

Il summit di Parigi sulla *Manutenzione e conservazione delle strade*

The summit on Road preservation in Paris



RIASSUNTO

Dal 23 al 25 febbraio si è tenuto a Parigi il PPRS 2015, un Summit sulla conservazione, manutenzione e riciclaggio delle strade, organizzato dalle principali Associazioni internazionali del settore (ERF, IBEF, AEMA, ARRA, ISSA, PPRA, FP2, Eurobitume, EAPA, USIRF), con sponsor eccellenti.

Presidente del comitato organizzatore era J.C. Roffè con la preziosa collaborazione di E. Le Bouteiller; chairman del congresso è stato J.F. Corté, segretario generale di AIPCR.

La conservazione del patrimonio stradale non è un problema solo italiano; a causa di una riduzione delle risorse e dei mezzi dedicati alla sua manutenzione e miglioramento, questo patrimonio è in pericolo in molti paesi. Oltre 900 i delegati provenienti da tutte le parti del globo e 110 le memorie presentate nell'ambito dei vari temi, dall'innovazione agli aspetti economico-sociali, alla gestione, ai contratti e al finanziamento. Ottima la organizzazione a tutti i livelli.

SUMMARY

From the 23rd to 25th of February, in Paris, has been organized the great Summit on Pavement Preservation and Recycling (PPRS 2015 Paris) with the cooperation of the most important international Associations (ERF, IBEF, AEMA, ARRA, ISSA, PPRA, FP2, Eurobitume, EAPA, USIRF) and sponsored by many companies.

President of the organizing committee was J.C. Roffè with the help of E. Le Bouteiller. Chairman of the congress was J.F. Corté, President of PIARC.

The PPRS has gathered stakeholders, experts and responsible for the infrastructure in a forum aimed at disseminating the best practices worldwide and promoting their specific knowledge.

More than 900 delegates from all over the world were present, attending the 110 presentations during the three day meeting.

The organization was excellent at all levels.

1. Chi c'era

Oltre alla scelta di un tema di interesse e attualità, anche la buona organizzazione decreta il successo di una manifestazione. È questo il caso del summit PPRS Paris 2015 (*Pavement Preservation and Recycling Summit*, 23-25 Febbraio 2015) che ha richiesto almeno 3 anni di preparazione su un argomento di indubbia e urgente attualità.

Anche la città di Parigi, il cui *appel* è stato sapientemente sfruttato, ha fatto indubbiamente la sua parte. Tutto l'apprezzamento va agli amici francesi organizzatori e promotori di IBEF, Jean Claude Roffè ed Etienne Le Bouteiller, insieme agli americani Michael Krissoff e James Moulthrop (*Pavement & Recycling Alliance*).

Circa 900 delegati (oltre agli accompagnatori) hanno affollato il vasto Palazzo dei Congressi di Porte Maillot durante i tre giorni della manifestazione, preceduta da vari incontri

delle associazioni internazionali organizzatrici, prima di tutte l'IBEF.

L'elenco dei paesi partecipanti sarebbe troppo lungo e si farebbe prima a dire chi non c'era.

Nonostante l'esiguo numero degli italiani partecipanti (otto in tutto) SITEB è riuscito a mantenere una qualificata e attiva visibilità tramite la organizzazione e gestione di una delle due sessioni di maggior interesse, dedicate alla innovazione nel campo dei materiali, delle attrezzature e dei processi (a cura del Prof. Giavarini) e tramite la presentazione di quattro qualificate e selezionate memorie: A. Giannattasio (Iterchimica), D. Massenza (Massenza), E. Tartari (Selenice) e C. Giavarini (SITEB).

Pur organizzata in stand senza macchine o altre attrezzature, la presenza di oltre cinquanta espositori in uno spazio di circa 2000 m² ha creato un ambiente vivace di incontri e scambi di vario tipo. È stata per molti l'occasione di incontrare colleghi e amici non visti da anni. Gli espositori Associati SITEB erano Iterchimica, Massenza, Selenice e Arizona Chemical.

2. Di che cosa si è parlato

Venendo ora ai temi trattati, non è facile sintetizzare in poche righe una manifestazione così complessa e varia di argomenti aventi carattere, oltre che tecnico, politico-economico e sociale, fra l'altro trattati in varie sessioni parallele (in tutto ben 110 presentazioni).

La conservazione del patrimonio stradale non è un problema solo italiano; a causa di una riduzione delle risorse e dei mezzi dedicati alla sua manuten-



zione, questo patrimonio è in pericolo in molti paesi, con ricadute non solo sulla sicurezza, ma anche sul sociale e sugli assetti societari del settore. È dunque necessario continuare la manutenzione e lo sviluppo, integrando le nuove tecnologie e le nuove tecniche finanziarie, che già sono state sperimentate in alcuni paesi.

Il *summit* ha rappresentato una tribuna europea in un vasto contesto internazionale, per lanciare un messaggio non solo tecnico, proponendo anche idee per il reperimento delle risorse necessarie, così da modificare la percezione dei politici sul ruolo della strada.

Gli oratori, scelti a livello internazionale, hanno esposto loro esperienze innovative, possibilmente con una visione del futuro.

In apertura le relazioni del Presidente di PIARC (AIPCR), anche *chairman* del PPRS e di autorità della Comunità Europea e del Governo francese, responsabili delle politiche infrastrutturali.

È stato sottolineato che la maggior parte delle “moderne” strade che noi stiamo usando sono state costruite nella prima parte della seconda metà del ‘900 e quindi sono ora spesso al collasso; il ritardo nella manutenzione è oggi aggravato dalla crisi economica. Le infrastrutture e i servizi che esse provvedono non sono eterni.

Negli ultimi anni l’Europa ha speso mediamente il 30% in meno per la manutenzione e ora si spende spesso la metà di ciò che è necessario. Le strade sono un *asset* che ha un impatto significativo su tutta l’economia (e sul turismo) e un grande valore



Un momento della seduta inaugurale con il rappresentante del Ministero dei Trasporti francese (speaker) e, seduti da sinistra, il Presidente della Commissione Europea dei Trasporti M. Cramer, Il Presidente del Summit J-F Corté e il presentatore M. Battista (World Highways).

che non si può perdere così come stiamo facendo. Le infrastrutture sono al centro del valore economico di un paese. Le valutazioni fatte già alcuni anni fa da SITEB sul valore del patrimonio stradale italiano, sono state ripetute anche da altri paesi: il valore delle pavimentazioni francesi, ad esempio, è stimato essere dell'ordine di 2.000 miliardi di euro. Purtroppo, è stato detto, le infrastrutture sono sempre state le prime vittime della riduzione dei fondi, in periodi di crisi. Occorre passare da una cultura della costruzione a una cultura della manutenzione e conservazione di ciò che abbiamo.

Il degrado delle strade è insidioso: comincia con le micro-fessure e procede spesso poco visibile fino a divenire esponenziale e arrivare al collasso.

Noi paghiamo per l'uso delle strade, ma non abbiamo la qualità che dovremmo avere.

È apparso che gli interventi appropriati hanno i migliori *payback*. Non si pensa a fattori apparentemente secondari, come i risarcimenti: Londra paga

per essi quasi quanto per la riparazioni delle buche che li causano.

Oggi ha maggior possibilità di successo la costruzione di un ponte (il più possibile appariscente e magari di dubbia attualità) che un progetto di manutenzione; in questo campo l'Italia non è seconda a nessuno: si pensi ai ponti di Calatrava o di altri famosi architetti, lungo l'Autostrada del Sole, a Venezia e in altri siti.

Varie indagini e i suggerimenti di *World Bank* hanno fatto meglio capire i principi per la miglior gestione dell'*asset management*, che dovrebbe basarsi su un numero ridotto di amministrazioni e, soprattutto, di contratti; ciò ridurrebbe anche le opportunità di corruzione.

La Francia si è mossa per tempo attraverso l'unione (a livello nazionale) vari organismi come GEPUR (*Gestion et Entretien du Patrimoine Routier*), IDRRIM (*Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité*), USIRF (il SITEB france-

se) e altri, conscia della necessità di fare uno studio di grande respiro sulle politiche della manutenzione della rete stradale.

A livello locale si sono mobilitati attori pubblici e privati per costruire una visione precisa della rete e dei metodi di manutenzione. Ne è nato uno studio su “*Gestione e manutenzione della rete stradale nazionale, locale e urbana*” (Gepur), seguito dal libro bianco di IDRRIM (*Maintaining and preserving transport infrastructure assets: a requirement for France*). A livello tecnico molte le innovazioni, pur non rivoluzionarie. Le tecniche di riciclaggio sono state considerate da molti punti di vista, sia con l’aggiunta di nuovi tipi di additivi multifunzionali (Itechimica), sia tramite la integrazione del RAP con bitume modificato, senza ringiovanenti (Total), sia per altri aspetti relativi alle macchine e alla sostenibilità. Kraton ha presentato un accurato studio fatto negli USA sui *thinlay*.

Massenza ha illustrato un nuovo impianto compatto per la produzione sia di modificati con polimeri, sia

di modificati con gomma. Ci riserviamo di completare questa disanima non appena saranno disponibili le presentazioni che, come detto, erano in parallelo e quindi impossibili da seguire tutte.

3. In conclusione

La perfetta organizzazione del summit non ha lesinato in effetti speciali, a partire dall’apertura con un concerto di jazz alla Glenn Miller, con ottima orchestra di 18 elementi e cantante internazionale (Veronica Rodriguez) e a finire con una eccezionale cena di gala e spettacolo al *Moulin Rouge*, oltre ai vari *cocktail* di benvenuto.

Sono questi aspetti apparentemente marginali che però confermano la cura dedicata all’insieme della manifestazione e completano il quadro estremamente interessante emerso durante le varie presentazioni, gli incontri e le discussioni dei tre giorni di Parigi. Manutenzione e conservazione sono le nuove parole d’ordine a cui anche le nostre Amministrazioni dovrebbero adeguarsi.

