

L'ingegneria dell'eco-transizione

SINA (ASTM GROUP) PORTERÀ ALL'ATTENZIONE DEGLI SPECIALISTI DI ASPHALTICA 2024 IL SUO KNOW-HOW FUNZIONALE ALLA REALIZZAZIONE DI PAVIMENTAZIONI GREEN E, INSIEME, AD ALTE PERFORMANCE. UN DUPLICE OBIETTIVO RAGGIUNGIBILE LAVORANDO SU TUTTI GLI ASPETTI DI FILIERA, DAI MATERIALI ALLE MACCHINE, AI CONTROLLI, PASSANDO PER L'AGGIORNAMENTO DEI CAPITOLATI.

Redazione VISIONJ

La transizione ecologica, con un occhio di riguardo per l'aspetto delle pavimentazioni, raccontata da una società di ingegneria di primo livello strutturata su tre "capisaldi" specialistici (progettazione, direzione lavori e controlli) e storicamente votata al lavoro di *connessione* con le concessionarie autostradali, nel caso specifico del gruppo ASTM (ma non solo), nonché con l'impresa. Stiamo parlando di SINA, ASTM Group, che sarà tra i protagonisti

di Asphaltica 2024 dove approfondirà in un workshop la sua "visione dell'eco-transizione". Abbiamo già avuto modo di affrontare il tema nel numero speciale *VISION Journal* Marzo ("Viaggio nel futuro della Torino-Milano"), occupandoci per lo più - sempre nella logica della cultura di gruppo - di impianti e smart road. In questa sede, invece, il filo conduttore partirà dal materiale, ovvero i conglomerati bituminosi, per arrivare alle macchine, passando

per una serie di considerazioni e riflessioni di metodo, frutto dell'esperienza complessiva di SINA e di un progetto di percorso, *in progress*, che punta a centrare pienamente gli obiettivi della sostenibilità. La nostra guida: l'ingegner Marco Mariscotti, direttore dell'area laboratori di SINA (Tortona/Alessandria, Santo Stefano Magra/La Spezia, vari laboratori fissi di cantiere), nonché Rappresentante di Categoria C, laboratori e servizi in seno al SITEB).

Ingegneria del controllo, una delle specializzazioni di SINA (ASTM Group): laboratorio mobile all'opera in un impianto di CB



Caso scuola: risanamento profondo delle pavimentazioni dell'autostrada A21 Torino-Piacenza





Marco Mariscotti, Direttore Laboratori SINA

LA SFIDA DELLA QUALITÀ

Transizione, innanzitutto, è un termine che ne evoca altri due: *traguardo* da raggiungere e *territorio* da attraversare, con determinate caratteristiche e regole. Il primo dà subito il senso della sfida: “*Realizzare un’infrastruttura stradale ad alta sostenibilità che, allo stesso tempo, non perda nulla in termini di prestazioni e qualità*”, sintetizza Mariscotti. Il secondo, invece, può essere correttamente esemplificabile nel contesto di cogenza progettuale, produttiva e applicativa a cui ci porteranno presto i CAM Strade, di prossima emanazione. Come è noto i Criteri Ambientali Minimi, già attivati in edilizia, stanno conducendo il settore stradale a premere l’acceleratore su aspetti quali il recupero dei materiali, la riduzione delle temperature o l’abbassamento della rumorosità. “*La questione - rileva Mariscotti - va affrontata con un approccio di sistema. In SINA lo stiamo facendo attraverso la costituzione di gruppi di lavoro che si occupano dell’aggiornamento dei capitolati di gruppo, in sin-*

tonia con tutte le funzioni ASTM interessate. Introdurre cospicuamente nuovi materiali, penso per esempio ai warm mix asphalt, significa infatti coinvolgere tutta la filiera operativa: dagli impianti alle macchine, dalle modalità esecutive ai controlli. Per farlo al meglio, occorre strutturare una nuova ‘mappa’ tecnica, completa, ponderata e condivisa”.

Un viaggio di transizione che è anche una sfida: quella della co-presenza di sostenibilità e prestazione/durabilità. Una “costellazione guida” (i CAM Strade) rappresentata in una mappa (i nuovi capitolati) da disegnare e condividere con tutte le anime di un gruppo autostradale leader, dalle committenze all’impresa. In aggiunta a tutto ciò, va sottolineato il fattore della lunga tradizione tecnica di SINA/ASTM anche in materia di *green road technology*: basti pensare al primato ormai ultraventennale dell’introduzione massiva della tecnica del riciclaggio a freddo delle pavimentazioni, sull’A4 Torino-Milano, che ha di fatto segnato la prima scesa in campo del “fresato”, oggi “granulato d’asfalto”. “*Un esempio altrettanto rilevante recente - aggiunge Mariscotti - è quello riguardante i risanamenti profondi delle pavimentazioni dell’A21 Torino-Piacenza, a partire dalle fondazioni, in tratti storicamente sottoposti ai carichi veicolari intensi e ripetuti destinati alle aree logistiche. In quel caso, lavoriamo con materiale, recuperato e rigenerato attraverso l’apporto di calce o cemento, che di fatto non esce mai dal cantiere*”.

CPX (Close Proximity Method), strumento impiegato per rilevare la rumorosità generata dalle pavimentazioni

TECNOLOGIE PER MONITORARE

Un’altra sfera di intervento dei CAM Strade è poi quella dell’abbattimento della rumorosità della pavimentazione. SINA, a questo proposito, sta introducendo nella sua flotta di strumenti di misura un’attrezzatura specifica denominata CPX, *Close Proximity Method*. Un obiettivo è, tra gli altri, quello di misurare il rumore generato dalle pavimentazioni drenanti e impiegare i dati raccolti nella ricerca di soluzioni sempre più performanti sul piano acustico, ma che lo siano in ugual misura su quello dell’efficienza (la sfida è analoga a quella di cui abbiamo già parlato). Sempre rimanendo nel campo delle tecnologie, un’altra frontiera su cui SINA sta lavorando riguarda le macchine stradali e, nello specifico, la possibilità di introdurre sulle finitrici termocamere, per verificare la costanza delle temperature del materiale posato, e sui rulli sofisticati sistemi di monitoraggio della temperatura stessa, anche in questo caso in funzione del controllo della qualità dell’eseguito. Appuntamento ad Asphaltica Bologna per saperne di più. ■

