

L'innovazione del recupero

Fresato d'asfalto tra riottosità e opportunità: la strada corretta da seguire



SITEB
Strade Italiane
e Bitumi

Via Guattani, 24
00161 Roma
Tel. 06.44233257
Fax 06.44233257
E-mail siteb@ance.it
www.siteb.it

Michele Moramarco

L'utilizzo del fresato d'asfalto (granulato di conglomerato bituminoso) è ormai una dato di fatto sia perché funziona bene sia perché va nella giusta direzione di sviluppo dell'economia circolare. Ovviamente le cose vanno fatte per bene e lo stesso materiale una volta trattato e trasformato in EoW deve essere applicato secondo i criteri espressi dall'UNI TS 11688 che definisce le prove cui assoggettarlo in relazione alle percentuali di impiego, sia a caldo che a freddo. L'incremento dell'impiego del fresato/granulato è sancito anche dalle statistiche periodiche del SITEB che già l'anno scorso avevano evidenziato nel Paese una media di utilizzo del 25% nella produzione di conglomerato a caldo. Ciò nonostante ancora oggi si registrano casi clamorosi di riottosità e di rifiuto di tale prodotto senza alcuna ragione o motivazione esplicita. Una importante stazione appaltante del nord Italia, impegnata nella realizzazione di una nuova tratta

di linea metropolitana, recentemente ha rifiutato e rispedito al mittente una grossa fornitura di misto cementato perché conteneva una percentuale di granulato d'asfalto ovvero di un prodotto di recupero, seppure correttamente dichiarata e accompagnata da marcatura e certificazioni di funzionalità. In altri casi, un misto cementato confezionato con granulato d'asfalto, sarebbe stato oggetto di riconoscimento di un maggior punteggio nell'eventualità di una offerta economicamente più vantaggiosa ma qui no! La Direzione Lavori ha preferito rifiutare il prodotto innovativo per affidarsi al più tradizionale confezionato con inerti vergini, più costoso e deleterio per l'ambiente. Ciò significa che anche tra le committenze più prestigiose e avanzate ci sono ancora dei vulnus di competenze o delle dicotomie per cui da una parte ci si riempie la bocca con affermazioni che vanno nella direzione auspicata dall'Europa e da tutti coloro che si preoccupano per il futuro dell'ambiente e dall'altra si preferisce evitare qualsiasi problema puntando sul vecchio e consolidato mondo antico. La via è tracciata ma gli ostacoli lungo il percorso sono ancora moltissimi! Ripensare un modello di sviluppo infrastrutturale sostenibile e più facile a dirsi che a farsi!

Bitume, incoraggianti i dati sul consumo a giugno

L'Unione Petrolifera ha reso noto il prospetto semestrale relativo ai

TAB. BITUME, CONFRONTO SUI CONSUMI

Giugno		Var. %	Gennaio-Giugno		Var. %
2020	2019		2020	2019	
188,0	187,0	+0,5	702,0	771,0	-8,9

consumi petroliferi del 2020 con un decremento complessivo di 17,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. Nel mese di giugno, tutti i prodotti petroliferi, ad eccezione del bitume e dei prodotti di raffineria destinati alla produzione di energia elettrica, presentano un quadro negativo anche se più contenuto rispetto ai mesi precedenti. La variazione più negativa e preoccupante per l'economia del Paese è quella del carburante per aerei che nel mese di giugno fa registrare un diminuzione record del 83,9%. Nel dettaglio, per quanto riguarda il bitume, la situazione è quella sintetizzata in tab. 1. Il dato induce un certo ottimismo e lascia sperare, Covid permettendo, che alla fine dell'anno si possa raggiungere il pareggio con il 2019 se non forse anche un leggero incremento. I prossimi tre mesi saranno decisivi. Nel frattempo l'ANAS ha annunciato che per l'anno in corso non ridurrà gli investimenti previsti per la manutenzione delle strade anzi forse addirittura li incrementerà, portandoli fino a 800 milioni di euro.

Attività in ambito UNI

Aumenta la presenza SITEB in ambito UNI. Oltre al coordinamento del GdL UNI/CT 012/SC 02/GL 01 "Materiali stradali bituminosi e sintetici" SITEB partecipa ufficialmente anche al costituendo GdL per gli scavi delle minirincee. La diffusione della fibra ottica e i programmi per la digitalizzazione delle strade e le "smart road" impongono infatti la creazione di norme sempre più efficienti e funzionali per i lavori di scavo e di ripristino delle pavimentazioni stradali per renderle efficaci, sicure e adatte alle nuove tecnologie. La riunione preliminare del 22 giugno è servita principalmente per nominare il coordinatore del

progetto di norma (ing. Antoniazzi del MIT) e del relatore della norma ing. Mastrangelo di Anas. Continua invece l'attività del GdL UNI/CT 012/SC 02/GL 01 "Materiali stradali bituminosi e sintetici" per definire la norma tecnica UNI dedicata agli additivi per conglomerati bituminosi. Il progetto di norma è in fase avanzata e potrebbe essere ultimato si spera, entro la fine dell'anno. Sono stati individuati e ben definiti i campi di applicazione e gli additivi sono stati classificati e ordinati secondo la loro funzionalità, dimostrabile attraverso parametri minimi richiesti. Si tratta di un notevole lavoro che non ha eguali in Europa e che certamente contribuirà a migliorare le conoscenze del settore avulso anche dalla marcatura CE.

Nuovo circuito interlaboratorio

Si stanno definendo i dettagli per l'organizzazione e l'avvio di un nuovo circuito interlaboratorio sui bitumi, commissionato da SITEB e gestito, secondo i criteri per l'accreditamento, da Unichim. Il circuito avrà come sponsor l'Associazione Controls che ha sempre sostenuto questa iniziativa SITEB. Andranno a verifica sia un campione di bitume tradizionale, sia uno di modificato. All'interno di una griglia di prove decise dagli organizzatori ciascun laboratorio potrà effettuare quelle di competenza. Come lo scorso anno, sono previsti due cicli di prove. Per alcune prove specifiche potrebbe essere previsto anche l'accreditamento. Possono partecipare tutti i Laboratori iscritti o non all'Associazione, i Laboratori universitari o i laboratori di controllo degli impianti di produzione dei conglomerati bituminosi. Per informazioni contattare la nostra segreteria al numero 06 44233257 oppure scrivere a siteb@siteb.it. ■■

Se non ora, quando?

Panero: "Recovery Fund, opportunità da non perdere. Proposte concrete per la mobilità 2.0"



TTS Italia
Associazione Italiana della Telematica
per i Trasporti e la Sicurezza

Via Flaminia, 388
00196 Roma
E-mail redazione@ttsitalia.it
www.ttsitalia.it

Laura Franchi



1. Rossella Panero, presidente di TTS Italia

Se non ora quando? La domanda di Rossella Panero, Presidente di TTS Italia, non è retorica, ma suona come un'incitazione all'azione: finanziare con il Recovery Fund il salto nel digitale della mobilità italiana. Tra i 556 progetti presentati dal Governo, ora all'attenzione del Parlamento, sono già presenti diverse opportunità di crescita per la smart mobility "anche frutto del lavoro della nostra Associazione che nelle prossime settimane continuerà a lavorare per affinare le proposte", ricorda la presidente in questa intervista e descrive le 7 azioni imprescindibili per approdare nella nuova era della mobilità indicate da TTS Italia: condivisione dei dati, sicurezza dei trasporti, delle infrastrutture, implementazione delle ricariche elettriche, rilancio della Piattaforma Logistica Nazionale, smart road e un piano nazionale per lo sviluppo dei veicoli a guida autonoma. Infine, importante informare sulle opportunità di finanziamento.

È stata pubblicata di recente la lista dei progetti italiani, oltre 500, presentati nell'ambito del Recovery Fund. Cosa ne pensa?

Direi che si tratta di una "bozza zero", un documento in via di consolidamento che richiede ancora un lavoro di integrazione, snellimento e armonizzazione. Il pacchetto dei progetti è ora all'attenzione della Presidenza del Consiglio e questo ci permette, come TTS Italia, di

continuare a lavorare con i nostri referenti istituzionali per affinare i punti che ci interessano. Detto questo, va sottolineato che già in questa fase si intravedono dei segnali interessanti per il nostro settore. Il concetto di smart mobility si attesta come argomento trasversale ed emerge in progetti presentati da diverse istituzioni. Abbiamo un'indicazione dal ministero dello Sviluppo economico che propone soluzioni innovative per il trasporto urbano, poi abbiamo un progetto del ministero dell'Innovazione dove si parla di mobilità innovativa e intelligenza artificiale, infine il concetto compare anche nella proposta del ministero delle Infrastrutture e Trasporti dove si parla di estensione delle smart road. Direi che questo è senz'altro un risultato ottenuto anche grazie all'azione che TTS Italia ha portato avanti in questi anni e dal lavoro che l'Associazione ha fatto negli ultimi mesi: è una risposta in linea con la nostra filosofia sia nei contenuti che nell'applicazione. Abbiamo sempre sostenuto che alla smart mobility si può arrivare solo se intesa come un obiettivo comune a tutti gli interlocutori dell'ecosistema. Inoltre, dare slancio alla mobilità di persone e merci corrisponde esattamente ai criteri imposti dall'Ue per i progetti finanziabili, ovvero digitalizzazione, sostenibilità ambientale e sostenibilità sociale. Direi che la smart mobility incarna tutti e tre questi obiettivi.

Ritiene che quelli presentati in particolare nell'ambito di trasporti e mobilità permettano di sfruttare in pieno le potenzialità di tecnologie quali gli ITS?

Sinceramente si fa fatica a capire la portata dei progetti dalle poche righe di descrizione che compaiono sul documento. Questo è l'obiettivo che dobbiamo avere per le prossime settimane: capire se l'apporto tecnologico nel campo della mobilità è adeguato. D'altra parte sarebbe un peccato non sfruttare questa opportunità per fare il salto verso una mobilità più digitale e quindi utilizzare pienamente le potenzialità delle soluzioni ITS. Insomma, mi viene da dire: se non ora, quando? Occorre, inoltre, stare attenti a non trasformare in un fattore penalizzante quello che in realtà è un grande vantaggio degli ITS; gli investimenti necessari per le soluzioni leggere sono contenuti e quindi forse poco appetibili quando gli importi in gioco sono così elevati. Quando si hanno cifre di questo calibro a disposizione si pensa a realizzare grandi opere, molto costose, che daranno benefici dopo molto tempo, mentre i progetti tecnologici, magari meno costosi, ma più immediati nell'attivazione e quindi nel raggiungimento dell'obiettivo, potrebbero essere messi da parte e relegati ad altre fonti di finanziamento.

Quale è e potrebbe essere il ruolo della smart mobility nel Recovery Fund?

Come TTS Italia abbiamo presentato nelle scorse settimane alla Presidenza del Consiglio, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al ministero dell'Innovazione un documento con 7 proposte che riteniamo assolutamente necessarie, non più rimandabili, per contribuire al processo di digitalizzazione e innovazione nel sistema della mobilità, inteso complessivamente: persone e merci, in ambito urbano,

extraurbano e nelle varie modalità di trasporto. Al primo punto abbiamo messo la condivisione dei dati da parte di tutti gli operatori verso il NAP (National Access Point) che in Italia è rappresentato dal CCISS. Si tratta di una misura già imposta dall'Ue attraverso un regolamento delegato al quale l'Italia non ha ancora dato attuazione. Inoltre la disponibilità e condivisione dei dati è fondamentale per l'attuazione della Mobility as a Service, un pilastro fondamentale per una mobilità intelligente e sostenibile sotto ogni punto di vista. Al secondo posto abbiamo messo alcune proposte operative per affrontare la fase post-Covid 19 in particolare per rendere più sicuro il trasporto pubblico urbano. La terza proposta riguarda il rilancio della Piattaforma Logistica Nazionale, al quarto posto l'implementazione delle smart road, che è stata recepita nell'elenco dei progetti, con l'estensione delle possibilità offerte dal decreto del MIT a tutta la rete nazionale in modo da garantire continuità dei servizi V2X tra ambito extraurbano e urbano/metropolitano. Segue la richiesta di implementazione del sistema di monitoraggio delle infrastrutture esistenti con tecnologie in grado di pianificare un'attenta manutenzione preventiva. Occorre anche avviare la piena implementazione della rete di ricarica dei veicoli elettrici a supporto della diffusione di questa forma di mobilità green e, infine, abbiamo chiesto un piano nazionale per i veicoli autonomi. Come accade nel Regno Unito anche l'Italia dovrebbe seguire questa strada attraverso la realizzazione dei Living Lab di sperimentazione della guida autonoma, in modo da sostenere e poi replicare le best practice di città attualmente impegnate nella sperimentazione di applicazioni di guida autonoma come, ad esempio, Torino e Modena.

L'intervista completa è consultabile al seguente link: https://www.ttsitalia.it/newsletter/28_settembre_2020.html ■■