

ECONOMÍA | MEDIO AMBIENTE

# Una empresa toledana investiga la utilización de basuras para el asfaltado

Obras Públicas y Regadíos ya ha realizado una prueba de 7,6 en una autovía de Tarragona con escoria de incineraciones, pero quiere continuar perfeccionando la técnica

• El sistema es positivo para el medio ambiente, al eliminar deshechos, y también más económico que la utilización de áridos. Además, permite firmes más exigentes.

J. MONROY | TOLEDO  
jmonroy@diariolatribuna.com

Una empresa toledana investiga la utilización de residuos sólidos urbanos transformados en escoria para crear carreteras y busca estandarizar el proceso. Obras Públicas y Regadíos (OPR) se dedica a la ejecución de obras civiles, como carreteras, autovías y refuerzos. Una de sus grandes apuestas es la I+D+I, con la que está desarrollando diversos proyectos, como la reutilización de residuos como la base del firme de las carreteras.

La idea es reutilizar las escorias procedentes de la incineración de residuos sólidos urbanos en la estabilización de base de firmes para proyectos de carreteras, con las consiguientes ventajas medioambientales. El proyecto denominado Mersuf (Modificación y Estabilización de Residuos Sólidos Urbanos para su empleo en capas de Firmes de carreteras), ha finalizado con éxito y ha contado con la colaboración de la Universidad Alfonso X El Sabio, la Universidad de Castilla La Mancha y la University of West London.

Se trata de una investigación novedosa. Inicialmente se aplicaron estas escorias en caminos de servicio y de acceso con notables resultados. El proyecto pretendía ir más allá, utilizando estos residuos como base de firmes en capa de estabilizado, algo que no se había topado con problemas con la norma-



La empresa toledana ya ha trabajado en Tarragona. / LT

tiva. La idea de la empresa toledana es seguir investigando en esta línea para ver si se puede estandarizar a nivel de legalización, seguir trabajando para permitir que las normas se adapten a estos materiales, que ofrecen más posibilidades medioambientales.

OPR ya ha ejecutado un proyecto experimental con escoria en la provincia de Tarragona, en concreto sobre 7,6 kilómetros e la autovía A-27 (Tarragona-Montblanc), bajo autorización y consentimiento del Ministerio de Fomento. Las escorias fueron cedidas por VECSA, la empresa de valorización y comercialización de las escorias proce-

Hay que continuar investigando para normalizar el uso de estos materiales en la obra

dentes del proceso de incineración de la planta de residuos urbanos de Tarragona. El proyecto se desarrolló durante dos años, y ha concluido en 2013. Su principal conclusión

ha sido que hay que seguir investigando para poder normalizar el uso de este tipo de materiales en obra. El resultado también ha sido positivo pero mejorable. Así pues OPR quiere mantener sus esfuerzos por lograr el éxito en proyectos similares velando por el cuidado del medio ambiente. La empresa toledana deberá seguir investigando para ver las propiedades de los materiales y lo que pueden aportar. En estos momentos, está certificando el trabajo con Aenor.

**BENEFICIOSO PARA EL MEDIO AMBIENTE Y PARA EL BOLSILLO.** El asfaltado con escoria tie-

ne indudables beneficios medioambientales, al reutilizar un desecho. Además resulta más económico que la utilización de áridos. Sin ir más lejos, en Tarragona VECSA regaló los residuos. Existen varias empresas en el territorio nacional que se dedican a hacer escoria a partir de los residuos urbanos. La utilización de la misma como carreteras sería una alternativa a la acumulación de la escoria, que se está utilizando en otras cuestiones similares, como caminos de acceso o aeropuertos.

Hay que tener en cuenta, señala la empresa, que un tratamiento adecuado de las escorias permite no solo la reutilización sino, también la valorización, pues al mejorar sus características permite su empleo en capas de explanadas y de base de firmes, más exigentes y, por lo tanto, de mayor valor añadido. Además, mediante la adecuada estabilización de un suelo o residuo se obtienen materiales y capas de mayor resistencia, lo cual implica también que, a igualdad de condiciones de tráfico y clima, permite reducir los espesores de capas de firme que se necesitan colocar encima. Esto supone otra ventaja económica y medioambiental más, pues reduce la necesidad de materiales para las citadas capas.

Por otro lado, existe la posibilidad de emplear en este tipo de técnicas otros conglomerantes alternativos, alguno de ellos basados en la reutilización de otros tipos de residuos, los cuales podrían considerarse conglomerantes ecológicos. Pudiéndose emplear en todos ellos diversos tipos de aditivos que permiten mejorar determinadas características, para la fase de ejecución o para lograr un resultado final, según las necesidades de cada caso. Si bien los tratamientos con cemento y cal se aplican de forma sistemática desde hace años en la construcción de carreteras, estando contemplados de forma clara en la normativa vigente, los otros se han aplicado en algunos casos muy especiales y todavía tienen pendiente su desarrollo, para lo cual se necesita aclarar muchas incertidumbres.