

Misure costruttive

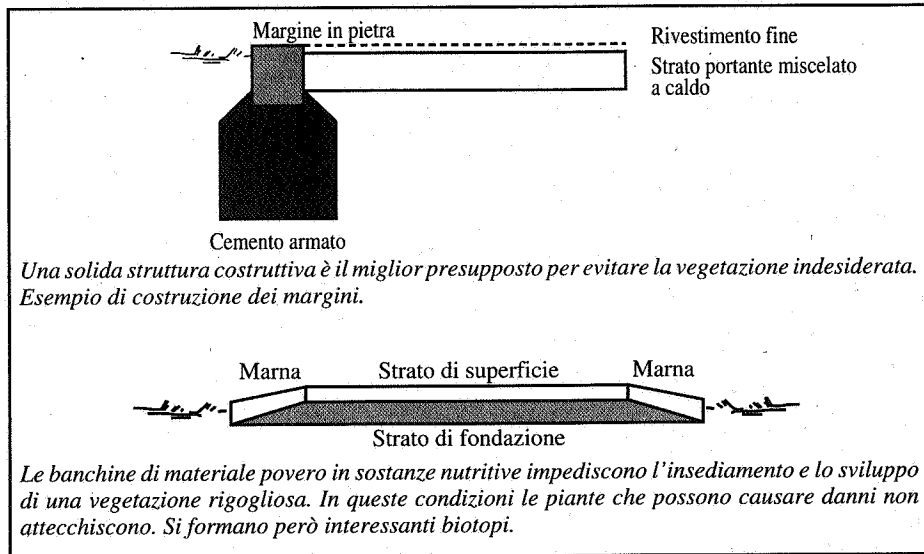
Risanamento

Prima di procedere al risanamento delle opere stradali o dei bordi delle strade è necessario considerare quanto segue:

- Le misure devono essere proporzionate (ai danni evidenti fino a gravi).
- Le misure da prendere devono essere accuratamente pianificate in anticipo su un lungo periodo di tempo.

Spesso le superfici sigillate non utilizzate o poco utilizzate – in particolare le superfici lastricate – sono ricoperte di vegetazione. La presenza di piante alte indica che il tratto in esame non viene percorso da veicoli o pedoni. Prima di risanare tali superfici, si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di trasformarle direttamente in spazi verdi.

Nelle costruzioni stradali, lo strato superficiale del rivestimento viene rinnovato completamente ogni 15 a 20 anni. Un risanamento più profondo, comprendente anche la massicciata, in genere deve essere eseguito dopo 60 anni circa. La miglior protezione contro la vegetazione indesiderata è una struttura del corpo stradale realizzata a regola d'arte. Nel caso di strade con rivestimento a più strati basta infatti una pulizia regolare, il taglio della vegetazione ai margini e la riparazione periodica delle fessure, per prolungarne la normale durata di vita. Se i rivestimenti sono formati da un solo strato, a lungo termine non si può evitare la crescita di vegetazione sui lati. In questi casi il rivestimento può venir allargato un poco oltre il bordo della sede stradale effettiva. Si può così tollerare la crescita di una scarsa vegetazione ai margini. La delimitazione del bordo stradale vero e proprio può essere fatta applicando sui lati strisce segnaletiche bianche. Si aumenta così la sicurezza



del traffico notturno. Anche in questo caso il taglio della vegetazione ai margini e la pulizia ad intervalli regolari sono buone misure per prevenire l'invasione della vegetazione.

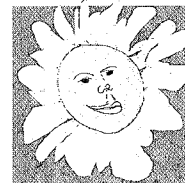
Sigillare le crepe

Sigillare è il metodo di risanamento più usato, e di regola si impiegano a tale scopo delle masse bituminose. I materiali elastici sono particolarmente indicati perché sono in grado di compensare le variazioni di temperatura. Occorre scegliere accuratamente la composizione delle masse perché talune sostanze non possiedono tutte le caratteristiche necessarie. Prima di procedere alla sigillazione, le crepe devono essere pulite meccanicamente e/o con acqua ed aria ad alta pressione. Si elimina in tal modo il materiale che favorisce la crescita di vegetazione. La crepa viene quindi allargata con aria calda per permettere alla massa colata (calda o fredda) di penetrare a fondo. L'aria calda riattiva anche i leganti presenti nel rivestimento e così la massa sigillante aderisce meglio. Le crepe risanate a regola d'arte resistono 5 a 10 anni. Sovente si applica un'emulsione a spruzzo con successiva copertura di pietrisco, ma si tratta solo

di un palliativo che combatte i sintomi e non le cause. Le crepe chiuse in questo modo non tengono a lungo, e tale procedimento sembra solo momentaneamente meno caro di una sigillazione eseguita a regola d'arte.

Banchine magre

Le banchine di marna o ghiaia oppure lo smagrimento delle superfici laterali diminuiscono la pressione che le piante esercitano sui margini delle opere stradali. Non si dovrebbe mai concimare il terriccio delle banchine. Attenzione: nelle zone di protezione della falda freatica lo strato di terreno deve essere ricco di humus (ma non concimato), affinché le sostanze tossiche dovute alla circolazione stradale possano meglio venir degradate dai processi naturali.



Diamo una chance alle «erbacce»!

Una campagna dell'UFAPP per la manutenzione senza erbicidi delle strade e degli spazi verdi

