



Venezia, 04-12-2013

Prot. nr. 2013/529056

Al Consigliere comunale Renato Boraso

**e per conoscenza**

Al Presidente del Consiglio comunale  
Ai Capigruppo  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Al Vicesegretario Vicario

**Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 2141 (Nr. di protocollo 201) inviata il 06-11-2013 con oggetto: Asfaltatura Via Trezzo**

In riferimento all'interrogazione n. d'ordine 2141 recante ad oggetto "Asfaltatura Via Trezzo" sentiti al riguardo i tecnici, si evidenzia, in primo luogo, come la riasfaltatura di entrambe le corsie di marcia di via Trezzo, nel tratto compreso da via Goldoni fino a via Santa Maria dei Battuti, sia stato eseguito in data 29/11/2013 dalla Società ENEL, nell'ambito dei lavori di ripristino del manto stradale manomesso a seguito dello scavo per la posa di una linea elettrica. La Società ENEL ha rifatto, ovviamente, unicamente il manto di usura con asfalti tradizionali.

In ambito squisitamente tecnico, in merito alla richiesta di nuova asfaltatura mediante l'utilizzo di asfalto fonoassorbente, si ritiene opportuno precisare, dopo appunto le considerazioni tecniche espresse dagli uffici competenti, che gli asfalti fonoassorbenti (definiti anche attraverso l'acronimo CDF, "conglomerati drenanti fonoassorbenti") sono miscele ottenute con utilizzo di bitumi modificati, nelle quali gli aggregati presentano una percentuale di vuoti molto superiore a quella degli asfalti convenzionali.

Si sottolinea che le elevate percentuali di vuoti consentono anche un agevole drenaggio dell'acqua piovana dalla sede stradale.

Giova evidenziare come la dissipazione del rumore prodotto dal rotolamento del pneumatico sulla superficie stradale avviene proprio grazie ai vuoti presenti sull'asfalto, sfruttando le capacità di assorbimento acustico tipiche dei materiali porosi.

Inoltre si segnala che il contesto principale di applicazione di questi asfalti è quello extraurbano (in regimi di transito dei veicoli con velocità superiori a 50 km/ora).

Dal punto di vista strettamente tecnico inoltre è opportuno evidenziare come le tipologie di asfalti drenanti maggiormente in uso sono di tipo a "Monostrato" e a "Doppio Strato".

E' inoltre opportuno segnalare che i principali problemi connessi all'applicazione degli asfalti CDF monostrato, in ambiente urbano, sono legati alla rapida degradazione prestazionale già nel corso del primo anno.

In questo senso si elencano i vantaggi, quali appunto:

- elevata capacità drenante;
- migliori condizioni di aderenza degli pneumatici, soprattutto in condizioni di pioggia;
- riduzioni della rumorosità prodotta dal traffico veicolare nell'ordine di 3 dB(A).

In ordine agli svantaggi è opportuno rilevare:

- un incremento dei costi di costruzione (circa il 70% rispetto ad un asfalto tradizionale);
- un decadimento generale delle prestazioni nel tempo a causa del fenomeno di occlusione dei pori (clogging);
- la difficile manutenzione nel periodo invernale dovuta al rapido allontanamento dei tradizionali sali antighiaccio sparsi sulla pavimentazioni e disciolti nelle acque meteoriche, che così non riescono ad assolvere alla loro funzione.

In ambito urbano, nel caso specifico di via Trezzo, per ottenere risultati sufficienti, è necessario l'impiego di asfalti a "doppio strato".

Tali manti stradali sono costituiti da uno strato superiore a granulometria fine che funziona da filtro per le impurità, e da uno strato inferiore a granulometria grossa per l'evacuazione dell'acqua meteorica, sfruttando la capacità auto-pulente dovuta al passaggio dei veicoli.

I vantaggi che ne derivano sono:

- proprietà autopulenti;
- elevato coefficiente di assorbimento con prestazioni durevoli nel tempo.

Mentre gli svantaggi sono così elencati:

- alto costo di posa in opera della pavimentazione, (circa più del doppio rispetto ad un asfalto tradizionale).

Per quanto esposto ne deriva che l'impiego di tali materiali, su strade urbane di piccole o medie dimensioni e per brevi tratti, non risulta conveniente nel rapporto costi/benefici, rispetto all'uso di asfalti tradizionali, (il costo può aggirarsi all'incirca anche a più del doppio rispetto ad un asfalto tradizionale).

Infine si segnala, poiché l'effetto principale del contributo di riduzione del rumore dovuto all'asfalto, dipende dagli

effetti della propagazione che modificano la curva di decadimento spaziale, si consiglia per l'impiego di questi asfalti, la messa in opera in contesti nei quali possa insistere una grossa porzione di asfalto fra ricevitore e sorgente (esempio viali larghi).

**Assessore Alessandro Maggioni**