

Il VI Congresso Eurasphalt & Eurobitume

The 6th Congress Eurasphalt & Eurobitume



RIASSUNTO

A Praga, dal primo al tre giugno si è svolto il sesto Congresso Eurasphalt & Eurobitume, organizzato da EAPA e Eurobitume. Più di 1000 partecipanti e 247 paper tecnici, oltre a 58 espositori, ne hanno decretato il successo. Molti i temi trattati e le novità tecniche presentate e visibili anche nelle sessioni poster.

Presenti tutti i maggiori esponenti mondiali del mondo dell'asfalto, così che l'evento, perfettamente organizzato, si è rivelato una occasione unica di incontro e scambio di conoscenze e di idee.

Il prossimo Congresso sarà a Madrid nel 2020, con l'organizzazione intermedia, a Berlino, di una edizione semplificata (*E&E Asphalt Days*) nel giugno 2018.

SUMMARY

Prague, capital of the Czech Republic, hosted the 6th Eurasphalt & Eurobitume Congress, from 1st to 3rd June 2016. "Investing on our greatest asset: roads" was the title of the event. More than 1000 participants and 247 technical papers, besides 58 expositors, confirmed the success of the meeting. Many subjects were presented and discussed during the various sessions of the Congress, also visible in the very rich poster session. Most players and technical people from all over the world were present, creating the occasion for meetings, exchange of ideas and of information.

*The next Congress will be organized in 2020 in Madrid. In 2018 an other event, called *E&E Asphalt Days* will be held in Berlin, June 2018.*



1. Il Congresso

I Congressi Eurasphalt & Eurobitume sono congiuntamente preparati dalle associazioni EAPA (*European Asphalt Paving Association*) e EUROBITUME e si svolgono ogni 4 anni in diverse città europee. La preparazione è minuziosa e inizia subito dopo la fine del Congresso precedente; la riuscita è quindi quasi sempre assicurata. Così è stato anche questa volta nell'edizione di Praga (1-3 Giugno 2016), come dimostrato dai numeri (**Tab. 1**).

La sede è stata il Palazzo dei Congressi. Il titolo dato all'incontro di Praga era "Investire nel nostro più grande asset: la strada".

Tab.1 I numeri di Praga

Delegati	817
Totale partecipanti (accompagnatori, espositori)	1077
Papers (articoli accettati)	247
Posters	164
Espositori	58
Spazio espositivo (m²)	1000

Possiamo dire che questa volta c'erano proprio tutti quelli che contano e che lavorano nel settore, provenienti da tutto il mondo (circa 70 Paesi);

queste manifestazioni sono infatti una grande occasione di incontri internazionali e di scambio di informazione, oltre che di business. Al solito, anzi più del solito, gli italiani hanno brillato per la loro assenza, se si esclude la presenza del Prof. Giavarini in rappresentanza di SITEB e di tre espositori (Controls, Iterchimica e Matest). Un solo *paper* italiano, inviato da Iterchimica; in tante edizioni cui abbiamo partecipato, mai c'è stata una così ridotta partecipazione italiana. In effetti le quote di partecipazione (e i costi per gli espositori) erano piuttosto alti; se si aggiungono anche i contributi dei molti sponsor, il Congresso si è rivelato un ottimo *business* per gli organizzatori.

Rispetto alle precedenti edizioni, si è finalmente abbandonata la Babele di lingue ufficiali adottata in precedenza (inglese, francese, tedesco e spagnolo) per ritornare al solo inglese. Era comunque disponibile la traduzione simultanea dall'inglese al francese, tedesco, russo e ceco. L'organizzazione prevedeva una prima giornata di interventi ad invi-

to e due giornate per la presentazione dei lavori selezionati (una cinquantina in tutto) tra tutti quelli inviati; tutti gli altri potevano trovare spazio nella vasta sessione *poster*.

Una ulteriore innovazione è stata la presenza di una dinamica *speaker* come *session facilitator*, o "vivacizzatrice". Tutto comunque ha funzionato alla perfezione, inclusi i break per i *lunch* e *coffe break*.

2. L'apertura e le conferenze ad invito

I discorsi di apertura sono stati fatti dal Presidente di EAPA John Kruse Larsen, dall'europarlamentare Ismail Ertug e dal Ministro dei Trasporti Ceco Dan Tok. L'Europa possiede 5.500 km di strade, il cui valore (sottostimato, secondo noi) si ritiene essere pari a 8.000 miliardi di euro. Esiste una generale e diffusa mancanza di manutenzione, più o meno grave nei vari Paesi. Come noto, costa molto di più riparare i dissesti che intervenire in tempo con una manutenzione programmata. »





La Germania, ad esempio, perde 13 milioni di euro al giorno per la de-valorizzazione delle strade. Il manto di asfalto è la miglior soluzione e può essere riutilizzato (riciclato) varie volte. Eurobitume ed EAPA hanno messo a punto il documento, visibile sul web “*Advantages of Asphalt Pavements*” per enfatizzare i vantaggi dell’uso dell’asfalto nelle strade. È stata spesso sottolineata l’importanza della comunicazione, anche sui social media

Sono seguite tre sessioni, cui sono intervenuti i “*road owners*” e i “*road users*” per esaminare l’influenza dei fattori esterni e le possibilità che l’industria del settore può offrire. Molto interessante il quadro sul mercato petrolifero e del bitume fatto da Isabelle Muller (Ufip). Ribadito il concetto che lasciando decadere il nostro patrimonio stradale, lasciamo ai nostri figli un pesante fardello, sempre maggiore. Risulta più che mai importante la cooperazione tra pubblico e privato, così come la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici. La crescente opposizione ideologica ai grandi progetti, significa che non siamo capaci di illustrarne i vantaggi nel lungo termine.

I danesi hanno studiato l’influenza della levigatezza delle strade sul consumo di carburante: una ridu-

zione del 10% della resistenza al rotolamento degli pneumatici porta a un risparmio del 6% di carburante. Un nuovo sistema per riciclare completamente l’asfalto, presentato in Olanda, consiste nel separare fisicamente (a freddo, per setacciatura) le parti fini del fresato dall’inerte grossolano, riscaldarle separatamente alle adatte temperature (assenza quindi dannosi surriscaldamenti) e riunirle poi. Ci sembra una buona idea, nella sua semplicità. Sono stati dimostrati anche i miglioramenti ottenibili con un più accurato controllo delle fasi di lavoro a valle della produzione del conglomerato: in Norvegia alcuni contratti chiedono certificati attestanti le capacità e l’addestramento dei lavoratori.

3. Le presentazioni e i poster

A partire dal secondo giorno i lavori sono proceduti in sessioni parallele, con le esposizioni orali (10-15 minuti ciascuna) dei lavori prescelti, dopo la introduzione di un “*keynote address*”. Le diverse sessioni hanno riguardato il riciclaggio, le prestazioni e i controlli, le miscele tiepide, manutenzione e il ripristino, salute e sicurezza, sviluppo sostenibile, management delle infrastrutture e come diveni-

re un “*asphalt advocate*”. Molti lavori dedicati a filler, fibre, polimeri e additivi di vario tipo; interessante il *mastic asphalt* poroso. Impossibile passare in rassegna in breve spazio gli argomenti trattati e perciò rimandiamo una disanima critica di quelli che si sono dimostrati a nostro parere i più interessanti ad un prossimo numero della rivista.

Stesso discorso vale per i lavori non presentati oralmente, molti dei quali di grande interesse (almeno quanto quelli presentati); molti di essi erano esposti in forma di poster, con qualità media decisamente buona. Una sola annotazione, che ha costretto il Prof. Giavarini a intervenire per un doveroso chiarimento: una ricerca francese, che aveva suscitato grande interesse, si riferiva al sub-ballast ferroviario (strato di asfalto posto sotto la massicciata) come se fosse una grande novità. È stato necessario chiarire che questa tecnica è comunemente impiegata dalle nostre ferrovie a partire dagli anni '1970; ovvero, vale a dire che... non si può reinventare la ruota.

4. La parte espositiva

Quasi due piani dedicati agli spazi espositivi (circa 1000 m² per 58 espositori) con la presenza, di cinque Associati SITEB (Arizona Chemical, Benninoven, Controls, Iterchimica e Matest). Questo tipo di manifestazione privilegia i piccoli e medi stand dedicati alle tecnologie e ai materiali, piuttosto che agli impianti e alle macchine.

Notevole il numero di ditte produttrici di additivi di vario tipo, alcune delle quali diventate ormai grandi industrie. È stato detto in più di una presentazione che i leganti di oggi sono una cosa diversa da quelli tradizionali: la agguerrita presenza di tanti stand dedicati agli additivi, sembra confermare questo trend. In risalto gli additivi “bio” e quelli basati sulle nanotecnologie.

La disponibilità di ampi corridoi di passaggio ha

facilitato le opportunità di visite e contatti. Anche la distribuzione dei servizi di buffet lungo questi spazi è stata di aiuto e molto funzionale.

5. La chiusura e il futuro

In chiusura Egbert Beuving, Direttore di EAPA, ha sintetizzato i principali temi e concetti emersi durante le tre intense giornate, concludendo che l'industria possiede le macchine e le tecnologie per riciclare l'asfalto fino al 95%, per progettare e modificare secondo le necessità, per addestrare gli addetti; solo ha bisogno di un buon “*contract system*” per poter progredire ulteriormente.

Il Presidente di Eurobitume, Siobhan Mc Kelvey ha salutato gli intervenuti e annunciato il luogo e la data del prossimo Congresso Eurobitume & Euraspphalt, che si terrà a Madrid nei giorni 13-15 Maggio 2020. Una novità è l'organizzazione di una manifestazione intermedia, meno complessa e articolata (*E&E Asphalt Days*) a Berlino, dal 14 al 15 Giugno 2018, con presentazioni ad invito. Ciò è probabilmente dovuto al successo della attuale manifestazione e alla necessità di “battere il ferro” intanto che è caldo.



La Sig.ra Siobhan Mc Kelvey, Presidente di Eurobitume