

## Canale Villoresi “asfaltato” tra Parabiago e Busto Garolfo: “È ecologico”

**Pubblicato:** Domenica 18 Aprile 2021



**Simone Lunghi** è un grande conoscitore dei navigli che promuove e valorizza attraverso l'associazione Angeli dei Navigli. Nei giorni scorsi sono stati **eseguiti alcuni lavori nel canale Villoresi tra Parabiago e Busto Garolfo con la stesura di uno strato di bitume particolare sul fondale**. In molti, a partire dal noto consigliere comunale di Legnano e difensore dell'ambiente **Franco Brumana**, hanno espresso perplessità per l'intervento. Ecco un estratto del suo intervento su facebook:

Il problema è che un po' di persone hanno fatto dei post gridando allo scandalo perché il consorzio Villoresi ha deciso impermeabilizzare il fondo del canale Villoresi: apriti cielo. Post in cui vengono citate parole come agricoltura sostenibile, transizione ecologica e, soprattutto offendendo persone che con il loro operato hanno operato per il miglioramento delle condizioni ecologiche del sistema Navigli. Prima di intervenire ho chiamato il presidente del Villoresi chiedendo lumi.

E' saltato fuori che è un progetto che non solo è stato approvato dalla comunità europea ma che è stato anche finanziato con i soldi della comunità europea e che il materiale per cui si è gridato allo scandalo non è asfalto ma è un materiale particolare testato apposta dal punto di vista ecologico e di salute pubblica.

## **La spiegazione la dà lo stesso consorzio Est Ticino Villoresi che gestisce il canale in questione:**

Il fondo del canale è stato rivestito con un **“asfalto bituminoso idraulico”**, termine che indica una miscela di materiali simili all’asfalto stradale con una percentuale di bitume – che è il collante – più che doppia rispetto a quest’ultimo: solo in tale dosaggio, infatti, è garantita la “chiusura” delle porosità che naturalmente si creerebbero tra gli elementi del “pietrischetto” che costituisce la materia base della pavimentazione.

L’asfalto di un canale non deve resistere a particolari carichi (a differenza di quello stradale), non deve garantire grip ai pneumatici dei mezzi che frenano o curvano; deve essere piuttosto sufficientemente elastico da seguire i naturali movimenti del terreno sottostante in modo da evitare la formazione di quelle fessurazioni che invece si creerebbero con una pavimentazione cementizia.

Il betoncino proiettato a secco (in gergo spritz-beton) che viene utilizzato per il rivestimento delle sponde rappresenta un materiale di elevatissimo pregio tecnico, poiché con **uno spessore di pochi centimetri offre durabilità ed impermeabilità all’acqua estremamente elevati**: richiede però lunghi tempi di realizzazione e la sostanziale impossibilità di essere “calpestato” dai mezzi per un lungo periodo dopo la posa in opera. Per tale motivo dagli anni ‘90 in poi si è cercata (e trovata) una soluzione alternativa al calcestruzzo per il rivestimento del fondo, che consentisse tempi di posa ridotti, facilità di manutenzione e maggiore resistenza al transito dei mezzi di manutenzione.

Un elemento non trascurabile, inoltre, è rappresentato dalla **“ecologicità” dell’asfalto**: gli interventi futuri, quando mai saranno necessari, vedranno la possibilità di riutilizzare in composto una significativa aliquota del materiale fresato (ovvero rimosso dal fondo prima di passare alla stesura del nuovo strato) così da limitare il ricorso a materiale di cava, favorendo il riutilizzo di materie che altrimenti sarebbero destinate allo smaltimento.

Questa valutazione, nel caso di specie, è stata particolarmente enfatizzata in fase di scelta dell’appaltatore: uno dei principali criteri tecnici posto alla base del confronto tra le imprese è stato infatti quello di proporre (e poi anche dimostrare) una miscela di asfalto che massimizzasse il quantitativo di materiale riciclato all’interno del composto finale in maniera da “spingere” al massimo la sostenibilità ecologica della soluzione tecnica offerta.

Per queste motivazioni **i timori sollevati nella ridda di dubbi, domande, affermazioni e controdeduzioni vista negli scorsi giorni hanno lasciato sereno il Consorzio**: sono state le medesime perplessità che molto tempo fa hanno spinto ad effettuare approfondimenti scientifici, test e verifiche prima di validare la tecnica di intervento.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it