

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Temporal estivi nel VCO: perché i primi minuti di pioggia sono i più pericolosi

divisionebusiness · Friday, July 24th, 2026

I temporali pomeridiani d'agosto sono una costante del Verbano e arrivano con un preavviso ridottissimo: il cielo sopra la Val Grande cambia colore e nel giro di dieci minuti l'acqua è già sulla statale. La fase più critica per chi si trova in strada in quel momento non è il diluvio, che rende tutto più evidente e induce prudenza, ma il primo quarto d'ora, e la spiegazione riguarda quello che l'asfalto ha accumulato nelle settimane asciutte precedenti.

Quello che il secco lascia sulla strada

Il passaggio dei veicoli deposita costantemente materiale sulla superficie stradale: particelle di gomma, residui della combustione, tracce di olio e di gasolio, polvere proveniente dai boschi e dai cantieri. Con precipitazioni regolari il dilavamento rimuove questi residui a mano a mano che si formano, e l'accumulo resta trascurabile. **Dopo tre settimane senza pioggia la superficie diventa invece un deposito**, invisibile finché rimane asciutto perché in quelle condizioni l'aderenza non ne risente e la strada appare pulita.

Nei primi minuti di precipitazione la quantità d'acqua è insufficiente a dilavare il fondo e si limita a miscelarsi con quei residui, formando una pellicola sottile che si interpone tra pneumatico e asfalto e che risulta sensibilmente più scivolosa dell'acqua pulita. È la ragione tecnica di un fenomeno noto a chi guida da anni: **un temporale che segue un periodo prolungato di secco è più insidioso di un'intera giornata di pioggia**. Dopo una mezz'ora la carreggiata risulta lavata e l'aderenza torna ai valori abituali, ma la fase critica è già trascorsa.

L'aquaplaning non dipende solo dalla velocità

Quando la pioggia si intensifica il problema diventa lo smaltimento dell'acqua presente sotto le ruote. È la funzione del battistrada: le scanalature agiscono da canali di scarico e la loro capacità dipende dalla profondità residua. Il limite di legge è fissato a un millimetro e mezzo, ma

corrisponde alla soglia sanzionatoria e non a quella della sicurezza, perché **al di sotto dei tre millimetri il drenaggio cala in modo netto** e si abbassa la velocità alla quale il pneumatico inizia a galleggiare. La profondità residua si verifica a vista tramite gli indicatori di usura collocati dentro le scanalature, mentre le schede con le caratteristiche di ogni misura sono consultabili su www.euroimportpneumatici.com, dove per ciascun modello compare anche l'etichetta europea con la classe di aderenza sul bagnato, il dato più rilevante per queste strade.

Le strade dove il fenomeno si accentua

La Cannobina rappresenta il caso più evidente: carreggiata stretta, tracciato sotto la vegetazione e lunghi tratti in ombra, condizioni nelle quali l'evaporazione è molto più lenta e l'asfalto può restare umido fino a metà mattina anche con il sole già alto sul lago. Sul Sempione la criticità sono le gallerie, dove il fondo asciutto restituisce un'aderenza piena per l'intera percorrenza e all'uscita si ritrova la pioggia in modo repentino, spesso in corrispondenza di una curva. La statale del lago, infine, alterna curve continue e attraversamenti dei centri abitati, e il carico laterale su una pellicola d'acqua è la combinazione peggiore.

La quota introduce un'ulteriore variabile. Mille metri più in alto la temperatura scende di diversi gradi, e un pneumatico che sul lungolago lavorava nel proprio intervallo ottimale in salita si raffredda e riduce le prestazioni: se la pioggia arriva nello stesso momento, i due effetti si sommano.

Le contromisure

Nel primo quarto d'ora la sola misura efficace è ridurre la velocità. Va inoltre aumentata la distanza di sicurezza, dato che lo spazio di frenata su quella pellicola cresce molto più di quanto suggerisca l'esperienza comune, e va disattivato il cruise control, che in caso di galleggiamento continua a erogare potenza invece di ridurla. In curva è opportuno evitare le frenate a veicolo già inclinato. Se lo sterzo diventa improvvisamente leggero significa che le ruote hanno perso contatto con l'asfalto: la reazione corretta consiste nel rilasciare l'acceleratore senza frenare e senza correggere la traiettoria, attendendo che il pneumatico riprenda aderenza. Nel giro di un'ora, di norma, il temporale si esaurisce e le condizioni tornano quelle di prima. La finestra critica resta quella iniziale, ed è anche la più breve.

This entry was posted on Friday, July 24th, 2026 at 6:00 am and is filed under [Senza categoria](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.

