

**SITEBSi srl**

# Rassegna del bitume

**RIVISTA DEL SITEB-ASSOCIAZIONE ITALIANA BITUME ASFALTO STRADE**

ESTRATTO DAL N° **42/02**

**Il Convegno SITEB sull'evoluzione della normativa**

**The SITEB Symposium on the evolution of technical standards**

*SITEB*

# Il Convegno SITEB sull'evoluzione della normativa

## The SITEB Symposium on the evolution of technical standards

*A cura del SITEB*

### Riassunto

*Si è svolta a Roma, nella sede della Confindustria, la giornata di lavoro organizzata dal SITEB e Unione Petrolifera in collaborazione con EAPA e EUROBITUME.*

*È stato presentato lo stato di avanzamento della normativa prestazionale europea sui leganti bituminosi, esprimendo altresì i punti di vista di EAPA ed EUROBITUME.*

*La tavola rotonda del pomeriggio ha preso in considerazione anche il problema dei capitolati.*

### Summary

*In Rome, in the Confindustria Amphitheatre (EUR), SITEB, Unione Petrolifera, EAPA and EUROBITUME have organized the symposium on the Evolution of the Technical Standards for Bituminous Binders and Pavements.*

*The presentations of EUROBITUME and EAPA have underlined the actual progress of the performance related European standards on bituminous binders and on asphalt mix.*

*The Italian point of view has been presented by a number of speakers.*

L'inizio dell'anno ha introdotto l'euro, la moneta unica per tutta l'Europa. È stata una tappa importante per l'unificazione del nostro vecchio continente, molto utile per chi di noi è spesso in viaggio.

L'euro però non è il solo fattore di unione per l'Europa: più ancora dell'euro ci sono le strade. Strade che fino a non molto tempo fa ognuno ha costruito secondo proprie prassi e normative. La Direttiva del Consiglio della Comunità Europea CPD 89/106 CEE dell'89 gettava le basi per una unificazione del sistema a livello europeo e mirava ad eliminare le barriere tecniche del mercato unico tra i Paesi membri. Essa indicava i requisiti essenziali dei materiali da costruzione, tra cui quelli stradali, ed il sistema da adottarsi per ottenere l'attestato di conformità dei prodotti.

I successivi Mandati poi redatti dalle Commissioni della Comunità europea rendevano operativa la direttiva e specificavano per i diversi prodotti da costruzione le proprietà connesse ai requisiti essenziali e lo schema secondo cui dovevano essere redatte le norme armonizzate.

L'idea era ovviamente giusta e auspicabile, ma non facile da applicare. L'Europa è ancora lungi dall'essere qualcosa che assomiglia agli Stati Uniti, dove esistono un certo numero di Stati con amministrazioni indipendenti, ma integrati e omogenei. L'Europa è costituita da Stati con antiche storie e tradizioni di indipendenza e individualismo. Cercare di produrre qualcosa di unitario, valido per tutti in Europa in questo campo, è una impresa delle più difficili.

Le attività normative europee per i materiali stradali sono seguite dal Comitato Tecnico CEN/TC 227 - *Road materials*. Il Comitato Tecnico CEN/TC 227 si articola in 6 gruppi di lavoro, che si occupano di elaborare i testi dei progetti di norma che verranno poi sottoposti all'approvazione dell'intero Comitato Tecnico e quindi di tutti i Paesi membri dell'Ente Europeo di Normazione.



Oltre al Comitato Tecnico CEN/TC 227, è stato recentemente costituito un nuovo Comitato Tecnico denominato CEN/TC 336, appositamente creato per i leganti bituminosi, anch'esso articolato in gruppi di lavoro (leganti per pavimentazioni, emulsioni e flussanti, modificati, bitumi industriali). Essendo ormai i bitumi considerati a pieno titolo "Materiali da Costruzione", il CEN ha deciso di scorporarli dal vecchio TC 19 che li considerava come semplice appendice dei prodotti petroliferi e ha riconosciuto loro dignità e prerogative indipendenti.

L'obiettivo assegnato al nuovo CEN 336 è quello di preparare una seconda generazione di norme europee, dopo l'emissione delle norme sui bitumi del 1999 (appena preparate ed evidentemente già considerate vecchie in quanto - probabilmente - hanno avuto una gestazione troppo lunga). La seconda generazione dovrebbe meglio correlarsi con le prestazioni del

legante nelle pavimentazioni stradali: le norme dovranno quindi essere del tipo cosiddetto "prestazionale".

Per accelerare il processo di preparazione delle nuove norme relative al bitume, l'associazione europea Eurobitume ha preso, due anni fa, l'iniziativa di creare una sua *task force* (con un responsabile a tempo pieno) per studiare norme moderne e con caratteristiche prestazionali.

Eurobitume, fondato nel 1969, raggruppa imprese e associazioni europee operanti nel settore dei leganti bituminosi. Ha tra gli obiettivi principali la promozione di un'efficace e sicuro uso del bitume sulla strada e nelle applicazioni industriali e civili. Ha sede a Bruxelles.

In questo suo discorso Eurobitume ha voluto coinvolgere anche EAPA e altri protagonisti del mondo dell'asfalto e della strada.

EAPA (*European Asphalt Paving Association*) è l'Associazione europea dell'industria delle pavimentazioni asfaltiche. Rappresenta gli operatori del settore stradale e le aziende coinvolte nella costruzione e nella manutenzione delle strade. Fondata nel 1973, ha sede in Olanda. Il SITEB fa parte di EAPA.

Eurobitume si è fatto promotore dell'iniziativa di far conoscere lo stato di avanzamento del lavoro suo e del TC 336 negli altri Paesi europei, tramite una serie di conferenze.

La giornata di Roma, intitolata *L'evoluzione della normativa tecnica dei materiali per le pavimentazioni bituminosi*, rientrava nel quadro di una decina di seminari sullo stesso argomento fatti in vari Paesi europei nel 2002. Già realizzati quelli in Belgio, Svezia, Inghilterra, Polonia e Francia. Altri sono programmati in Spagna, Portogallo, Germania e Ungheria.

L'organizzazione locale della giornata è stata affidata al SITEB e all'Unione Petrolifera, che in sede nazionale rappresentano, rispettivamente, le associazioni europee EAPA e Eurobitume.

Rispetto alle analoghe manifestazioni sullo stesso tema, la giornata italiana ha avuto una sua caratteristica e personalità. A monte di tutti gli interventi è stato fatto un quadro di ciò che sta succedendo in Italia; il prof. Giannattasio dell'Università di Napoli, Presidente della Commissione UNI "Costruzioni stradali, opere civili e infrastrutture" ha presentato l'evoluzione della normativa in Italia.

Non poteva mancare l'intervento di un illustre utente delle passate e future normative, l'ing. Camomilla della Soc. Autostrade che ha espresso il punto di vista dei gestori stradali, riferendosi ad un esempio specifico: quello dei bitumi modificati, per il quale la Soc. Autostrade ha elaborato una metodologia di valutazione e controllo.

Il punto di vista di EAPA è stato espresso da J. P. Michaut, responsabile scientifico della COLAS e Presidente del Comitato Tecnico di EAPA: i produttori di conglomerato bituminoso vogliono metodi semplici ed affidabili che servono a definire le prestazioni che il legante dovrà garantire nel manto stradale.

Eurobitume è stato rappresentato da A. Stawiarski, (presente al Convegno SITEB del 7 marzo scorso, presso la Facoltà di Ingegneria de "La Sapienza").

Stawiarski, direttore tecnico di EUROBITUME, ha presentato lo stato di avanzamento delle normative prestazionali sui leganti e le filosofie che ne hanno determinato l'evoluzione.

Nella mattinata, quindi, si è avuto un quadro completo sia della complessa e articolata struttura dei comitati normativi, in sede nazionale ed europea, sia di quella che è attualmente l'evoluzione della normativa CEN sui leganti.

L'intervento del prof. Colonna (Università di Bari) ha sottolineato l'opportunità di legare la normativa agli aspetti ambientali e relativi alla salute.

Il duplice scopo di informare e di avere *input* per il futuro è stato raggiunto. Da notare che erano presenti ben quattro dei componenti *dell'Advisory Group* del TC 336 (Giavarini, Madella, Michaut, Stawiarski). Questo gruppo ha compiti di consulenza e controllo nell'attività dei quattro gruppi di lavoro del TC 336.

Il *workshop* del pomeriggio, con gli interventi di A. Madella (api e CEN) e M. R. Valentinetti (AGIP e CEN), ha preso in considerazione più in dettaglio i metodi di prova su cui stanno lavorando i gruppi del TC 336, spiegando anche le ragioni delle scelte fatte.

Con la relazione di M. Garozzo (coordinatore di un apposito gruppo di lavoro del SITEB) il *workshop* è poi entrato nel merito degli aspetti relativi alla bozza di capitolato del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il documento è da considerarsi valido e pregevole, pur non essendo veramente prestazionale, come il nome lascerebbe intendere: probabilmente gli estensori non hanno voluto, giustamente, fare un salto troppo grande rispetto alla situazione attuale.

Quello che desta maggiore preoccupazione è, invece, il cosiddetto "Decreto di accompagnamento" che sembra perseguire obiettivi molto impegnativi in modo non approfondito, soprattutto in riferimento alla vigente legislazione.

Inoltre, l'introduzione di nuove qualificazioni (aspetto positivo), sia per la formazione che per le attività di progettazione e controllo delle opere, sembra escludere intere categorie (come ad es. quelle degli ingegneri), riservando alle sole università un ruolo centrale.

Molto vivo il dibattito, animato dagli interventi dell'ing. Foschi (Pavimental) e di altri.

Nonostante lo sciopero dei mezzi pubblici la presenza di oltre cento qualificati partecipanti, tutti "addetti ai lavori", ha confermato il successo dell'iniziativa.