



Green

La transizione ecologica può viaggiare anche su strada

La transizione ecologica può viaggiare anche sulle strade italiane. Pavimentazioni stradali con elevate prestazioni, maggiore durata di vita, alti tassi di riciclo, riducono il fabbisogno energetico e contribuiscono in modo significativo alla riduzione delle emissioni di gas serra e del consumo di risorse naturali.

Il Convegno "Le strade al bivio della transizione ecologica", organizzato dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Green City Network e il patrocinio del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, propone un percorso in otto punti per l'elaborazione di linee guida nazionali che introducano un approccio innovativo, green e circolare alla manutenzione dei 670 mila km di pavimentazioni stradali della rete viaria nazionale, per favorire la transizione del settore verso una gestione sostenibile.

"Il contributo del settore delle pavimentazioni stradali al raggiungimento degli obiettivi climatici - ha dichiarato Edo Ronchi, Presidente della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile- può venire da un rinnovato approccio di gestione nell'ottica di ciclo di vita della pavimentazione stessa - dalla progettazione, alla scelta dei materiali, alla realizzazione dei lavori - che favorisca la circolarità delle risorse e riduca le emissioni di gas serra.

Una gestione orientata al ciclo di vita - ha aggiunto Ronchi- consente inoltre di ottimizzare le risorse economiche degli enti e delle amministrazioni pubbliche preposte alla gestione e garantisce una maggiore sicurezza per gli utenti". Basti pensare che, in termini di ciclo di vita, l'esecuzione dei lavori di manutenzione di una pavimentazione con tecnologie innovative e circolari che consentano il completo riciclo dei conglomerati bituminosi a temperature ridotte, genera un risparmio fino al 40% delle emissioni di CO2 equivalente



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

rispetto a lavori eseguiti con i metodi a caldo tradizionalmente adottati, oltre a ridurre la pressione sul capitale naturale per la produzione di bitume e aggregati vergini.

Oggi però meno del 20% dei conglomerati posati in opera in Italia sono prodotti a basse temperature o con bitumi modificati e solo il 25% dei 9,5 milioni di tonnellate di conglomerato bituminoso da recupero generato ogni anno da operazioni di manutenzione viene riciclato per la posa in opera, contro l'82% della Germania e il 70% della Francia.

Ecco gli otto punti proposti come indirizzo per l'elaborazione di linee guida nazionali per accompagnare il settore nella transizione verso la sostenibilità.

1) Riutilizzo di conglomerato bituminoso da recupero

Incentivare il riutilizzo del conglomerato bituminoso da recupero proveniente dalla demolizione delle pavimentazioni stradali che offre vantaggi ambientali sia per quel che riguarda il consumo di risorse, sia per quel che riguarda le emissioni di gas serra. Negli ultimi anni, l'entrata in vigore della normativa End-of-Waste per i conglomerati bituminosi da recupero ha favorito un leggero incremento del loro riciclo nei lavori di manutenzione, ma non abbastanza.

2) Efficienza energetica nella produzione e stesa dei conglomerati bituminosi

Per l'efficienza energetica del settore sono



necessarie soluzioni progettuali, tecnologie e pratiche di esecuzione dei lavori in favore dell'utilizzo di conglomerati bituminosi preparati e stesi a temperature ridotte, nonché a freddo e l'utilizzo di fonti rinnovabili e soluzioni impiantistiche completamente elettriche.

3) Tecnologie con bitumi/conglomerati modificati e polimeri da riciclo

Allungare il ciclo di vita della pavimentazione con tecnologie che prevedono l'utilizzo di polimeri modificanti nella preparazione delle miscele di conglomerato, utilizzando anche materiali provenienti dal riciclo di rifiuti come ad esempio il polverino di gomma proveniente dal recupero di pneumatici fuori uso o poliolefine derivate dal riciclo di plastiche selezionate.

4) Programmazione delle manutenzioni e prevenzione dei dissesti

Le manutenzioni non devono essere considerate come mere attività di riparazione, bensì sono da inserire nel quadro di una strategia di gestione delle pavimentazioni stradali. Il controllo e monitoraggio periodico dello stato di salute delle strade contribuisce a garantire una maggiore durata di vita utile di esercizio di una pavimentazione stradale, influenzando positivamente sulle prestazioni di sostenibilità dell'opera.

5) I CAM strade per accompagnare la transizione

L'adozione di un decreto CAM (criteri ambientali minimi) per le pavimentazioni stradali con obiettivi sfidanti, seppur adeguatamente modulati in relazione alle esigenze della filiera nel percorso di transizione. Si tratta di un provvedimento prioritario per orientare le scelte della pubblica amministrazione verso tecnologie e soluzioni innovative e circolari a ridotto impatto ambientale, nonché per stimolare il mercato al raggiungimento di tali

obiettivi.

6) Adeguamento delle norme tecniche alla disponibilità di tecnologie innovative e circolari

Un aspetto cruciale nella transizione del settore verso la sostenibilità è l'adeguamento delle norme attuali di progettazione, costruzione e manutenzione delle strade alle innovazioni progettuali e tecnologiche ad elevata circolarità dei materiali e di efficienza delle lavorazioni.

7) Valutazioni di costo ciclo di vita a supporto delle decisioni di spesa

Il Codice degli Appalti Pubblici prevede che nelle gare d'appalto per l'acquisto di beni e servizi da parte dell'amministrazione pubblica siano presi in considerazione i costi di ciclo di vita del bene, inclusi i costi associati alle esternalità ambientali, tra cui quelli legati all'attenuazione dei cambiamenti climatici e alle emissioni di gas a effetto serra. Si tratta di analisi complesse e data l'evidente valenza di questa disposizione normativa nel percorso di transizione verso la sostenibilità è opportuno favorirne un'ampia applicazione, predisponendo un adeguato supporto di conoscenza e organizzazione alle amministrazioni pubbliche coinvolte.

8) Formazione continua e condivisione di conoscenze

Mettere a sistema le competenze ingegneristiche, economiche, ambientali, normative, organizzative, nonché le esperienze di cantiere, come informazioni organizzate facilmente accessibili attraverso piattaforme digitali di knowledge management, in affiancamento a programmi di formazione continua del personale su tutti gli aspetti di innovazione che riguardano l'ambito della gestione delle pavimentazioni stradali, può favorire e rendere più effettivo il percorso di transizione verso la sostenibilità del settore.