

# PIÙ SICUREZZA CON L'ASFALTO DRENANTE

La ditta Ellepi è all'avanguardia nel settore  
«Fondamentale la scelta delle materie prime»

SEGUE DALLA PRIMA

di GIAN PIETRO ZERBINI

**S**ono così scaturiti dei prodotti definiti in prima istanza come drenanti e semi-drenanti, in quanto capaci di smaltire rapidamente l'acqua piovana in eccesso, consentendo una circolazione sicura.

Niente più nuvoloni d'acqua che riducono la visibilità in fase di sorpasso, niente più spiacevoli effetti acquaplaning dovuti ad accumuli d'acqua sulla sede stradale.

«Il nuovo asfalto che maggiormente ha preso piede nell'ultimo decennio in Italia – spiega **Mauro Albini**, tecnico della Ellepi di Ferrara – si chiama asfalto drenante. Con una progettazione oculata del prodotto, si è riusciti a ottenere un asfalto resistente, performante anche ad alte velocità, che nello stesso tempo riesce a far defluire dalla sede stradale grosse quantità d'acqua molto velocemente».

«La scelta delle materie prime – aggiunge Albini – ha ovviamente il suo peso, in quanto per risultare così resistente, il collante utilizzato non è più un bitume stradale tradizionale, ma un bitume "modificato" chimicamente con l'aggiunta di polimeri, già sul mercato da oltre un decennio».

E che dire delle rocce utilizzate? «Quanti di voi – prosegue



Con la pioggia l'asfalto drenante riduce drasticamente gli incidenti

Albini – hanno visto i ciottolati lisci e levigati presenti in tutti i centri storici d'Italia e quanti vorrebbero avventurarsi a guidare sopra di essi? Questi nuovi asfalti sono composti da rocce selezionate di provenienza magmatica: porfidi e basalti che rimangono sempre rugosi e scabrosi in superficie, conferendo maggiore aderenza allo pneumatico, anche dopo anni

di utilizzo».

Un altro prodotto che potremmo definire grossolanamente un semi-drenante è lo *Sma* (splittmastixasphalt). È un prodotto di derivazione nordeuropea, permetteva la circolazione su strade anche in presenza di neve e con gomme chiodate.

Il concetto dell'eliminazione dell'acqua è sempre presen-

te, ma l'acqua viene smaltita immediatamente sotto il piano di traffico, diciamo nel primo centimetro di asfalto, non passando attraverso tutto lo strato, come avveniva con l'asfalto drenante.

Particolarmente tenace e resistente, viene utilizzato più frequentemente su strade urbane cittadine ed extraurbane, anche in condizioni criti-





## La scorsa settimana il primo inserto

Quello di oggi è il secondo inserto dedicato all'innovazione e ai nostri 150 passi nel futuro. Il primo lo avete trovato sempre su questo giornale la scorsa settimana. Un doppio inserto, in tutto 64 pagine per completare il racconto degli ultimi 150 anni della nostra storia attraverso gli avvenimenti che li hanno caratterizzati. Qui trovate la seconda tranche, quella dal 1939 al 2013. La scorsa settimana quella con i 75 anni precedenti.

Nel primo numero avevamo esaminato altri aspetti importanti della vita quotidiana: presente, passato e futuro di agricoltura (e cibo), auto, casa, energia, fotografia, libri (e scuola) e meteorologia. Certo, non è il panorama completo ma è comunque un'opera complessa: due inserti da conservare e leggere con calma. Con l'aiuto degli esperti e con un'attenta analisi della situazione attuale degli sviluppi proviamo a guidarvi con mano in questi 150 passi nel futuro che in realtà sono molti di più. Piccoli passi che regalano progresso e, speriamo, pace, benessere e prosperità.



che di traffico quali zone di montagna e rotonde.

La cura della progettazione e delle materie prime è simile al drenante autostradale, ma la percentuale dei componenti all'interno è calibrata diversamente, per ottenere i risultati voluti.

Ultima caratteristica da non trascurare è l'innovazione e intensificazione dei controlli,

che permettono di misurare esattamente questo grip che tanto si nomina, come tante altre caratteristiche importanti per la sicurezza stradale.

«Tutti gli aspetti che concorrono alla sicurezza stradale – dice ancora Albini – vengono ormai analizzati e controllati con tecnologie sempre più innovative, mirate ad avere molti più dati e molto più precisi,

sempre più vicini a quello che è il bisogno reale dell'utilizzatore quotidiano».

«Il mondo dell'asfalto – conclude Albini – è ormai cambiato da "quella cosa nera" a un prodotto strutturale da costruzione, controllato e certificato con strumentazione all'avanguardia. Il mio pensiero personale va a tutti quelli che come noi, lavorano sulle strade ogni

giorno e sempre più spesso ogni notte, per non creare disagio; che macinano chilometri e che qualche volta rischiano anche qualcosa in più di una sfuriata di un automobilista impaziente. Penso a loro spesso, ma spero che la loro professionalità non cali di un millimetro, quando devo pigiare a fondo sul pedale del freno».