

Ricerca e Innovazione

## Materiali marginali per la costruzione delle strade

UNA PROVOCAZIONE? NON PROPRIO. DALLA RICERCA APPLICATA SI APRONO NUOVE POSSIBILITÀ PER REALIZZARE INFRASTRUTTURE VIARIE, IN MANIERA VANTAGGIOSA PER L'AMBIENTE MA ANCHE CON RISPARMI ECONOMICI ED ENERGETICI NON INDIFFERENTI. LA REGIONE VENETO È IN PRIMA LINEA NELLE SPERIMENTAZIONI, MA OCCORRE SEMPLIFICARE IL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE.

Celeste Cavalli

**N**el corso di una giornata di studi, organizzata dal prof. Marco Pasetto del Dipartimento di Costruzioni e Trasporti dell'Università di Padova, sono stati presentati gli esiti di una ricerca di settore sull'utilizzo dei materiali di scarto per la costruzione delle strade. Parliamo di sabbie di fonderia, materiali di lavorazione della cava, scorie di acciaieria, polverino di gomma di pneumatici dismessi che, se opportunamente trattati, potrebbero sostituire i materiali vergini che in natura iniziano a scarseggiare. Fatta salva l'eguale garanzia in termini di prestazioni e di qualità, i vantaggi che ne potrebbero derivare sono notevoli: parliamo di un risparmio energetico complessivo e di una riduzione del danno ambientale non indifferente, anche in forza del contenimento dell'inquinamento derivante dal trasferimento in discarica.

I prodotti marginali di cui parliamo sono infatti considerati rifiuti dalla normativa italiana, mentre all'estero - ad esempio in USA - è già obbligatorio il loro utilizzo, come nel caso del polverino di gomma, nella costruzione di strade. Ma anche l'Europa è ad un livello decisamente più avanzato rispetto all'Italia: raggiungere lo standard europeo è un obiettivo prioritario, ma occorre semplificare il quadro normativo nazionale, troppo ambiguo e contraddittorio. Ma alcune cautele sono d'obbligo, specie in ordine alla verifica *in situ* dei materiali e al rilascio della autorizzazioni. Comunque, come ha voluto sottolineare Andrea Drago, direttore generale Arpav Veneto: "Il Veneto nel solo



*2005 ha impiegato 6 milioni di tonnellate di rifiuti speciali non pericolosi nelle infrastrutture stradali, dato che pone la regione fra le prime in Italia a perseguire questa strada verso l'innovazione".*

Fra le case histories presentate al convegno di Padova anche quelle relative al Passante di Mestre e alla Valdastico Sud. "Fin dal 2003 - ha commentato l'ing. Giuseppe Fasiol, RUP del Passante di Mestre - si sono utilizzati materiali marginali, nello specifico di scavo, per la realizzazione del rilevato stradale, evitando di portare in discarica 2 milioni di metri cubi di materiali di terra, come argilla e limi, grazie alla loro stabilizzazione con calce". Anche l'ing. Bellasia, responsabile dell'Area Costruzioni dell'autostrada BS-PD e ad di Pedemontana Veneta SpA, ha potuto fornire dati di forte impatto in merito alla realizzazione della

Valdastico Sud: "A progetto erano richiesti 7 milioni di metri cubi di materiale vergine di cava. Oggi possiamo affermare che il 50% di questa quantità sarà rappresentata da materiali riciclati".

Dal punto di vista industriale, una menzione d'obbligo è per la Eco.Men del gruppo Mefin SpA, azienda veneta che fra le prime ha collaborato allo studio e alla messa a punto della produzione di materiali riqualificati, che sono stati poi impiegati nei cantieri del Passante, della Valdastico Sud e dell'interporto di Padova. La giornata di studi ha beneficiato del patrocinio del Ministero dell'Ambiente, della SIV Società Italiana Infrastrutture Viarie e del FOIV, Federazione regionale degli ordini degli ingegneri del Veneto.

Sponsor dell'iniziativa: Controls, Asfalti Piovese, Zerocento, Alissa Costruzioni. ■