e di tecnologie a ridotto impatto ambientale;
- 5 - tenere in considerazione il LCA dei materiali e delle tecnologie impiegate e il minimo disturbo arrecato ai cittadini e all'ambiente durante i lavori (tempi di esecuzione e sicurezza dei cantieri);
- 6 - componente importante è anche l'aspetto estetico dell'arredo urbano;
- 7 - proporre soluzioni che al contempo siano economicamente accettabili.

Da tutto ciò emerge che la realizzazione di un progetto di strada green richiede adatti materiali e tecnologie. Per andare incontro alle esigenze 5 e 7 è consigliabile, nei limiti del possibile, impiegare una stessa tipologia di materiali, variando le caratteristiche superficiali con trattamenti adatti. Così, ad esempio, l'aspetto di un manto asphaltico può essere variato imprimendovi sopra, con apposite griglie meccaniche, disegni di vario tipo; la tonalità può cambiare se si tratta la superficie in modo da abraderla la pellicola superficiale di bitume e »

» LA STRADA GREEN: IL PROGETTO SITEB - LEGAMBIENTE

far emergere meglio gli inerti chiari, o colorati. Saranno possibili vari tipi di trattamenti superficiali, inclusi quelli mangia-smog, con doppia funzione ambientale e schiarente del manto. In alternativa, sono comunque disponibili pavimentazioni di vari colori, grazie alla scelta dei leganti e degli inerti.

A parte gli altri numerosi vantaggi, l'asfalto è completamente riciclabile, economico, facile e veloce da applicare e rendere fruibile, e quindi risulta il materiale più rispondente ai criteri 4, 5 e 7 sopra citati. Risponde ottimamente anche al criterio 3 (permeabilità), vista la ormai quarantennale esperienza degli asfalti drenanti.

Alla luce dei cambiamenti climatici e degli improvvisi acquazzoni che creano seri problemi sulle strade urbane, la drenabilità deve essere massimizzata non solo sulla strada vera e propria e nelle zone verdi, ma anche nelle zone di parcheggio e nelle aree di riposo e gioco. Va quindi studiato il sistema di convogliamento dell'acqua e un suo eventuale trattamento e riuso (ad esempio per le limitrofe zone verdi). In tal caso deve essere messo a punto un apposito "pacchetto" drenante, non limitando la drenabilità al solo manto di usura superficiale.

Le zone di parcheggio potranno essere "intelligenti" segnalando localmente lo scadere dei limiti di sosta e contando sulla autodisciplina degli utenti.

Le pavimentazioni e le aree così predisposte dovranno

garantire una elevata durabilità secondo il moderno concetto del "long lasting pavement". Perché ciò sia realizzabile, i sotto-servizi dovranno essere posizionati e gestiti in modo da non intervenire sul manto stradale, compromettendone così l'efficienza e la durabilità. Anche l'esecuzione dei lavori e la sua programmazione dovranno essere "green", con l'impiego di materiali di riciclo (asfalto *in primis*) e di temperature tali da non produrre fumi e odori. Verranno standardizzate adatte procedure per garantire la sicurezza all'interno e all'esterno del cantiere e la rapidità di esecuzione. Anche la periodicità e i costi dei programmi di manutenzione (soprattutto delle zone verdi e soggette a controlli periodici) verranno definiti.

La valutazione degli aspetti economici dovrà prendere in considerazione la qualità del progetto e del lavoro, la sua durabilità e la sua valenza ambientale, garantendo anche i necessari controlli. Un ulteriore scopo del progetto SITEB-Legambiente è infatti quello di produrre un cambiamento nell'atteggiamento di molte pubbliche amministrazioni che, privilegiando il risparmio immediato, spendono molto di più nel medio e lungo termine.

Queste sono le premesse del lavoro che verrà presentato durante l'inaugurazione di Asphaltica a Verona (giovedì 8 marzo ore 11,30). ■

