LO BUENO DE PAVIMENTAR LA CIUDAD CON LLANTAS

Reducir el ruido, ahorrar costos de mantenimiento vial y prolongar en un 50% la duración del pavimento son algunos de los beneficios que ofrece una mezcla entre llantas trituradas y asfalto que el **Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)** viene utilizando ahora para pavimentar las calles.



Vías modernas exigen tecnología inteligente

Desde el año pasado, esa entidad aplica esta técnica en tres corredores viales de las localidades de Puente Aranda, Kennedy y Fontibón. Consiste en mezclar dos componentes derivados del petróleo, el asfalto y las partículas de llanta triturada para producir un pavimento resistente y amigable con el medio ambiente.

Según Libardo Celis, director técnico estratégico del IDU, un estudio arrojó que Bogotá produce 2 millones de residuos de llantas al año que se han convertido en un problema ambiental para la capital.

«La quema de llantas genera emisiones tóxicas que son peligrosas para los ciudadanos», explicó Celis, quien agregó que «cada llanta se demora 40.000 años en descomponerse».

Bogotá es pionera a nivel nacional en utilizar esta combinación -agregó el ingeniero-. No obstante, la fórmula se viene usando desde hace 40 años en varios países con excelentes resultados».

Pero si bien esta tecnología es amigable con el ambiente, también eleva los costos del pavimento por el proceso implementado para sustraer los materiales. En un primer paso se deben trasladar los neumáticos a varias plantas ubicadas en Medellín, Villavicencio y Pereira, donde se sustrae la fibra y el hierro para después moler la llanta y producir el grano que se mezcla con el asfalto.

Hoy, los contratistas de la ciudad que hagan obras con concreto asfáltico deben cumplir con una resolución que los obliga a utilizar al menos un 5 por ciento de esta mezcla. El IDU ofrece incentivos para que sus contratistas adopten un mayor porcentaje de grano de caucho reciclado en los frentes de obra.

Aquellos interventores que estén utilizando más del cinco por ciento que se exige recibirán puntajes en las licitaciones», aseguró el funcionario.

El director comercial de IncoAsfaltos, Francisco Vásquez, explicó que la clave de modificar los asfaltos está en lograr una mayor resistencia al envejecimiento.

‘Se optimiza la inversión’

Daniel FLórez, de la sociedad de ingenieros

Es un proyecto que hay que respaldar y reforzar para que se siga desarrollando tecnológicamente.

La idea es optimizar costos y lograr superficies que retarden la fatiga del material, es decir que permitan plantear un mantenimiento a largo plazo. Nos hemos acostumbrado a construir vías y no se les hace el mantenimiento adecuado. Las vías hay que mantenerlas. Con estos sistemas de pavimentos más durables se optimiza la inversión porque se pueden hacer mantenimientos a más metros lineales puesto que la durabilidad puede ser mayor.

Este es un proyecto que debe ser trabajado con la ingeniería.

Por: Daniel Jiménez Fandiño Especial para EL TIEMPO

Tomado de:

https://www.google.com.co/amp/s/www.eltiempo.com/amp/archivo/documento/CMS-11967513