

Una guaina che ripara le strade e le fa durare almeno per 10 anni senza buche. Sperimentata con successo, perché la ignorano?

# Disastro buche. La soluzione c'è, ma...

Le buche sono ormai un'emergenza ovunque. A Roma se ne sta interessando la Magistratura penale e chissà che prima o poi non facciano altrettanto le altre Procure fuori della Capitale. Non è un mistero che sulla manutenzione stradale volino mazzette e certe ditte facciano la classica "romanella", come in gergo locale si chiamano gli interventi alla meno peggio. Gli inquirenti cercheranno di capire se qualcuno ha rubato, lavorato male, non sorvegliato, firmato collaudi farlocchi. Politici e pubblici amministratori continueranno a raccontarci il solito mantra "mancano i soldi". Ma intanto esiste un modo rapido ed efficace per affrontare subito la situazione bene, capace di offrire strade con una tenuta buona e più duratura.

Una soluzione realizzabile in breve e senza dover spendere cifre esorbitanti. Il "segreto" è nella speciale guaina rinforzata con una sorta di retina. Tecnicamente è una tecnologia che mette insieme una geogriglia e una geomembrana SAMI (strato con membrana di assorbimento dello stress). 5 centimetri di strada senza tale rinforzo – affermano i produttori citando una ricerca di Monismith, esperto in materia di famam mondiale – "riflette le crepe in superficie dopo meno di 2 anni, mentre dallo stesso strato con SAMI (la rete "geomembrana", ndr) ci si può aspettare una durata di più di 10 anni". Ciò grazie al fatto che rende



L'ESPERIMENTO AD APRILIA

La posa della speciale guaina nel 2016. A breve sarà usata anche per sistemare altre strade della città

impermeabile e più resistente il fondo e al tempo stesso gli conferisce maggiore elasticità, rendendolo capace di assorbire meglio tensioni e deformazioni. Si chiama Autotene Asfaltico Antipumping. A sentire certi politici, sembra che le buche siano tutta colpa del maltempo. Ebbene, questa guaina mette al riparo l'asfalto e il fondo stradale dal dannosissimo effetto pumping, l'acqua pompata dalle ruote verso l'alto attraverso le crepe.

Il sistema, messo a punto dal prof Francesco Canestrari dell'Università Politecnica delle Marche, ad Ancona, è stato applicato in alcuni tratti del Raccordo Anulare ma pure ad Aprilia, dove a vedere la posa in opera sono

venuti anche amministratori e tecnici dell'VIII Municipio romano. Tale prodotto fa salire un po' il costo della manutenzione, ma solo al momento della riparazione: «Dipende dal tipo di intervento - ci spiega il prof Canestrari -, ad esempio se si mette uno strato di asfalto maggiore, il costo della guaina incide meno sulla spesa totale del lavoro. È indicato soprattutto per risanare le strade esistenti e trafficate, dove occorre fare presto per riaprirle subito al traffico». La spesa per la guaina si ripaga da sé, perché evita di dover fare manutenzione nel giro di un paio di anni, come avviene di solito, richiede uno scavo meno profondo, e a determinate condizioni può essere applicata

“*Elimina l'effetto pumping: l'acqua infiltrata che risale e rovina l'asfalto*”

direttamente, senza dover mettere altri prodotti per l'attacco, dunque facendo risparmiare tempo e denaro. «Questa tecnica costa 5-7 euro in più a metro quadro, meno della macchina tappabuche – ci spiega l'Assessore ai lavori pubblici di Aprilia -, nel nostro caso è circa il 30% in più rispetto al solito sistema con il solo asfalto, ma ne vale la pena. La stiamo utilizzando anche per riparare altre vie della città, dopo l'esperimento su un tratto di via Giustiniano, che finora è rimasto perfetto».

Francesco Buda

“*Resiste a urti e pesi, impermeabilizza il fondo e consente di riparare velocemente*”

► anulare), e dal km 62+500 e il km 17+500 (svincolo di Via Strampelli, Ardea, fino a Borgo Piave) verso Roma. Si rincara così la curetta dei limiti da bradipo avviata tempo fa. La presunta super-strada candidata a diventare nientedimeno che Autostrada, diventa una stradina per apette e poco più. Del resto, che fare di fronte alle decine di ruote danneggiate, ai parabrezza spaccati dai blocchi di asfalto che saltano e ai rischi anche di vita per i suditi della Pontina?



"PICCOLI DISAGI"

Nelle ultime settimane decine di auto con ruote rotte, alcune con parabrezza spaccati dai pezzi d'asfalto saltati

provvedimento durò solo un paio di giorni, affossato dalle proteste. A un automobilista pendolare della 148 che gli ha scritto lamentandosi, l'Amministratore di Astral, ing. Antonio Mallamo, ha gentilmente risposto che si tratta di "piccoli disagi"... Nell'ultimo bilancio disponibile sul sito istituzionale, Astral riporta oltre 56 milioni di euro in depositi bancari e postali e 83 milioni di euro di crediti al 31/12/2016. Insufficienti a rifare l'intera Pontina, ma utili per interventi seri, non la leccatina d'asfalto che dopo poco si sbriciola. Una società pubblica che costa oltre 28 milioni di euro l'anno ai cittadini del Lazio (dati Corte dei Conti), può fare di più o no?

## 'Tassa' occulta da 1.000 euro a testa

La pericolosità della Pontina e non solo è nota da molto tempo. Un costo troppo alto di vite umane. Ma pure in termini economici. Quanti soldi perdiamo in coda? Quanti milioni di euro se ne vanno per i ritardi dei trasporti? L'insostenibilità economica della Pontina e della rete viaria la suggerisce uno studio dell'Ac: 5 miliardi di euro l'anno ci costa la congestione nelle sole 6 città più popolate, tra cui Roma. Vittima anche della Pontina, nella Capitale il traffico lumaca fa salire del 33%, cioè un terzo, il tempo medio di viaggio, costando oltre 2,3 miliardi di euro alla collettività. Quasi 3 volte rispetto a Milano, e la metà dei 5 miliardi calcolati in tutte le 6 metropoli analizzate (Roma, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Genova). Significa ogni anno una "tassa" di 850 euro a famiglia, solo per gli incidenti stradali, 3 giorni persi nel traffico, in media 1.005,91 euro per ogni automobilista romano e 722,75 euro per ogni utente del trasporto pubblico. La congestione prodotta dal traffico merci è stimato invece in 14 miliardi di euro l'anno. Riparare le strade – in modo efficiente e possibilmente senza corruzione – dunque converrebbe a tutti.

## E ORA AUMENTINO LA VELOCITÀ DI BUROCRATI E POLITICI

Le cause di questi pericolosi eventi da anni le documentiamo e sono arcinote. Una presa di posizione – forte, decisa e coraggiosa – come l'ordinanza del 6 marzo arriva solo ora, non si poteva assumere prima? Già a maggio 2016 Astral tentò di metterci una pezza abbassando i limiti di velocità a 50 km/h, con un'ordinanza che non accennava a nessun lavoro. Il

“*Il dissesto impedisce di programmare interventi di manutenzione ordinaria*”