

LE NUOVE REGOLE PER LA MANUTENZIONE DEL MANTO

Sulle strade di Milano ecco l'asfalto ecologico

> Risparmio e recupero di parte del bitume grazie all'utilizzo di materiali innovativi

> Slalom tra i cantieri della metropolitana 4 via ai lavori in Santa Sofia e San Calimero

ILARIA CARRA ALLE PAGINE VI E VII

Con l'asfalto riciclato il cantiere stradale è più ambientalista

Riutilizzo e riduzione dell'usura: il Comune adotta una nuova tecnica per gli appalti sulla manutenzione

ILARIA CARRA

RIFARE una strada recuperando fino a metà del vecchio asfalto anziché buttarlo via tutto. Risparmiando così soldi e ambiente. È uno degli aspetti della svolta in chiave ecologica che caratterizzerà le strade della città nei prossimi mesi. Un'opportunità che nasce dalle nuove regole che Palazzo Marino, primo tra i grandi Comuni in Italia a farlo, ha deciso di recente di introdurre.

A giugno il Comune ha rivisitato il capitolato per gli appalti relativi alle strade da ripavimentare, attuando un aggiornamento delle norme sulla base delle nuove tecnologie disponibili. Un cambio che ha aperto all'utilizzo nella pratica di materiali piuttosto innovativi. Se finora, per esempio, il vecchio asfalto da cambiare veniva "grattato via" e portato in discarica con gli annessi costi di smaltimento, d'ora in avanti le aziende che parteciperanno agli appalti comunali potranno proporre invece di ricorrere ai cosiddetti additivi. Sostanze in questo caso rigeneranti, che sono in grado potenzialmente di rendere il vecchio bitume riutilizzabile e con prestazioni anche più durature. «È una svolta importante perché tutela

l'ambiente e fa risparmiare — spiega il direttore della Direzione centrale tecnica del Comune, Massimiliano Papetti —. Si stima possa esserci un risparmio tra il 5 e il 10 per cento sul bitume nuovo da impiegare. Inoltre queste nuove tecnologie possono allungare la vita delle strade». Una questione non di poco conto, in una città dove ogni anno si spendono in media 25 milioni di euro per rifare le strade, impiegando 120mila tonnellate di asfalto. Con gli additivi e altri nuovi materiali sarà possibile evitare fino a 306mila chilogrammi di anidride carbonica:

«Perché si riducono le emissioni inquinanti e l'energia utilizzata, dato che le stesure future potranno avvenire anche a 140 gradi anziché i 200 di oggi», aggiunge Papetti. Ma non è tutto. Perché con le nuove regole c'è un salto di qualità anche nei controlli sui lavori che un'azienda realizza: «Il capitolato è diventato prestazionale — spiega ancora Papetti — ciò significa che noi chiediamo che quella determinata strada dia certe prestazioni e l'impresa le deve garantire. Per valutarlo, si fanno controlli lungo tutta la filiera, dagli impianti di produzione del materiale, fino alla stesura e alla fine lavori. E se un lavoro non è fatto come si deve, l'azienda viene pagata di meno op-

pure deve rifare l'intervento». Il cambio di passo può comportare anche meno manutenzione: «Questa svolta è un'ottima opportunità perché è un modo per allungare la vita di una strada e renderla più sicura. Per i Comuni vuol dire meno manutenzione», spiega Federica Giannattasio, amministratore delegato di Iterchimica, azienda che da 50 anni produce additivi per asfalti e li esporta in 70 Paesi, dai rigeneranti agli antismog, antighiaccio e fonoassorbenti. Ha lavorato anche in Algeria, dove le strade devono resistere a temperature proibitive. «È fondamentale il concetto di prestazione — aggiunge Giannattasio —: se tutti i Comuni facessero così ci sarebbe un minore impatto ambientale e un risparmio per tutti».

GRIFFPRODUZIONE RISERVATA



L'INNOVAZIONE
Il Comune adotta
una nuova
tecnologia per
riciclare l'asfalto
stradale

