

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 846

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ZAPPACOSTA e SPECCHIA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 NOVEMBRE 2001

—————

Utilizzo di leganti bituminosi certificati e di manti di usura
aventi prestazioni controllate per il miglioramento della
sicurezza delle pavimentazioni stradali

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Nell'ambito delle linee guida che si evincono dalla legge 22 marzo 2001, n. 85, che delega al Governo l'emanazione di disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada nell'ottica degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale, si ritiene che, in primo luogo tale sicurezza non possa prescindere da una corretta gestione (monitoraggio e manutenzione) delle reti stradali, in generale e delle pavimentazioni stradali in particolare.

Com'è noto, la quasi totalità delle pavimentazioni stradali viene realizzata con l'impiego di leganti bituminosi, impiego che, se da un lato costituisce una componente quantitativamente non rilevante sotto il profilo dei costi delle opere, dall'altro sotto il profilo della qualità delle stesse opere e delle loro prestazioni, rappresenta una delle componenti più critiche e sensibili.

Nell'ambito, quindi, di una oculata politica di tutela della sicurezza stradale attraverso lo sviluppo di infrastrutture adeguate, rientra a pieno titolo una migliore definizione delle caratteristiche da richiedere non solo ai leganti bituminosi, ma anche alle sovrastrutture ed alle pavimentazioni stradali in genere.

A tal fine, i riferimenti normativi e tecnici sono numerosi e qualificati, a partire dalle vigenti normative del CNR in materie di accettazione dei vari tipi di bitume e loro derivati, norme integrate oggi da quelle europee come la En 12591/199, oltre ai capitoli tecnici dell'ANAS e della Società Autostrade, senza trascurare tutta una serie di normative regionali e provinciali in materia.

Un riferimento di non trascurabile utilità è costituito dal catalogo delle pavimentazioni stradali redatto ed approvato dal CNR (de-

creto 10/7/72 del 9 maggio 1989 e successive modifiche ed integrazioni).

L'apparizione dei cosiddetti «bitumi modificati», costituiti da miscele bitume/polimero, con caratteristiche prestazionali nettamente superiori a quelle dei bitumi tradizionali, ha permesso di sviluppare nuove tecnologie che danno la possibilità di migliorare la sicurezza stradale oltre a rispondere alle esigenze delle moderne pavimentazioni quali l'incremento del traffico e la necessità di realizzare opere durevoli nel tempo.

Si sono quindi affermate le pavimentazioni con effetto drenante e quelle ad elevata rugosità che consentono, le prime, di evitare gran parte degli effetti legati alla presenza d'acqua sulle superfici interessate dal traffico veicolare e, le seconde, di evitare o di ridurre drasticamente gli incidenti dovuti a scarsa aderenza tra superfici stradali e veicoli in movimento.

I bitumi modificati, tra l'altro, rispondono all'esigenza primaria di ridurre drasticamente, se non addirittura di superare, il problema rappresentato dal precoce invecchiamento (e quindi infragilimento) di quasi tutti i bitumi prodotti oggi in Italia dall'industria petrolifera, preoccupata principalmente di realizzare, attraverso processi di «conversione» molto spinti la massima resa in prodotti più pregiati.

Il presente disegno di legge prevede quindi, per determinate tipologie di strade, l'adozione di questi particolari leganti e di queste nuove tecnologie, in modo generalizzato, oltre a raccomandare la parallela adozione di opportune e più efficaci procedure di controllo sulla qualità dei materiali adottati e sulla corretta esecuzione dei lavori. In particolare l'articolo 1 traccia i principi generali e la classificazione delle strade ai

sensi del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'articolo 2 stabilisce che entro il 2005, con gradualità le diverse tipologie di strade dovranno essere dotate di manti di usura bituminosi con effetto drenante o ad alta rugosità, l'articolo 3 prende in considerazione le caratteristiche dei materiali da impiegare e le modalità di controllo che saranno contenute in un decreto attuativo da

emanare entro centottanta giorni dalla entrata in vigore della legge, l'articolo 4 indica che i leganti bituminosi dovranno essere costituiti da bitumi modificati con polimeri o con additivi funzionali per l'applicazione dei manti di usura. Infine l'articolo 5 prevede la necessaria copertura finanziaria per la realizzazione di quanto previsto dal presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Principi generali)

1. Ai fini della sicurezza stradale, in particolare per ciò che attiene alle condizioni delle superfici stradali, gli enti proprietari o concessionari delle strade sono tenuti ad effettuare un continuo monitoraggio di tali condizioni, ricorrendo all'impiego di apparecchiature cosiddette «ad alto rendimento» per la misurazione dei parametri *International roughness index* (IRI, CAT), Coefficiente di aderenza trasversale (CAT) ed altri. Le attività di monitoraggio di cui al presente comma devono essere utilizzate per la realizzazione di banche dati sulla sicurezza stradale.

Art. 2.

(Gradualità applicativa dei manti di usura)

1. Entro il termine del 31 dicembre 2005, con la necessaria gradualità, tutte le superfici delle sovrastrutture stradali classificate nell'ambito delle categorie A), B), C) e D), di cui al comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per uno spessore non inferiore a quattro centimetri ed a seconda delle condizioni ambientali ed intrinseche delle pavimentazioni stesse, devono essere costituite da un manto d'usura o tappeto con effetto drenante, ovvero da un manto d'usura o tappeto ad elevata rugosità in mastice bituminoso e graniglia, denominato *Stone Matrix Asphalt* (SMA).

2. Per i tappeti drenanti, di cui al comma 1, devono essere approntati opportuni programmi di periodico controllo e ripristino

delle caratteristiche di drenabilità delle sovrastrutture interessate.

2. Con un decreto da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, individuerà la gradualità degli interventi, le modalità e i tempi dei controlli periodici e i tempi e le modalità di ripristino delle caratteristiche di drenabilità.

Art. 3.

(Caratteristiche fisico-meccaniche dei materiali ed attività di controllo)

1. La definizione delle prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche fisico-meccaniche dei materiali da impiegare ed alle caratteristiche finali richieste per i manti di usura di cui all'articolo 1, è demandata ad apposito decreto di attuazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Nel decreto di cui al comma 1, sono altresì precisate le modalità di controllo e definite le strutture che saranno preposte al controllo delle opere così realizzate.

Art. 4.

(Utilizzo di leganti bituminosi)

1. I leganti bituminosi da utilizzare per la realizzazione dei manti d'usura di cui all'articolo 2, devono essere esclusivamente «bitumi modificati con polimeri o con additivi funzionali», con caratteristiche e prestazioni ben definite ed opportunamente certificate secondo le indicazioni che saranno fornite nel decreto attuativo di cui all'articolo 3.

Art. 5.

(Copertura finanziaria)

1. Le somme necessarie per le opere da realizzare, sono rese disponibili su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze.

