

Una strada che dopo quasi 10 anni è ancora in perfetto stato e non ha avuto bisogno di nessun intervento di manutenzione, nonostante un costante transito di mezzi. E che riesce anche a ridurre il rumore generato dal passaggio dei veicoli. Potrebbe sembrare fantascienza e invece sono i vantaggi dell'aggiunta di gomma riciclata dei Pneumatici Fuori Uso all'asfalto di cui stanno beneficiando i cittadini di Canali, in provincia di Reggio Emilia.

Un caso-esempio non isolato, per fortuna, dato che ad oggi sono oltre 370 i km già realizzati con asfalti modificati con gomma riciclata in 33 Province italiane.

Ridurre il più possibile il ricorso ad interventi manutentivi a parità di costo iniziale era l'obiettivo dell'Amministrazione Provinciale reggiana quando progettò l'intervento nel 2006.

Purtroppo però, in Italia non erano ancora diffuse tecnologie in grado di soddisfare completamente questi criteri. L'occasione per centrare gli obiettivi si presentò con la diffusione qualche anno dopo degli asfalti modificati con gomma riciclata, le cui prestazioni convinsero l'Amministrazione a modificare il progetto iniziale. Il risultato? Una strada ancora in perfetto stato di esercizio e che, non avendo avuto bisogno di manutenzione, ha portato anche ad un notevole risparmio economico complessivo.

✘ Alla Fiera Asphaltica di Verona, principale appuntamento nazionale per la filiera dell'asfalto, il 24 febbraio nel corso di un convegno Ecopneus presenterà due manuali tecnici (di cui uno dedicato proprio all'esperienza della "Variante Canali") che contengono specifiche e dettagliate indicazioni tecniche per la progettazione e realizzazione di asfalti modificati con gomma riciclata da PFU.

In Italia larga parte della gestione dei Pneumatici Fuori Uso è coordinata dalla società senza scopo di lucro Ecopneus, che è impegnata anche nel diffondere informazioni e conoscenza su quelle applicazioni della gomma riciclata ad "alto valore aggiunto" ossia dove la gomma riciclata porta concreti benefici rispetto altri materiali analoghi, come nel caso degli asfalti modificati.

L'obiettivo dei due manuali è quello di fornire delle indicazioni tecniche "pronte all'uso" a tutti quei soggetti deputati alla progettazione, realizzazione e manutenzione della rete stradale, che possano facilitare un'adozione su larga scala di questa valida tecnologia.

Il secondo manuale, infatti, realizzato dal Dipartimento Ingegneria Civile e Industriale dell'Università di Pisa, analizza le fasi di progettazione e realizzazione degli asfalti modificati fornendo indicazioni puntuali su quale sia la migliore soluzione tecnologica da adottare a seconda dei benefici che si vogliono ottenere. Modulando opportunamente le

temperature di produzione del bitume con le tecnologie di stesa del manto stradale è infatti possibile ottenere pavimentazioni meno rumorose, dalle ottime caratteristiche superficiali, sia in contesti urbani che extra urbani, che necessitano di meno manutenzione e che quindi hanno anche costi complessivi inferiori.

Un'ampia diffusione degli "asfalti modificati" consentirebbe di ottenere sia benefici di carattere ambientale, dato l'impiego di un materiale derivato dal trattamento di un prodotto a fine vita, ma soprattutto benefici per la salute delle persone esposte al rumore del traffico, per la salute delle strade e dei nostri veicoli ed anche per le tasche della Pubblica Amministrazione.