

L'operazione

L'asfalto eterno italiano va all'estero

DANIELE AUTIERI. ROMA

Iterchimica insieme a Directa Plus si è specializzata nella realizzazione di strade super resistenti al grafene. Ed è pronta a sbarcare in Usa, Oman e Regno Unito

Nei giorni in cui la Germania inaugura la sua prima autostrada elettrificata, anche l'Italia vuole mettere il sigillo sui progetti innovativi che ridisegneranno la viabilità del futuro e punta a realizzare la strada che dura per sempre. Per farlo è scesa in campo Iterchimica, azienda italiana leader mondiale nello sviluppo di soluzioni improntate al miglioramento delle prestazioni dell'asfalto, insieme a Directa Plus, produttore e fornitore di prodotti a base di grafene quotato all'AIM di Londra. Nei giorni scorsi le due aziende hanno concluso con successo il primo test al mondo di strada realizzata con un supermodificante al grafene capace di far schizzare le capacità di resistenza, aumentando la vita utile dell'infrastruttura, incrementando la resistenza al passaggio dei veicoli, riducendo la traccia lasciata dagli pneumatici.

DURATA TRIPLICATA

Secondo i calcoli di Iterchimica la nuova superstrada durerà tre volte di più rispetto alle strade realizzate con il tradizionale asfalto. Non solo: il materiale al grafene ha accresciuto la resistenza alla fatica del 250%; ha incrementato la forza

di resistenza al passaggio dei veicoli del 35%; ha migliorato la resistenza alla deformazione, riducendo in modo consistente le tracce lasciate dagli pneumatici.

L'esperimento è stato realizzato a Roma, sulla strada provinciale Ardeatina dove dal mese di novembre sono state analizzate le performance del manto stradale dalla stessa Iterchimica e dal laboratorio indipendente Poliedro. Adesso l'obiettivo è quello di allargare la sperimentazione in altre regioni italiane e in altri paesi, principalmente Regno Unito, Stati Uniti e Oman.

«I test su strada - commenta Federica Giannattasio, amministratore delegato di Iterchimica - sono stati fatti proprio per validare gli eccellenti risultati di laboratorio e rappresentano un ulteriore passo verso l'obiettivo che ci siamo posti: strade riciclate e riciclabili al 100%, prodotte a basse temperature, durature, senza buche e rispettose dell'ambiente».

Ma la forza del nuovo composto deriva soprattutto dalla sua capacità di reggere al meglio le escursioni climatiche, e in particolare il grande caldo, che fonde l'asfalto, e il grande freddo, che lo spacca. «Il prodotto che abbiamo realizzato - prosegue Giannattasio - regge alla perfezione alle temperature estreme, ed è per questo che la prossima sperimentazione sarà in Inghilterra e in Oman».

In particolare alcune delle prossime analisi saranno pensate per un utilizzo specifico sulle strade di Londra, dove il congestionamento del traffico ma anche il clima particolarmente umido e piovoso mettono a dura prova l'asfalto tradizionale.

Problemi che non dovrebbero avere le nuove strade nate dal "Progetto Ecopave", un programma di ricerca durato tre anni al

termine del quale, nel novembre del 2017, è stato depositato il brevetto del Gipave (il supermodificante a base di grafene). «Questo materiale - spiega Giulio Cesareo, fondatore e ad di Directa Plus - è adatto per strade ad elevato traffico, autostrade, aeroporti e porti. È un prodotto che offre una soluzione innovativa, ecologica e sostenibile alla sfida della riduzione dell'impronta di carbonio nei rivestimenti e rifacimenti stradali». Ancora una volta

l'ambizione è quella di portare sul mercato un prodotto altamente sostenibile, ma soprattutto capace di durare nel tempo offrendo benefici significativi anche per gli automobilisti.

RICICLABILE AL 100%

E infatti le strade realizzate con Gipave potranno essere riciclate al 100%, riducendo l'estrazione di nuovi materiali e l'impiego di bitume di primo utilizzo. Inoltre potranno contribuire al raggiungimento degli obiettivi di Green e Circular Economy che l'Italia si è posta favorendo il riuso dei materiali, aumentando la durata delle strade e riducendo il bisogno di manutenzione.

Il tema si lega a quello dell'inquinamento perché - almeno secondo una recente revisione di 99 studi internazionali coordinata da Fulvio Amato, ricercatore del Consejo Superior de Investigaciones Científicas di Barcellona, che sarà pubblicata sul Bollettino dell'Organizzazione Mondiale della Sanità - i gas emessi dai tubi di scappamento degli autoveicoli incidono solo per il 50% nella produzione di polveri sottili da traffico. Il restante 50% spetta all'usura dei freni, dell'asfalto e degli pneumatici.



1 Lavori di posa del manto stradale al grafene per il test condotto sulla via Ardeatina, nei pressi di Roma

