

Ottava edizione del Salone europeo della filiera dell'asfalto promosso da SITEB e da Veronafiere nel capoluogo scaligero, in concomitanza con SaMoTer e Transpotec Logitec

ASPHALTICA 2017: DAL 22 AL 25 FEBBRAIO A VERONA

La filiera delle strade a confronto su innovazione e sostenibilità ambientale per aumentare la sicurezza e migliorare la viabilità nazionale

Verona, 22-25 febbraio 2017 – Apre i battenti **Asphaltica**, il Salone europeo dedicato all'intera filiera dell'asfalto e delle infrastrutture stradali, in programma a Verona dal 22 al 25 febbraio prossimi. La manifestazione, promossa dal **SITEB** (Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade) e **Veronafiere**, costituisce un unicum nel suo genere in quanto raccoglie tutti i principali attori del settore (costruttori di macchine e impianti, compagnie petrolifere, laboratori di ricerca, industria chimica per gomme e additivi, materiali inerti alternativi, membrane di rinforzo e impermeabilizzanti per fondi stradali), nonché un ricco programma di eventi convegnistici.

Al centro della manifestazione il mondo delle strade e delle infrastrutture viarie, sempre fortemente innovativo e all'avanguardia come nessun'altro comparto dell'edilizia, soprattutto in tema di salvaguardia dell'ambiente e dell'economia circolare.

L'ottava edizione della rassegna si svolge in contemporanea con il SaMoTer e, per la prima volta, anche con Transpotec Logitec e mette in mostra soluzioni e tecnologie per migliorare lo stato di salute delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso e, più in generale, delle strade.

Tra i temi chiave su cui si focalizza il fitto calendario di convegni e workshop il nuovo Codice Appalti, le attività di manutenzione e controllo, la sostenibilità ambientale e l'evoluzione della normativa tecnica.

L'edizione 2017 segna l'importante ritorno ad Asphaltica dell'ANAS.

Diversi gli appuntamenti previsti nei quattro giorni di grande interesse per i tecnici delle imprese e delle amministrazioni pubbliche cui saranno fornite indicazioni e aggiornamenti su come tenere in salute le pavimentazioni stradali e come pianificare, effettuare e controllare efficacemente i lavori di costruzione e manutenzione.

Si comincia con l'evento di apertura (22 febbraio, ore 11) nel corso del quale il Presidente di SITEB **Michele Turrini** fa il punto sullo stato di salute del settore, con i numeri della situazione ormai critica vissuta dal nostro patrimonio stradale, e approfondisce novità e prospettive del settore stradale, con uno sguardo sull'impatto del nuovo Codice dei Contratti pubblici, "discusso" protagonista dell'anno da poco trascorso.

Quindi, spazio agli appuntamenti con l'innovazione stradale, a partire dagli strumenti e dalle metodologie per le prove e i controlli dei conglomerati bituminosi: la giornata di apertura così poi numerosi appuntamenti a cura degli specialisti del 'testing', tra cui lo stesso SITEB che presenta in anteprima i risultati della terza edizione del Circuito Round Robin sui bitumi e conglomerati bituminosi tra 50 laboratori.

Il 23 febbraio, poi, sarà la volta degli specialisti di produzione, posa in opera, monitoraggi e ancora controlli, i cui interventi saranno accomunati da un approccio incentrato su fattori quali qualità, durabilità, rapidità esecutiva e sostenibilità ambientale.

Stesso schema sarà rispettato il 24 febbraio, con ulteriori interventi dedicati a innovazioni ed evoluzioni al servizio di pavimentazioni sempre più performanti, durevoli ed eco-friendly.

Sabato 25 febbraio, infine, la rassegna convegnistica si chiuderà con l'evento SITEB dal titolo "La Buona Strada", un seminario dedicato alla manutenzione stradale e alle buone prassi normative.

Presso lo stand SITEB saranno in distribuzione gratuita due nuovi manuali dedicati alla manutenzione degli impianti produttivi e alla riduzione delle emissioni odorogene, frutto dell'attività dei Gruppi di Lavoro SITEB.

Proprio l'ambiente, insieme all'innovazione sono questioni cruciali sotto i riflettori di Asphaltica. Tra i temi green al centro del dibattito l'impiego nelle pavimentazioni di polverino di gomma riciclato, nonché il contenimento delle polveri aerodisperse nel ciclo di realizzazione dei conglomerati bituminosi e il corretto riciclo del fresato proveniente dalle pavimentazioni stradali che consente di ridurre l'impiego di energia e materie prime naturali. In mostra anche i nuovi materiali inerti generati dal processo di trattamento e recupero sia delle scorie d'altoforno che dei rifiuti solidi urbani, utilizzati come prodotti sostitutivi delle materie prime di estrazione naturale in cicli industriali e nell'ambito della moderna edilizia.

Spazio e attenzione poi anche al settore delle macchine stradali, che lo scorso anno ha avviato un'inversione di tendenza delle vendite rispetto ai precedenti anni di crisi, e al mercato delle membrane bituminose di cui l'Italia è primo produttore ed esportatore nel mondo.

*«Nell'attuale contesto di scarsi investimenti da parte di Governo ed Enti Locali sul tema strade – evidenza **Michele Turrini, Presidente di SITEB** – la nuova edizione di Asphaltica assume un ruolo cruciale di pungolo nei confronti delle Istituzioni che ancora oggi sembrano ignorare il ruolo strategico svolto dal nostro patrimonio stradale, vittima di un graduale processo di decadimento che ci sta portando in coda a tutte le classifiche europee sulla viabilità stradale. Dopo tanti allarmi inascoltati, è ora di accendere i riflettori su un problema non più rinviabile».*

Presentato ad Asphaltica (Verona, 22-25 febbraio), il Salone europeo dedicato alla filiera dell'asfalto e delle infrastrutture stradali, il report annuale di SITEB sullo stato di salute delle nostre strade

MANUTENZIONE STRADALE ANCORA IN CALO “SI ESEGUE SOLO LA METÀ DEI LAVORI NECESSARI”

Verona, 22-25 febbraio 2017 – Nel 2016 il consumo di asfalto (conglomerato bituminoso) in Italia è sceso nuovamente al minimo storico: sono stati impiegati solo poco più di 22 milioni di tonnellate per costruire e tenere in salute le nostre strade. Dopo la crescita registrata nel 2015 grazie alla realizzazione di alcune grandi opere, i lavori stradali sono nuovamente “al palo”, con circa la metà delle necessarie attività di manutenzione non eseguite. Le buche restano un tema confinato nelle campagne elettorali, mentre per riportare in sicurezza il nostro patrimonio stradale occorrerebbe un piano straordinario di almeno 40 miliardi di euro.

Sono questi i principali elementi che emergono dall'analisi presentata dal **SITEB**, l'Associazione dei costruttori e manutentori delle strade nel corso del convegno di apertura di **Asphaltica**, il Salone europeo dedicato alla filiera dell'asfalto e delle infrastrutture stradali, in corso a Verona dal 22 al 25 febbraio e promosso da SITEB e **Veronafiere**.

I dati relativi al 2016 contenuti nell'analisi di SITEB (produzione di asfalto ferma a 22,371 mln di tonnellate di asfalto, -3,2% verso il 2015) evidenziano un nuovo passo indietro sul fronte delle attività di costruzione e manutenzione delle strade dopo il dato positivo del 2015 (+3,7% verso il 2014), il primo dopo 9 anni di calo ininterrotto; segno evidente che la crescita di due anni fa era dovuta non a un'effettiva ripresa della manutenzione del nostro patrimonio stradale, ma era essenzialmente trainata da alcuni grandi lavori eccezionali (connessi all'Expo a Milano) e dall'esecuzione di alcune grandi opere autostradali nel Nord Italia (come la BREBEMI, la TEN e la Pedemontana).

Al netto di queste opere, costruzione e manutenzione di strade oggi sono ferme, con dati dimezzati rispetto a soli 10 anni fa (nel 2006 si consumavano 44 milioni di tonnellate di asfalto) e al livello medio di manutenzione necessario per tenere in salute e sicure le nostre strade (40 mln di tonnellate di asfalto), una rete lunga quasi 500.000 Km (di cui 7.000 km circa di autostrade e 25.000 gestiti direttamente dall'ANAS), il cui valore complessivo (con gallerie, ponti e viadotti) è stimato in 5.000 miliardi di euro.

Nel 2016 nonostante il sensibile calo del prezzo del petrolio sui mercati mondiali, l'allentamento del patto di stabilità per le pubbliche amministrazioni, l'immissione di denaro da parte della BCE e il rilancio degli investimenti in manutenzione da parte dell'ANAS, l'economia “stradale” non è ripartita, e l'entrata in vigore del Codice degli Appalti non ha certamente creato un contesto favorevole.

Il continuo rinvio dei lavori necessari e il mancato rifacimento periodico dei superficiali “tappetini d'usura” ha determinato in diverse parti del Paese spaccature e infiltrazioni d'acqua sulla superficie stradale che hanno compromesso molte arterie sin dalle fondazioni, rendendo oggi necessari costosi lavori straordinari in profondità, non sostituibili da cosiddette “operazioni tappa buche”, destinate a durare solo poche ore.

*«La situazione in Italia resta difficile – evidenzia il Presidente SITEB, **Michele Turrini** -. Il patrimonio stradale è oggi molto degradato e notevoli sono i disagi per gli utenti della strada. Investiamo in manutenzione quanto 30 anni fa, ma su una rete molto più estesa e trafficata in condizioni già critiche da anni. Stimiamo che, a causa dei mancati investimenti negli ultimi 8 anni in manutenzione stradale per circa 10 miliardi di euro, per riportare la rete ai valori qualitativi standard del 2006, occorrerebbero almeno 40 miliardi di euro».*

«Le imprese del settore – continua Turrini – rimaste sul mercato e che lavorano per gli enti pubblici sono tuttora in forte sofferenza anche per i mancati pagamenti. Nonostante le attese e le promesse degli scorsi anni sull'avvio di piani di manutenzione, il 2016 è stato un anno di forte delusione che non alimenta concrete speranze di recupero nel breve termine».

«È ora – conclude Turrini – che le strade e la loro adeguata manutenzione entrino di diritto nell'agenda delle Istituzioni locali e nazionali, non solo durante le campagne elettorali e non solo per porre 'toppe' momentanee alle troppe buche sempre più diffuse nelle nostre città. Il nostro Paese oggi non ha bisogno di grandi opere, ma di rimettere in sesto e in sicurezza la rete esistente, prima che questa collassi».

L'analisi di SITEB sul settore mostra come negli ultimi due anni si sia contratto il numero di impianti in attività (-16,7%) anche se è rimasto pressoché invariato il numero totale degli addetti (drasticamente ridotto tra il 2010 e il 2013), mentre il valore della produzione è ulteriormente diminuito del 3,3% per effetto del minor costo del petrolio.

Nel frattempo, a fronte di una crisi dell'edilizia senza precedenti, continua lo "shopping" di aziende italiane da parte di imprenditori stranieri, generalmente grandi gruppi multinazionali, operanti specialmente nella produzione di membrane impermeabilizzanti.

Il settore dell'asfalto in cifre: 2010-2016

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	var. % 2016-2014	var. % 2016-2010
Conglomerato bituminoso (mln di tonn.)	22,371	23,119	22,302	22,265	23,224	28,300	29,060	0,3%	-23,22%
Valore di produzione (mln di €)	1.230	1.295	1.273	1.284	1.357	1.655	1.700	-3,3%	-27,81%
Numero addetti	33.000	33.000	33.000	34.000	35.000	45.000	50.000	0%	-34%
N° aziende (impianti di produzione)	400	430	480	490	520	630	650	-16,67%	-38,46%

Protagoniste della manifestazione Asphaltica (Verona, 22-25 febbraio) le nuove tecnologie per costruire e mantenere in modo efficace le nostre strade, riducendo i pericoli e le emissioni inquinanti

LAVORI STRADALI: NUOVE TECNOLOGIE PER RENDERE PIÙ SICURE LE NOSTRE STRADE E RIDURRE L'IMPATTO AMBIENTALE

Verona, 22-25 febbraio 2017 – L'evoluzione delle tecniche di costruzione e manutenzione delle strade è protagonista indiscussa di Asphaltica, il Salone europeo dedicato all'intera filiera dell'asfalto e delle infrastrutture stradali, in corso a Verona dal 22 al 25 febbraio e promosso da SITEB – Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade e Veronafiere.

Le aziende del comparto, alle prese da 10 anni con la crisi che provoca contrazioni dei lavori, sono oggi impegnate in costanti investimenti nel campo dell'innovazione per ridurre le emissioni inquinanti prodotte durante le attività di costruzione e manutenzione e per rendere più durevole e sicuro il nostro patrimonio stradale, circa 500.000 chilometri tra strade e autostrade.

*«Il costante progresso e gli investimenti degli operatori – evidenzia il Presidente SITEB, **Michele Turrini** – hanno portato oggi alla disponibilità di tecnologie all'avanguardia a livello europeo, che molto spesso però si confrontano con bandi di gara costruiti ancora secondo la logica del massimo ribasso o che comunque privilegiano esclusivamente gli elementi economici dell'offerta e non premiano l'adozione di tecniche eco-sostenibili o che prevedono l'impiego di materiali riciclati».*

Più o meno innovative, più o meno diffuse sulle nostre strade, sono diverse le principali tecnologie adottate per migliorare la sicurezza degli automobilisti e abbattere le emissioni inquinanti:

Asfalti e strade perpetue

Sono progettati e costruiti per durare almeno 50 anni senza necessità di interventi strutturali o ricostruzioni, con il solo rinnovo periodico del sottile strato superficiale di 2-3 cm.

Una tecnologia, chiamata 'thinlay', permette inoltre di realizzare strati stradali superficiali di soli 2 centimetri con elevata resistenza, in grado di durare fino a 12 anni.

Asfalto mangia-smog

Si tratta di una tecnologia cosiddetta 'fotocatalitica' che, in presenza di luce, assorbe componenti inquinanti quali ossidi di azoto e zolfo, oltre alla CO₂. Tale effetto si ottiene attraverso eco-rivestimenti contenenti ossido di titanio. La soluzione 'mangiasmog' è particolarmente adatta ai centri cittadini con alti livelli di emissioni nocive e a quei tratti di strada in cui il traffico è strutturalmente congestionato.

Asfalto antighiaccio

Questo tipo di asfalto utilizza particolari sali che abbassano il punto di congelamento delle pavimentazioni in presenza di neve, evitando la formazione di pericolosi strati di ghiaccio. Particolarmente adatto alle strade di montagna soggette a precipitazioni e nevicate.

Strade "riciclate"

L'asfalto è un materiale facilmente e completamente riciclabile. Nel rifacimento di una pavimentazione si può, quindi, impiegare una quantità anche notevole (70-80%) di asfalto riciclato, soprattutto negli strati non superficiali, evitando di consumare risorse non rinnovabili (pietrischi e petrolio).

Conglomerati con PFU

Altra applicazione interessante riguarda l'utilizzo di pneumatici fuori uso riciclati, il cui granulo o polverino viene miscelato con il conglomerato bituminoso, aumentando l'aderenza dei veicoli al manto stradale, favorendo il controllo della traiettoria e la frenata e riducendo sensibilmente il rumore.

Inerti alternativi

Tra le novità in mostra ad Asphaltica anche i nuovi materiali inerti generati dal processo di trattamento e recupero sia delle scorie d'altoforno, sia dei rifiuti solidi urbani, utilizzati come prodotti sostitutivi delle materie prime di estrazione naturale in cicli industriali e nell'ambito della moderna industria dell'edilizia.

E molto di più si potrebbe fare se in Italia (a differenza di quanto avviene nel resto d'Europa) il fresato d'asfalto, materiale prodotto dalla rimozione delle pavimentazioni stradali, non venisse considerato rifiuto speciale dalla Pubblica Amministrazione che di fatto anziché incentivarne l'utilizzo, ne ostacola in tutti i modi il recupero.

Asfalto drenante

Una soluzione ormai consolidata, particolarmente diffusa sulle nostre autostrade, ottenuta attraverso l'applicazione di un manto asfaltico più poroso rispetto a quello tradizionale e in grado di assorbire al proprio interno l'acqua piovana, che consente di viaggiare all'asciutto aumentando la sicurezza e migliorando il comfort di guida. Grazie a questa tecnologia e al bitume modificato utilizzato come legante, l'acqua scorre sullo strato sottostante della strada e viene raccolta ai lati della carreggiata dopo aver subito una veloce filtrazione. Oggi almeno il 15% dell'asfalto prodotto è di questa tipologia.

Asfalto fonoassorbente

Questa tecnologia, sempre più applicata soprattutto nei centri abitati, consente di attutire il rumore prodotto dal traffico di veicoli, riducendo l'inquinamento acustico delle grandi città. Può essere realizzata sia come variante dell'asfalto drenante (grazie a un doppio strato di materiale bituminoso modificato), sia inserendo nella miscela gomma triturrata proveniente da pneumatici riciclati, argilla espansa o altri componenti.

Asfalti tiepidi, a bassa temperatura o a freddo

I cosiddetti asfalti tiepidi sono prodotti e stesi a temperature di circa 120°C (anziché circa 160°) e riducono sensibilmente il consumo di combustibile e le emissioni di fumi e odori (al di sotto di 130°C l'emissione di fumi e odori tende infatti a sparire). Le emissioni possono essere completamente eliminate lavorando "a freddo", con l'utilizzo di emulsioni bituminose (bitume sciolto nell'acqua) o di bitume "schiumato" (bitume espanso); elementi che aumentano la fluidità e la lavorabilità del materiale senza che sia necessario riscaldarlo.

Asfalto trasparente, colorato o stampato

Si tratta di apprezzate applicazioni paesaggistiche che riducono al minimo l'impatto "nero" della strada sull'ambiente circostante migliorando l'aspetto visivo. Oggi è possibile realizzare pavimentazioni colorate in diverse tonalità, anche molto vivaci (con l'utilizzo di leganti sintetici). Con l'ausilio di griglie metalliche, inoltre, si possono imprimere disegni di vario tipo sull'asfalto, anche per simulare pavimentazioni con sampietrini o altre pietre. L'asfalto colorato è utilizzato per l'arredo di aree urbane e monumentali, ma anche giardini e parchi. L'applicazione nelle piste ciclabili e pedonali serve anche a caratterizzarle, aumentando così la sicurezza.

Membrane bituminose di rinforzo

Un'alternativa economica e vantaggiosa rispetto al completo rifacimento delle strade ammalorate può essere l'interposizione di una diaframma tra gli strati conglomerato. Tale diaframma è costituito da una membrana bituminosa in velo vetro che funge da armatura riducendo le tensioni e ripartendo i carichi.

Agendo come uno scudo, impedisce alle fessure (cracking) di risalire agli strati superiori, aumenta la resistenza a fatica e allunga la vita delle pavimentazioni. Più efficaci delle geogriglie, le membrane bituminose di rinforzo garantiscono la totale impermeabilizzazione della sovrastruttura e del sottofondo, impedendo fenomeni di pumping e di risalita di materiali fini.

Ufficio Stampa SITEB - Marco Catino

Tel. +39 06 442 33 257 • Mob. +39 329 30 52 068

E-mail: catinom@libero.it | siteb@ance.it

Veronafiere Press office

Tel. +39 045 829 8242/8285/8350/8210

E-mail: pressoffice@veronafiere.it

Twitter: [@pressVRfiere](https://twitter.com/pressVRfiere)

Asphaltica 2017

E-mail: info@asphaltica.it

Web: www.asphaltica.it