

EDIFICARE CON I RIFIUTI | 2

La seconda vita dei materiali marginali

Sabbie di fonderia, materiali di lavorazione di cava e scorie di acciaieria sono materiali che, se trattati, potrebbero permettere di sostituire le materie prime che in natura iniziano a scarseggiare nella costruzione di strade. A Padova un incontro ha fatto il punto sul tema.

Costruire strade con i rifiuti non solo è possibile ma è necessario e vantaggioso. È questa una delle conclusioni della giornata di studi organizzata da Marco Pasetto del Dipartimento Costruzioni e Trasporti dell'Università di Padova con il patrocinio del Ministero

l'applicazione di tali soluzioni, soprattutto nelle grandi opere». «La disponibilità di Arpav a valutare questi materiali secondari» commenta Andrea Drago, direttore generale dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto «parte dalla

» «La disponibilità di Arpav a valutare questi materiali secondari parte dalla consapevolezza che tutto ciò che viene riutilizzato non va gettato in discarica e costituisce quindi un modo di preservare l'ambiente».

Andrea Drago, direttore generale dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto

dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Siiv (Società Italiana Infrastrutture Viarie) e Foiv (Federazione Regionale degli Ordini degli Ingegneri del Veneto), tenutasi lo scorso giugno presso Palazzo Bo a Padova. Sabbie di fonderia, materiali di lavorazione di cava, scorie di acciaieria, polverino di gomma di pneumatici dismessi sono alcuni dei materiali che, se non riversati in discarica ma opportunamente trattati, permetterebbero di sostituire per prestazioni e qualità le materie prime che in natura iniziano a scarseggiare. Non solo una riduzione del danno ambientale quindi ma un risparmio economico ed energetico complessivo ancora difficile da quantificare visto che utilizzando materiali marginali si evita anche l'inquinamento che ne deriva dal loro trasporto alle discariche. «In Italia siamo in ritardo rispetto al contesto internazionale» spiega Pasetto, ideatore e organizzatore della giornata di studi «visto che in alcuni stati come gli Usa è già obbligatorio l'utilizzo di materiali riciclati specifici come per esempio il polverino di gomma nella costruzione di strade. In Italia il quadro legislativo e normativo, invece, si presenta alquanto complesso e ambiguo e questo rallenta

consapevolezza che tutto ciò che viene riutilizzato non va gettato in discarica e costituisce quindi un modo di preservare l'ambiente. È necessario però semplificare il quadro normativo che oggi è troppo contraddittorio e ambiguo».

Tra le numerose case history discusse, presenti anche le significative esperienze del Passante di Mestre e della Valdastico Sud. Nel primo caso, fin dal 2003 sono stati utilizzati materiali marginali, nello specifico di scavo, soprattutto per la realizzazione del rilevato stradale evitando così di portare in discarica 2 milioni di metri cubi di materiali di terra come argilla e limi grazie alla procedura della stabilizzazione con calce. Anche per la Valdastico Sud si guarda con positività ai materiali marginali: «stiamo realizzando un'opera qualificata da un punto di vista ambientale» spiega Mario Bellesia, responsabile area costruzioni autostrada BS-PD, ad Pedemontana Veneta spa; «A progetto erano richiesti 7 milioni e 200.000 metri cubi di materiali vergine di cava. Oggi possiamo dire con soddisfazione che oltre il 50% di questa quantità è frutto di materiali riciclati. Il vantaggio competitivo che ne è derivato in termini di rispetto ambientale e riduzione dei costi è intuibile».