



ASSEMBLEA DEI SOCI AIPCR CNI

12 dicembre 2013
Ministero Infrastrutture e trasporti
Via Nomentana, 2 – Roma
Sala Biblioteca

Il giorno 12 dicembre 2013, alle ore 10.30 nella Sala Biblioteca del Ministero Infrastrutture e Trasporti (Via Nomentana, 2 – Roma) si è tenuta l'Assemblea dei Soci italiani dell'Aipcr .
Sono presenti: Dott. Pietro CIUCCI, Dott. Domenico CROCCO, Dott.ssa Maria Pia CERCIELLO, Dott.ssa Margherita MIGLIACCIO, Dott.ssa Anna Giuseppa ROSSO, Arch. Ornella SEGNALINI, Ing. Massimo SCHINTU, Dott.ssa Grazia Maria CACOPARDI, Ing. Antonio VALENTE, Avv. Anna BOTTI, Prof. Lorenzo DOMENICHINI, Prof. Pietro GIANNATTASIO
Ing. Eleonora CESOLINI, Prof. Andrea SIMONE, Dott. Leonardo ANNESE
Ing. Salvatore GIUA, Ing. Francesco LOSACCO, Ing. Dino VURRO, Ing. Salvatore COMENALE PINTO, Prof. Michele MELE, Ing. Ilaria COPPA, Dott. Iginò LAI, Ing. Cesare RAMADORI, Ing. Antonio VALENTE, Ing. Gianpaolo BASOLI, Ing. Massimiliano FRESTA
Ing. Enrico MITTIGA, Ing. Marianna CRISOLIA, Ing. Roberto ARDITI, Prof. Carlo GIAVARINI, Ing. Marco GAROZZO, Arch. Paola VILLANI, Prof. Vittorio NICOLOSI,
Ing. Maurizio ROTONDO, Ing. Roberto GIANNETTI, Ing. Alfredo BAJO,
Ing. Michele ADILETTA, Ing. Alfonso STEFANO, Ing. Valentina GALASSO.

L'ordine del giorno è il seguente:

1. Comunicazioni del Presidente;
2. Approvazione del Verbale della seduta precedente;
3. Presentazione del rinnovato Comitato Nazionale Italiano per il periodo 2013/2016;
4. Rinnovo quadriennale del Collegio dei Revisori contabili;
5. Presentazione dell'attività dell'Associazione, anni 2010-2013;
6. Programmazione delle attività dell'Associazione:
 - A. eventi internazionali 2013-2015;
 - B. presentazione iniziative;
7. Varie ed eventuali

Assume la presidenza dell'Assemblea il Dott. Pietro Ciucci, Presidente del Comitato Nazionale Italiano dell'Aipcr.

Presidente CIUCCI:



Buongiorno a tutti e grazie per essere intervenuti. Sono passati tre anni dall'ultima volta che ci siamo riuniti nell'Assemblea dei Soci, era il 2010, e tante cose sono successe da allora nell'Associazione.

Questo, poi, è stato un anno di particolare importanza per l'AIPCR italiana, poiché il 2013 è il centesimo anniversario dell'ingresso dell'Italia nella Associazione Mondiale della Strada. Era, difatti, il 15 aprile 1913 quando l'Ambasciatore italiano a Parigi, a nome del Governo italiano, aderì all'Associazione predetta con una lettera autografa, che abbiamo voluto inserire nel vostro fascicolo in quanto documento storico, e principio del contributo e del supporto che l'Italia ha offerto nell'arco di questo secolo all'organismo del quale facciamo parte.

I primi mesi del 2013 hanno visto il completamento delle procedure di formazione del Comitato Nazionale Italiano per il quadriennio 2013-2016. Infatti, ai nove componenti del Comitato, già eletti dai Soci alla fine del 2012, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aggiunto, con decreto del 7 giugno, i nove Membri di nomina governativa, cosicché il Comitato rinnovato ha provveduto all'attribuzione delle cariche al suo interno, di cui avete avuto comunicazione e di cui avete contezza dal documento presente in fascicolo.

Dall'ultima riunione assembleare – che risale all'ottobre 2010 – ad oggi, i 18 Comitati tecnici nazionali, i quali costituiscono il motore delle attività di studio e di ricerca del nostro Gruppo Italiano di Soci dell'Associazione Mondiale della Strada, hanno costantemente profuso il loro impegno riunendosi con assidua frequenza, partecipando attivamente, attraverso i loro Presidenti, alle assise dei Comitati Tecnici Internazionali ed ospitando ripetutamente in Italia riunioni di questi ultimi, mantenendo, in tal modo, costruttivi rapporti con gli organi tecnici parigini. Con l'occasione, vorrei rivolgere sin d'ora l'invito ai Presidenti dei Comitati Tecnici qui convenuti a fornire in prosieguo, nel corso dell'assemblea, informazioni sintetiche su elementi particolarmente significativi relativi alle loro attività, ed in merito alle prospettive future.

Nelle cartelle distribuite sono, tra l'altro, compresi documenti e schede che illustrano l'attività svolta dal Comitato nazionale italiano. Mi limito, pertanto, a sottolineare brevemente i tratti salienti.

Tra le manifestazioni di particolare spicco meritano attenzione:

- Nel 2011, la partecipazione al Congresso Mondiale della Strada tenutosi a Città del Messico dal 26 al 30 settembre;
- Nel 2012, la partecipazione ai lavori svolti dagli organi internazionali dell'AIPCR nel corso delle annuali riunioni tenute a Lucerna dal 23 al 25 ottobre;
- Nel 2013, l'ospitalità offerta a Roma, nei giorni dal 4 all'8 dello scorso novembre, alle annuali riunioni dei medesimi organi internazionali: Consiglio, Comitato Esecutivo, Commissione per il Piano Strategico; Organismo di coordinamento dei Comitati Nazionali, accomunando a tale evento la celebrazione della ricorrenza invero specialissima alla quale si è già accennato, ossia il Centenario dell'adesione del Governo Italiano all'AIPCR.

La presenza italiana al Congresso mondiale di Città del Messico è stata, come di consueto, di rilievo sia per il profilo tecnico – scientifico, sia con riguardo all'aspetto espositivo. L'apporto tecnico- scientifico è scaturito, come tradizionalmente, dai lavori dei Comitati Tecnici Nazionali i quali, oltre a presentare relazioni nelle sessioni tematiche del Congresso, hanno contribuito alla redazione di un volume concernente “eccellenze italiane nel settore della Viabilità, distribuito durante il Congresso in 150 copie, il quale ha destato notevole interesse.



Pari attenzione ha ricevuto il Padiglione Italia allestito all'interno dell'Expo. Una circostanziata relazione sugli esiti del Congresso di Città del Messico è presente nella cartella consegnata a ciascuno.

Le assise degli organi internazionali tenutesi a Lucerna nell'ottobre 2012 hanno assunto particolare importanza poiché sono state effettuate in chiusura di un ciclo quadriennale di attività dell'Associazione, rispetto al quale è stato fornito un quadro d'insieme da parte sia della Sede generale, sia di ciascun Comitato Nazionale.

Gli organi internazionali hanno, di conseguenza, provveduto a rinnovarsi per il quadriennio 2013/2016.

E, a tal proposito, va evidenziato che alla Presidenza dell'AIPCR è stato eletto Oscar DE BUEN; esponente del Comitato Nazionale Messicano; a comporre il Comitato Esecutivo è stato chiamato l'Ing. Massimo SCHINTU; all'Ing. Roberto ARDITI è stata affidata la Presidenza di un organismo internazionali di recente istituzione, ossia il "Gruppo di studio 2 Sicurezza".

Anche per quel che riguarda gli incontri di Lucerna, nella cartella è presente una relazione di dettaglio.

Per quanto riguarda l'anno in corso, l'evento che maggiormente ci ha impegnati sono state le riunioni dal 4 all'8 novembre degli organi internazionali AIPCR svoltesi a Roma.

Il Comitato Nazionale Italiano ha ospitato le delegazioni internazionali presso la prestigiosa sede della Scuola Superiore di Polizia. Nel corso di tali eventi, il Comitato Esecutivo, il Consiglio e l'organo di coordinamento dei Comitati nazionali si sono riuniti ed hanno confrontato le proprie esperienze di lavoro.

Anche in questa occasione, l'Italia ha cercato di offrire il meglio delle sue esperienze. I colleghi delle altre Nazioni ci hanno rivolto tutti grandi ringraziamenti per l'organizzazione dell'evento che è stata da tutti giudicata eccellente. Oltre all'organizzazione delle assise internazionali, abbiamo voluto regalare esempi della nostra cultura e della bellezza del nostro Paese: a lato, infatti, dei lavori i partecipanti hanno potuto visitare la bellissima mostra sull'imperatore Augusto presso le Scuderie del Quirinale, godere di una serata musicale all'Auditorium Parco della Musica e visitare la Villa di Adriano a Tivoli. Sono stati tutti momenti di altissimo livello culturale.

Nel corso degli incontri associativi internazionali di Roma sono state adottate numerose importanti decisioni. Una di queste riguarda le quote annuali dovute dalle diverse categorie di soci: in proposito, il Consiglio ha deliberato che a partire dal prossimo anno siano aumentate del 3,5 %. Rammento che, secondo il nostro Regolamento, al conseguente aumento dell'importo delle quote a carico dei soci italiani dovrà provvedere il Comitato Nazionale Italiano. Ritengo, peraltro, che, nell'attuale situazione di generale crisi economica nonché per stimolare l'adesione di nuovi soci, sia possibile non procedere a tale aumento per tutto il 2014 pur dovendo noi provvedere a versare alla Sede generale di Parigi la quota di pertinenza così come aumentata. Riusciremo comunque a garantire la nostra opera nonostante i minori introiti.

Un'altra decisione presa a Roma riguarda la sede del Congresso dedicato alla viabilità invernale che dovrà svolgersi nel 2018: tra i due Paesi che avevano presentato la candidatura per ospitare l'evento, ossia Polonia e Cile, la maggioranza dei voti del Consiglio ha favorito la Polonia, con sede del Congresso medesimo a Danzica.

Dopo gli eventi internazionali AIPCR di Roma e l'Assemblea di oggi, il prossimo importante impegno internazionale che ci prepariamo ad affrontare è la partecipazione dell'Italia al XIV Congresso della viabilità invernale che si terrà ad Andorra il prossimo febbraio 2014.



Il Congresso della Viabilità Invernale è uno dei massimi eventi internazionali dell'Aipcr dopo il Congresso Mondiale. Ricordo l'ultimo Congresso che si era tenuto a Québec nel 2010 e prima ancora, nel 2006 a Torino – Sestrièrè, nella stessa sede delle Olimpiadi Invernali.

Noi saremo presenti ad Andorra sia alle riunioni tecnico-scientifiche, sia all'Expo, con il Padiglione Italia, in cui ospiteremo partner pubblici e privati. Lascio al nuovo Segretario generale per l'Italia di Aipcr, il dott. Domenico Crocco, una sintetica presentazione dello stand Italia progettato per il Congresso.

CROCCO

Come ha detto il Presidente, Andorra, dal 4 al 7 febbraio 2014, diventerà la vetrina mondiale per la viabilità Invernale, quindi è molto importante per l'Italia esserci, sia con contributi di carattere tecnico predisposti dai nostri Presidenti dei Comitati Tecnici, che ringrazio, sia con il Padiglione Italia, allestito su una superficie di 72 mq., che vuole anche essere un esempio dell'eccellenza italiana per quanto riguarda non solo l'ideazione, la creatività, ma anche il fare impresa. Lo stand rappresenterà, al centro una galleria stradale. Ciò in quanto l'Italia è il Paese del mondo caratterizzato dal maggior numero di gallerie, ed alla Gestione delle Gallerie stradali è dedicata una importante sessione del Congresso di Andorra. Quindi, il contributo tecnico-scientifico sarà accompagnato da un contributo ideativo.

All'interno della galleria stradale (quasi ad attribuirle la funzione di "Galleria d'arte fotografica") saranno proiettate immagini dei più significativi monumenti italiani innevati.

Prego l'Arch. Bonoli, funzionario dell'Anas, progettista dello Stand ed anche qui in rappresentanza dell'Impresa realizzatrice, di mostrare in che consisterà lo stand attraverso un plastico.

Ospiteremo come Espositori non solo entità pubbliche, ma anche privati che hanno eccellenze da rappresentare. Mi riferisco ad AISCAT che rappresenta il "mein sponsor" dell'evento, ed altresì ad Assogomme che in ambito Confindustria unisce i produttori di pneumatici invernali, ed a Robocat che produce un robottino antincendio che scorrerà all'interno della galleria.

In più avremo la presenza del Ministero Infrastrutture e Trasporti, che ha operato attraverso la Commissione Gallerie che rappresenterà probabilmente il lavoro fatto dalla Commissione medesima.

In fine abbiamo un onore: la Commissione Europea ha scelto il nostro Stand per presentare il nuovo sistema satellitare "Galileo" che rappresenta una serie di applicazioni per le strade. Quindi vi sarà un rappresentante spagnolo della Commissione europea, che illustrerà le applicazioni del sistema Galileo.

Ora lascio la parola all'Arch. Bonoli, per spiegare come è stato concepito lo stand.

BONOLI:

L'intento è stato quello di richiamare il concetto di Galleria stradale. Planimetricamente prenderà forma come fosse una spina dorsale all'interno dello spazio Espositivo e la Galleria stessa verrà richiamata da alcune caratteristiche iconografiche delle gallerie stradali, come le segnaletiche.

Come ha detto il Segretario generale, internamente la Galleria si trasformerà in una galleria espositiva, dentro la quale verranno proiettate le immagini tecniche legate all'esercizio e alla manutenzione stradale in ambito invernale.



Il secondo Tema affrontato è la testimonianza della cultura italiana attraverso le immagini del patrimonio storico artistico nazionale. Tutti i partecipanti conoscono le immagini del nostro Paese rappresentato da paesaggi soleggiati; noi in questo caso vogliamo far conoscere un altro aspetto dell'Italia, ossia i nostri monumenti più rappresentativi caratterizzati da atmosfere prettamente invernali, con immagini suggestive che verranno esposte anche grazie ad una sorta di “esplosione virtuale” della Galleria stessa che, quasi proiettando degli elementi plastici, individua degli spazi.

Questi ultimi verranno assegnati ai vari partecipanti, che potranno esporre il proprio materiale informativo attraverso monitor e tablet; inoltre si avrà l'opportunità di realizzare un rapporto interattivo con l'utente e la caratteristica fondamentale sarà che ogni espositore potrà operare avendo alle spalle le immagini del nostro patrimonio artistico nazionale, come fossero una quinta scenica, aspetto di forte attrattiva che potrebbe rivelarsi valore aggiunto rispetto agli stand delle altre nazioni.

Vorrei porre adesso l'attenzione, guardando il plastico, all'ingresso principale della Galleria. Attraverso l'iconografia, cerchiamo di ricordare il più possibile l'imbocco di una galleria stradale e grazie ad un totem con sviluppo verticale, con grande scritta “ITALIA”, riusciremo a catturare l'attenzione di tutti i partecipanti al Congresso, anche in virtù del posizionamento planimetrico all'interno dell'area espositiva ed alla direttrice di entrata del flusso dei congressisti. Quindi possiamo dire che il nostro Padiglione, non sarà forse il primo ad essere visitato, ma il primo ad essere visto. In definitiva, principalmente in virtù del forte segnale trasmesso attraverso il totem, vogliamo dare una connotazione ed una ulteriore visibilità al nostro Padiglione espositivo.

Ringrazio lo “Studio e Comunicazione srl” che ha partecipato al progetto ed alla realizzazione del plastico.

Presidente CIUCCI

Bene. Presentato lo Stand Italia predisposto per l'Expo di Andorra, voglio ricordare che sempre nel 2014, oltre al Congresso predetto, a novembre si terrà il Convegno Nazionale Stradale AIPCR in preparazione del Congresso mondiale della strada previsto a Seoul in Corea del sud nel 2015.

Come vedete il programma degli impegni nazionali ed internazionali di medio e lungo periodo è ricco ed impegnativo.

Ma vorrei qui parlare anche di come il Comitato Nazionale Italiano intende sviluppare un piano di azione che dovrà portare l'Associazione al centro dell'attenzione nel mondo delle strade e in Italia.

Conosciamo tutti l'altissimo livello del lavoro dei Comitati Tecnici Nazionali che impegnano le massima professionalità nel campo, con membri provenienti sia dai soggetti istituzionali responsabili del settore stradale sia da quelli privati che gestiscono il patrimonio autostradale, sia dal mondo dello studio e della ricerca con esperti di caratura anche internazionale.

E' nostra intenzione portare tutto l'impegno profuso a buon frutto, partecipando a livello nazionale a tutti i soggetti istituzionali e privati che potranno usufruire del cospicuo tesoro di conoscenza prodotto dall'AIPCR.

Le commissioni competenti e i servizi studi parlamentari saranno coinvolti e potranno attingere alle produzioni tecniche AIPCR nel loro lavoro di formazione normativa; così gli uffici legislativi dei Ministeri e le Direzioni Generali competenti oltre agli uffici studi dei principali istituti che operano nel campo delle infrastrutture.



Nulla del nostro lavoro deve andare sprecato. L'AIPCR merita di divenire sempre di più un punto di riferimento per tutti coloro che, in un modo o nell'altro, operano nel settore delle strade.

Le pubblicazioni prodotte dai Comitati dovranno essere divulgate e rese fruibili in ogni maniera possibile e qui chiedo anche a voi ogni utile consiglio e suggerimento per pervenire a tale obiettivo.

La Segreteria del Comitato nazionale è, come lo è sempre stata, a vostra disposizione per accogliere i vostri contributi.

Ma l'AIPCR vuole assumere un ruolo importante anche per i giovani e per coloro che si affacciano al mondo del lavoro. Sarà indetto, seguendo le simili iniziative del passato, un concorso rivolto a tutti i laureandi e laureati nel 2014 con tesi sui quattro temi programmatici dell'AIPCR che sono, ricordo, gestione e performance, mobilità sostenibile, sicurezza stradale e infrastrutture stradali.

Sarà scelta una Tesi di laurea per ciascuno dei quattro temi ed ai quattro vincitori verrà offerta, oltre alla pubblicazione della tesi, la possibilità di un periodo di "stage" presso nostri soci che offrano la propria disponibilità.

Questo è un impegno volto soprattutto a favorire l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro e ad avvicinarli, contestualmente, all'Associazione.

I termini del Concorso sono in fase di studio e preparazione e ne daremo notizie precise nelle prossime settimane.

Ma il Comitato Nazionale italiano intende altresì assumere un ruolo di maggiore presenza anche nell'ambito dell'AIPCR internazionale. Abbiamo intensificato i nostri rapporti con la Presidenza mondiale e con la Segreteria generale di Parigi: abbiamo richiesto formalmente l'inserimento di un nostro rappresentante nella Commissione per il piano strategico; stiamo intensificando la presenza italiana nella rivista associativa – Routes/Roads - diffusa in 120 Paesi del mondo; siamo in contatto costante con i rappresentanti degli altri Paesi anche al fine di condividere iniziative comuni sulle novità tecnologiche e le invenzioni più significative a livello mondiale. E' in corso una intensa collaborazione con la Commissione Europea sul nuovo programma di navigazione satellitare Galileo, che rappresenta molteplici applicazioni per le strade. Stiamo organizzando inoltre per il prossimo anno, in collaborazione con i Comitati AIPCR dell'Inghilterra e degli Stati Uniti d'America, un evento a Roma per presentare alcune esperienze scientifiche pilota nel campo delle strade.

Il Comitato sta altresì operando per promuovere la cooperazione con altri Paesi membri dell'Associazione. In particolare sta concentrando l'Azione sui Paesi dell'Africa sub sahariana francofona con cui si stanno sviluppando i contatti per un lavoro comune nel campo della viabilità rurale, settore questo di particolare interesse per quei Paesi.

Altro punto di azione su cui abbiamo lavorato ottenendo risultati è la presenza delle attività e dei prodotti AIPCR Italia nelle riviste di settore quali – Le Strade – e – Strade e Autostrade – nonché sulla rivista internazionale dell'Associazione "Routes/Roads" che voi tutti, come soci, ricevete.

Vogliamo che il prodotto, sia dei Comitati Tecnici, sia dei singoli membri dell'Associazione, possa trovare giusto spazio anche in queste occasioni di divulgazione.

Anche per tutti questi profili la Segreteria del Comitato è a vostra disposizione per raccogliere ed organizzare tutte le meritevoli iniziative.

Alla fine di questo incontro chiederò ai Presidenti dei Comitati Tecnici nazionali, che vedo con soddisfazione qui tutti presenti, di illustrare brevemente l'attività loro, in modo di realizzare una compartecipazione e rendere questa riunione di attualità interessante e fattiva.

Vi ringrazio quindi per il lavoro svolto per l'Associazione Mondiale della Strada in tutti questi anni augurando a voi e a me stesso un sempre più brillante futuro per la nostra Associazione.



Punto 2 all'O.d.G. – Approvazione verbale seduta precedente

Presidente CIUCCI

Il verbale è stato distribuito e se non ci sono osservazioni particolari considero il medesimo approvato.

Punto 3 all'O.d.G. - Presentazione del rinnovato Comitato Nazionale Italiano per il periodo 2013 /2016.

Presidente CIUCCI

Già sinteticamente commentato in precedenza è il rinnovo del CNI per il periodo 2013 – 2016. Ricordavo che dopo diverse vicissitudini il Ministro Lupi, all'inizio di giugno, ha indicato i nove componenti di designazione ministeriale che si sono uniti ai Rappresentanti elettivi di diverse categorie di Soci, a formare la composizione nuova del Comitato Nazionale Italiano.

Abbiamo nuovi entrati rispetto alla precedente compagine: il Segretario Generale dott. Crocco, il Vice Presidente Ing. Schintu, l'Ing. Bajo e la Dott.ssa Migliaccio nominati dal Ministro, mentre tra quelli eletti dai Soci l'Ing. Arditi, l'Ing. Tozzi, Il Prof Giannattasio e l'Arch. Maura Sabato che è assente. Io rimango come Presidente. Questa è la composizione per il periodo 2013/2016.

Punto 4 all'O.d.G. – Rinnovo quadriennale del Collegio dei Revisori contabili.

L'Ordine del giorno dell'Assemblea presenta, come da Regolamento, il rinnovo quadriennale – 2013/2016 – dei componenti il Collegio dei revisori contabili. Propongo ai presenti la conferma dei revisori uscenti, la Prof.ssa Anna Giuseppa Rosso, la Dott.ssa Daniela Primicerio, il Dott. Pietro Masci. Se l'Assemblea è d'accordo confermiamo il Collegio.

Così come, ove non vi siano osservazioni, procediamo alla ratifica dei bilanci approvati dal Comitato Nazionale Italiano (consuntivi 2010, 2011 e 2012; preventivi 2011,2012, 2013).

Introduco, a questo punto, l'ultimo argomento all'O.d.G., ossia il Punto che, come ho già accennato, mi preme maggiormente e sul quale, ovviamente, i Soci che vogliono intervenire sono invitati a farlo.

Invito i Presidenti dei Comitati tecnici ad informare in sintesi l'Assemblea sull'attività di ciascun Comitato, contenendo in qualche minuto l'intervento.

Per primo la parola all'Ing. Roberto Arditi.

Ing. Roberto ARDITI – Presidente Comitato Tecnico Nazionale C.T. 3.1 – “Politiche nazionali e programmi di sicurezza stradale”

Grazie signor Presidente, buongiorno a tutti i colleghi.
in questo consesso, posso riportare sia in merito all'attività del "Comitato sulle politiche e programmi nazionali per la sicurezza stradale" sia per quanto riguarda il nuovo "Comitato sulla

“Pubblica Sicurezza delle infrastrutture stradali” che si configura come una Task Force Internazionale la cui presidenza è stata affidata all'Italia.

Per il "Comitato sulle politiche e programmi nazionali per la sicurezza stradale" posso dire che ha il compito di valutare le problematiche di sicurezza sulle strade. Penso che nel titolo le parole "politiche e programmi per la sicurezza stradale" già dicano in modo abbastanza eloquente quelli che sono gli obiettivi del comitato e che vengono sviluppati tramite tre gruppi di lavoro che si interessano di:

- Esame delle politiche e strategie a sostegno delle decisioni inerenti gli investimenti sulla sicurezza
- Utilizzo di strategie di applicazione miglioramenti sistematici della sicurezza su strade e reti autostradali
- Integrazione della sicurezza stradale con il territorio e l'urbanistica
- Identificazione e classificazione dei rischi
- Piani di esposizione al rischio
- Metodi di prevenzione dei rischi
- Gestione della crisi
- Gestione in sicurezza delle infrastrutture stradali (cfr. Decreto Legislativo 35/2011, direttiva europea del 2008/96/CE).

Ci sono stati tre incontri. L'ultimo un paio di settimane fa, organizzato congiuntamente ad un Seminario con la Banca Mondiale, seminario che ha raccolto un buon successo.

Per quanto riguarda invece il gruppo internazionale presieduto dall'Italia, stiamo organizzando per giugno 2014 un primo seminario che si terrà a Londra dal 10 al 12 giugno 2014.

Questa "task force" non si presenta omogenea con gli altri Comitati, perché affronta un tema nuovo, mai studiato da AIPCR nei precedenti cicli: abbiamo quindi un mandato "esplorativo" per cercare di capire quali sono gli interessi degli Operatori e delle Amministrazioni stradali nell'ambito della pubblica sicurezza, a tutela delle infrastrutture e dei cittadini che le usano.

Ci sono alcune nazioni, a partire dagli Stati Uniti che dopo l'11 settembre 2001 (data del ben noto attacco tramite il sistema dei trasporti), ha sviluppato una serie di studi, ricerche ed applicazioni, atte a rendere più robusto il sistema dei trasporti, a partire dalle infrastrutture stradali.

Ovviamente non ci interessiamo delle tipiche misure di polizia, ma di tutte quelle misure tecniche che possono essere assunte dall'operatore per garantire una migliore resistenza delle infrastrutture nei confronti degli attacchi.

Questo signor presidente e cari colleghi è lo stato dell'arte. Sono a disposizione se ci fossero delle questioni da chiarire.

Arch. Paola VILLANI – Presidente del Comitato Tecnico Nazionale C.T. 2.5

“Strade locali extraurbane e accessibilità alla viabilità minore”

Questo Comitato Tecnico si occupa di viabilità minore e tratta le tematiche relative a tutte le strade “secondarie” che hanno però una diversa declinazione in relazione al contesto: se in Messico viene considerata “strada secondaria” una strada a 4 corsie per senso di marcia, una “strada secondaria” in Nigeria è una strada di “categoria F”.

Nel contesto italiano, questo Comitato è volutamente eterogeneo e multidisciplinare, e si occupa di tutte le strade dalla categoria “C” sino alle “F” e “F bis” tra le quali si possono annoverare molte altre tipologie di percorsi.

A livello internazionale, ne parlavo prima con il Dott. Annese che collabora con il Segretario Generale Dott. Crocco, i temi principalmente trattati sono relativi agli aspetti istituzionali (quali politiche siano state messe in atto nei diversi Stati), quali siano le migliori tecniche di

gestione e manutenzione e quali siano le modalità di finanziamento: tutte le reti secondarie rappresentano, dal punto di vista percentuale, oltre il 65% delle reti nazionali e dobbiamo lavorare tantissimo per capire come si raggiungano buoni risultati. Molti Paesi ricevono finanziamenti dalla Banca Mondiale, ma spesso questi non sono correttamente indirizzati e a ciò si aggiungono i problemi legati alle tecniche di manutenzione ordinaria e straordinaria. Non possono essere applicate ovunque le tecnologie usuali: vi sono problemi riconducibili al clima e alla diversa composizione dei suoli così come ai territori attraversati: ad esempio in Niger non sono possibili ordinari ripristini della pavimentazione mediante ripresa del manto d'usura della pavimentazione o ricariche con conglomerati bituminosi (poiché a queste latitudini, stante il calore del sole, l'estesa della rete e la mancata manutenzione progressiva) si verificherebbero scioglimenti inopportuni ...nei villaggi infatti la strada principale è realizzata in cemento, e quindi si opta per una manutenzione periodica su uno spessore di 15-20cm, a seconda dei flussi di traffico previsti. Ad esempio sono stati installati alcuni pali per l'illuminazione stradale a pannelli fotovoltaici ma si tratta di modelli sperimentali, poiché pare che a quelle temperature si possano sciogliere. Dobbiamo proprio pensare a cose nuove poiché questi Paesi devono essere aiutati.

Se in questi Paesi (dall'Africa al Sud America) ci vogliamo occupare di sicurezza e incidentalità occorre un diverso approccio; la sicurezza non è un problema banale ma in questi contesti non viene percepito come tale, gli incidenti sono determinati anche dall'assenza delle intersezioni stradali e anche quando queste ci sono ...non sono a norma. In molte città non ci sono neppure i semafori.

A livello internazionale ho presentato studi volti a comparare la sicurezza stradale delle diverse reti e le caratteristiche della viabilità in Spagna, Francia, Germania; articoli pubblicati sulla rivista "Strade & Autostrade". A livello italiano sono in fase di predisposizione, con tutti i Membri del Comitato, specifiche analisi per alcune aree del nostro Paese e questi analisi saranno quelle che presenteremo al prossimo Convegno Nazionale Italiano. Siamo quasi pronti, il problema principale era "ed è" quello legato al censimento della rete. Il censimento è datato, molto datato, stiamo lavorando con i colleghi topografi della Sapienza per vedere quanto possa essere il patrimonio italiano che, per le sole strade extraurbane di categoria "F" e "C", era pari a 615.000 Km. Analizzando i dati siamo passati a ben altro valore ... 920.000 km così come rilevabili da dati TeleAtlas, quindi in realtà anche a livello di chi si occupa di pavimentazioni in conglomerato bituminoso, vuol dire operare su un patrimonio che è circa il 50% in più di quello stimato precedentemente.

Stiamo facendo delle analisi per tutte le tipologie di strade comprese quelle classificate come agro-silvo-pastorali e valutando tutti i problemi connessi. Negli ultimi anni in alcune aree è stato deciso di mettere barriere, sbarre solo in rari casi presidiate, per chiudere le strade poiché non vi sono risorse per la manutenzione, ma non possiamo chiudere interi tratti di strade sulle Alpi e sugli Appennini poiché non ci sono soldi o vi può essere un rischio di frane ...in questo senso bisogna fare qualche cosa.

I colleghi dell'Università di Pisa hanno lavorato ad un'analisi precisa, puntuale. Nel solo territorio di Lucca sono stati stralciati 40 Km di strade (tracciati che non esistono più) e, soltanto in pochi comuni della piana (Lucca, Porcari, Capannori, Altopascio), sono stati aggiunti circa 260 Km (nuovi svincoli, tratti di viabilità recente). Pensate allo stesso lavoro qualora fosse effettuato su tutta Italia. Al momento significa non avere certezza del patrimonio.

I colleghi di Lucca hanno fatto anche altre analisi legate alla sicurezza, valutando cosa succede se viene a mancare un tratto specifico di strada per frana o incidente stradale. Parliamo quindi di vulnerabilità della rete, una vulnerabilità di cui risentiamo anche a livello socio economico, ogni qualvolta interi territori non sono più raggiungibili, come è successo in questi giorni in Sardegna.



Questa in figura è la rete stradale italiana, fittissima, ...noi abbiamo una densità stradale storica. Come CT 2.5 abbiamo:

- inviato un contributo per Andorra nel quale trattiamo il tema del dissesto sulla rete nazionale;
- scritto un libro per la Maggioli sulle responsabilità degli Enti proprietari della strada: vi sono incidenti stradali anche gravi e che determinano lunghe interruzioni del traffico, anche per periodi di tempo considerevoli; alla responsabilità dell'Ente e delle singole Amministrazioni, si aggiunge quella politica... là dove crolla un ponte oppure quando si verifica un dissesto stradale è importante valutare come siano state utilizzate le risorse sulla base della Normativa vigente.

Con altri colleghi del Comitato Tecnico stiamo valutando la questione relativa alle tecniche di manutenzione. E' giusto continuare a costruire strade in conglomerato bituminoso oppure occorre ripensare se siano preferibili quelle rigide rispetto a quelle flessibili? Pavimentazioni che quindi offrano una maggiore resistenza, a fronte del fatto che non ci sono più risorse per la manutenzione?

Infine si presenteranno due contributi di cui uno relativo alla comparazione tra i piani di sviluppo rurale e i costi sostenuti per le infrastrutture e l'altro sul tema della viabilità minore intesa come insieme delle reti di mobilità lenta.

Prof. Vittorio NICOLOSI – C.T 4.1 – Gestione del patrimonio stradale

Sono il Presidente del C.T. nazionale "Gestione del patrimonio stradale" che, contrariamente a CT dell'Ing. Arditi, è un comitato ormai consolidato e che pertanto, nel corso del presente quadriennio, sta portando avanti il lavoro svolto nei cicli precedenti al fine di promuovere un approccio sistematico e sinottico alla gestione del patrimonio infrastrutturale.

Il comitato "Gestione del patrimonio stradale" (TC 4.1) si colloca nell'ambito del tema strategico 4 ed ha come obiettivo generale: migliorare la qualità e l'efficienza delle infrastrutture stradali attraverso un'efficace gestione del patrimonio in conformità con le aspettative degli utenti e le esigenze di governo, tenendo presenti gli aspetti relativi ai cambiamenti climatici nonché le evoluzioni degli scenari e delle politiche energetiche.

L'obiettivo del TC 4.1 è quindi quello di analizzare i criteri per ottimizzare le risorse economiche dedicate alla manutenzione delle infrastrutture stradali e bilanciare le esigenze relative alla manutenzione dei diversi elementi costitutivi l'infrastruttura, rendendole compatibili con gli stanziamenti economici. Il Comitato Tecnico avrà inoltre il compito di esaminare le problematiche relative al corretto equilibrio tra esigenze tecniche ingegneristiche e vincoli ambientali.

L'obiettivo è stato coniugato, in ambito internazionale, in 3 sotto-temi.

- 1) Individuazioni degli stanziamenti economici necessari alla manutenzione delle infrastrutture stradali
- 2) Ottimizzazione delle strategie di manutenzione con riferimento alle diverse elementi componenti la rete stradale (p.e. pavimentazioni, opere d'arte, sistemi idraulici, illuminazione & impianti, ecc.).
- 3) Bilanciamento delle esigenze tecniche ed ambientali nella gestione della rete stradale

Ai gruppi di lavoro che si interessano dei sotto-temi citati se ne aggiunge un quarto "Manuale di gestione del patrimonio stradale" che sta lavorando allo sviluppo di una linea guida al fine di promuovere l'utilizzo di sistemi di supporto alle decisioni nella gestione delle infrastrutture, al quale io stesso sto attivamente partecipando.



Il comitato tecnico italiano “Gestione del patrimonio stradale” (TC 4.1) ha una composizione abbastanza ampia, in questo modo riesce a coinvolgere sia i gestori pubblici e privati, ma anche le Amministrazioni Comuni Province e Regioni che sono direttamente coinvolte nell’ambito della gestione della manutenzione delle reti stradali. Il comitato si è insediato circa 18 mesi fa ed ha svolto tre riunioni collegiali per programmare ed avviare le attività. Nell’ambito delle riunioni si è deciso di ridurre a tre i temi trattati, rispetto al corrispondente comitato internazionale, riunendo l’aspetto riguardante la valutazione delle esigenze economiche, con riferimento ovviamente al territorio nazionale, con quello relativo esigenze di ripartizione del budget di manutenzione tra i vari asset. Si è deciso, inoltre di sviluppare un rapporto che dovrebbe ripercorrere le linee guida internazionali, con una connotazione relativa realtà italiana. Inoltre nell’ambito della gestione ecocompatibile si è deciso di focalizzare l’attenzione sull’efficienza energetica dell’illuminazione delle gallerie, prendendo spunto da alcuni casi di studio che sono stati trattati in ambito della rete nazionale stradale.

Oltre allo sviluppo di un rapporto sui temi citati il comitato nazionale italiano sta svolgendo proficuamente la propria attività di supporto al comitato internazionale, non solo tramite la mia partecipazione al GdL sulle linee guida, ma supportando anche le attività del GdL 3. A tale riguardo voglio ringraziare tutti i membri del comitato per il loro fattivo apporto ed in particolare l’ing. Caraffa (ANAS) e l’ing. Mori (SINECO), che stanno redigendo un report relativo alle esperienze delle loro amministrazioni circa il coinvolgimento delle tematiche ambientali nella gestione. .

L’obiettivo che il comitato nazionale si è prefisso è quello di sviluppare delle linee guida sulla gestione del patrimonio stradale con 2 allegati riguardanti rispettivamente:

- Analisi del fabbisogno economico per la manutenzione (strade comunali e provinciali);
- Approcci alla gestione della manutenzione finalizzati all’efficientamento energetico.

Prof . Vittorio NICOLOSI – C. T. 1.5 – Gestione dei rischi (Prof Crispino)

Prendo di nuovo la parola facendo le veci del Prof Maurizio Crispino che, impossibilitato a partecipare alla riunione del comitato mi ha pregato di relazionare in merito alle attività del Comitato C.T. 1.5 “Gestione dei rischi”, da lui presieduto, e di cui io stesso faccio parte.

Le attività del Comitato Tecnico 1.5 si sono focalizzate sui temi propri della Gestione del Rischio nelle infrastrutture di trasporto ed in particolare: la gestione del rischio nelle infrastrutture di trasporto e la sua implementazione nelle vigenti normative e standard tecnici nazionali, la pianificazione delle attività coordinate per gestire un’organizzazione con riferimento ai rischi, metodologie e strumenti per la valutazione e la gestione del rischio, la gestione delle emergenze e la percezione pubblica del rischio. I membri del Comitato sono stati individuati in ambito accademico, tra le imprese legate alle infrastrutture di trasporto, enti gestori e pubblica amministrazione in modo da favorire lo scambio di conoscenze e garantire un’attività di indagine a più ampio respiro.

Per l’approfondimento dei predetti temi e la redazione del Report di fine quadriennio sono stati costituiti tre sottogruppi (unità di lavoro), ognuno con un proprio tema di riferimento ed un proprio capogruppo o referente, in coerenza con i sottotemi internazionali. Il ruolo del referente è quello di organizzare le attività tra i membri al fine di provvedere alla stesura del proprio macro-capitolo di riferimento.

Il coordinamento generale delle attività avviene in ambito di riunioni periodiche tenute, secondo criteri “itineranti”, presso diversi enti di gestione delle infrastrutture in modo da sensibilizzare e



facilitare lo scambio di informazioni inerenti la Gestione del Rischio. Precedenti riunioni sono state svolte, ad esempio, presso la sede di Genova di Autostrade per l'Italia spa e la sede di Roma di Strada dei Parchi spa.

Tra le attività del Comitato si fa presente l'attiva partecipazione all'omologo Comitato Internazionale TC 1.5 PIARC, presenziando agli incontri internazionali di Parigi, Madrid, Osaka e Merida (Messico). Il Comitato Tecnico Italiano 1.5. ha inoltre recentemente ottenuto l'organizzazione del prossimo workshop internazionale PIARC sulla Gestione del Rischio; l'evento si svolgerà nelle giornate tra il 26 ed il 29 Maggio 2014 a Milano. Tutti i membri del Comitato italiano sono stati identificati come parte attiva nell'organizzazione dell'evento.

Tra le recenti attività si segnala inoltre la preparazione e la diffusione di un sondaggio online sulla percezione pubblica del rischio legato alle infrastrutture. Il "survey", redatto in lingua inglese, è stato diffuso in fase di test preliminare tra gli studenti del Politecnico di Milano ma sarà a breve esteso anche ad altre università italiane raggiungendo un significativo campione di partecipanti.

Ing. Michele ADILETTA – C.T. 2.1. – Gestione ed esercizio delle reti stradali.

Nel corso degli incontri che abbiamo avuto sono stati analizzati i vari casi di studio di diversi Paesi: Quebec, Australia, Francia e anche Sud Africa. Noi abbiamo presentato praticamente quello che abbiamo sviluppato in casa ANAS per quanto riguarda le operazioni della rete, ossia il nostro sistema RMT. L'obiettivo finale è quello di arrivare alla definizione degli standards per l'ITS e soprattutto aiutare anche alcuni Paesi in via di Sviluppo (è questa la ricaduta secondaria) facendo sì che nella loro implementazione della rete stradale gli stessi siano in grado di partire già con l'idea di rendere la strada dotata di infrastrutture per la gestione. Il sistema RMT è stato molto apprezzato in quella sede, in confronto soprattutto con la Francia, che ha la sua idea di arrivare a sviluppare un sistema come dicono collaborativo. In quella sede ci stiamo confrontando proprio sul quesito se sia più efficiente avere un sistema collaborativo, dove il dato viene prodotto e gestito dal gestore della strada, oppure affidare anche all'utente la raccolta e quindi poi la diffusione del dato. Sul punto c'è qualche differenza di veduta che ovviamente dipende dalle culture dei vari Paesi: ad esempio, quanto sia attendibile ricevere il dato dall'utente; se e come sia necessario certificarlo in qualche maniera. In tutto questo noi abbiamo fatto alcune ipotesi. L'Italia ha proposto il criterio con il quale voleva proseguire, ed è stato accettato. Nell'ultimo "meeting" di Buenos Aires abbiamo presentato sia il sistema LiK, sia il sistema Rt e, ripeto, tale esposizione ha avuto un discreto successo di attenzione. Abbiamo dimostrato come un sistema aperto potesse raccogliere qualsiasi tipo di informazione e rielaborarla dal punto di vista della gestione dell'esercizio della rete stradale ed altresì rendere idoneo il sistema stesso per poter dare all'utente quelle informazioni possibili sull'incidentalità, sull'assistenza in inverno o di fronte a momenti di grave rischio come terremoti, oppure alluvioni o catastrofi. Abbiamo in definitiva dimostrato che un sistema aperto è capace di raccogliere i dati, elaborarli e ridiffonderli sia all'istituzione che all'utenza. Tale prospettiva ha riscosso molto interesse.

L'obiettivo finale quindi sarà di arrivare a quegli standards ITS ed a quelle procedure comuni capaci di consentire l'elaborazione di ogni sistema da implementare sulla strada.

Presidente CIUCCI



La dott.ssa Cerciello ora ci parlerà del Comitato che presiede, ma io voglio cogliere l'occasione per ringraziarla perché gran parte dell'attività svolta in questi anni, direi quasi tutta, si è valsa di una collaborazione continua, ricca e proficua della dott.ssa Cerciello, alla quale va il nostro caloroso ringraziamento. La parola alla dott.ssa Cerciello.

Dott.ssa Maria Pia CERCIELLO - CT 1.2 “finanziamento”

Grazie Presidente per la preziosa manifestazione di apprezzamento.

Il Comitato a me affidato è quello CT 1.2 “Finanziamento” delle Opere pubbliche con riferimento in particolare al finanziamento delle opere realizzate attraverso contratti a partecipazione pubblica e privata

Il Comitato si è riunito sovente in Italia e per la parte italiana sta procedendo a redigere 3 documenti:

1. Il primo concernente la disciplina della finanza di progetto ed è teso a segnalare le numerosissime modifiche normative intervenute in questi ultimi tre anni, modifiche che hanno in gran parte stravolto il precedente inquadramento giuridico. Ciò allo scopo di aggiornare agli ultimi eventi il documento redatto nel precedente quadriennio ed ora largamente superato.
2. Il secondo documento fornisce una panoramica degli atti comunitari (legislativi e non) che hanno interessato la materia del partenariato pubblico-privato e della concessione in generale con particolare riferimento alle più recenti direttive ed ai provvedimenti internazionali e comunitari assunti per rilanciare gli investimenti in pr sostanzialmente oggetti infrastrutturali.
3. Il terzo è indirizzato all'analisi della convenienza della pubblica Amministrazione, nella realizzazione di una opera pubblica, con il sistema del p.f. Si tratta, sostanzialmente, di una analisi costi-benefici che non solo si occupa dell'aspetto economico dell'iniziativa ma anche naturalmente dell'impatto e dei risultati socio economici che dalla realizzazione dell'opera stessa derivino.

Il Comitato in sede internazionale ha partecipato alla redazione di 2 questionari che sono stati diffusi in tutti i Paesi soci:

- un questionario riguarda i contratti a partecipazione pubblico-privata per la realizzazione di opere stradali ed è teso a conoscere le normative vigenti in ciascun paese e le opere realizzate attraverso tali forme contrattuali;
- l'altro invece si occupa prevalentemente dei sistemi di finanziamento delle opere realizzate in PPP.

Il comitato italiano ha risposto sia ad ambedue i questionari fornendo tutte le informazioni richieste. Ora, sempre presso il Comitato Internazionale è in corso la predisposizione di un documento di sintesi che tragga da questi questionari le risultanze utili e illustri la situazione nei Paesi che hanno risposto all'inchiesta.

Faccio, altresì, presente che abbiamo partecipato a tutte le riunioni internazionali, ad eccezione di una, cui –tuttavia - abbiamo inviato il nostro contributo via E-mail. Nell'ultima riunione siamo stati presenti anche a un Seminario, con una relazione presentata da un Membro del Comitato, il Dott. Pasquali che ha illustrato lo stato dell'arte del p.f. in Italia nel settore della viabilità.

Sono sicura che riusciremo a condurre in porto il programma illustrato e mi auguro che i documenti siano di soddisfazione.

Ing. Eleonora CESOLINI – CT 4.2 Pavimentazioni stradali

Buongiorno a tutti,

Io presiedo il Comitato “Pavimentazioni Stradali” che rispetto al quadriennio precedente ha subito una trasformazione importante: ha, infatti, raccolto in sé gli studi e le ricerche sia in tema di pavimentazioni flessibili, sia in tema di pavimentazioni rigide, il che ha complicato un poco l’attività. Le pavimentazioni sono sempre un settore di grande interesse soprattutto perché rappresentano, per così dire, l’abito della strada, cui si chiedono prestazioni sempre maggiori e anche sempre più specializzate in relazione al sito particolare dove si viene ad inserire la strada stessa. Quindi l’idea condivisa da tutto il Comitato è che l’esperienza dell’ANAS, la quale ha redatto un Capitolato Prestazionale di avanguardia, venga messa a disposizione di tutti coloro che hanno questo specifico interesse. Abbiamo pertanto intrapreso un lavoro redazionale che renda i contenuti e le utilissime specifiche del Capitolato Prestazionale ANAS, documento invero troppo tecnico- contrattuale, più accessibili nella loro comprensione e perciò di più facile divulgazione.

L’elaborato del nostro Comitato verrà corredato di “case history” interessanti, anche per mettere in evidenza il fatto che questo Capitolato riscuote sempre più interesse a livello mondiale; lo stiamo vedendo, infatti, in applicazioni adottate in Katar, in Algeria, in Paesi particolari. Quindi riteniamo che al completamento del nostro elaborato sia data priorità all’interno dell’azione del Comitato. Dal punto di vista tecnico il lavoro è già pressoché ultimato. Occorre ancora formulare il tutto nella migliore forma discorsiva al fine di rendere la maggiore possibile accessibilità al documento.

Ing. Ilaria COPPA – CT 1.1 – Performance delle Amministrazioni Stradali

Buongiorno. Io presiedo il Comitato Tecnico relativo alle “Performance” delle amministrazioni di trasporto e stradali. E’ un Comitato che ovviamente afferisce ai temi della “Governance”.

I temi stradali sono molto interessanti; si articolano in 3 macrotemi; il primo è quello relativo all’evoluzione della missione delle Amministrazioni stradali e di trasporto, diciamo stradali di trasporto. Non è casuale poiché in alcuni Paesi, sia europei che del mondo, si sta assistendo a una modifica sostanziale nella struttura delle Amministrazioni preposte al mondo dei trasporti.

Per esempio in alcuni Paesi del nord Europa, Finlandia, Svezia, si è assistito negli ultimi 2 / 3 anni alla fusione delle Amministrazioni preposte alla gestione delle strade nazionali e delle reti ferroviarie di carattere nazionale.

Nell’ambito di questo sottotema è in corso un censimento fra i Paesi presenti nel Comitato tecnico internazionale, per individuare come i Paesi stessi sono strutturati in termini di gestione delle varie modalità di trasporto. L’obiettivo è quello di arrivare ad un “report” che segnali i pro e i contro di una gestione accentrata dei vari modi di trasporto in termini di efficienza sia gestionale che economica.

Il secondo tema è quello della valutazione delle “performance” delle Amministrazioni stradali, quindi la ricerca degli indicatori e dei criteri dei sistemi valutabili sia per efficientare la gestione delle Amministrazioni e sia per dare contezza alla collettività e agli “stakeholders” delle performance delle Amministrazioni che gestiscono il patrimonio stradale.

Questo tema è molto importante come diceva l’Arch. Villani, anche per dare una indicazione ai Paesi in via di sviluppo; ad esempio in Africa, dove stiamo collaborando con l’ANFA,



Associazione che distribuisce finanziamenti della Banca Europea ai vari Paesi africani, quest'ultima ha fatto presente nell'ambito del Comitato di incontrare oggettive difficoltà nella verifica e valutazione di come i finanziamenti devoluti vengano effettivamente spesi: si vorrebbe trovare una corrispondenza fra dei criteri valutabili per avere omogeneità nella valutazione di come vengono investiti questi finanziamenti.

Il terzo tema, anche questo molto attuale, importante per tutti i Paesi ma soprattutto per quelli in via di sviluppo, è relativo al così detto buon governo, con speciale riferimento alle misure anticorruzione, dove la messa a sistema delle esperienze di tutti i componenti il Comitato tecnico potrà essere di grande utilità.

Su questo ultimo tema i lavori si pongono in continuità con quelli del Comitato tecnico del precedente quadriennio. Attualmente si sta distribuendo un primo "tool-kit" a tutti i Paesi per valutare se i sistemi e le misure anticorruzione segnalate sono effettivamente attuali, attuabili attuate.

Prof. Ing. Lorenzo DOMENICHINI – CT 3.2 – Progettazione e gestione ed esercizio di Infrastrutture Stradali più sicure.

Grazie Presidente.

Il Comitato Progettazione, gestione ed esercizio di infrastrutture stradali più sicure, da me coordinato, ha avviato le sue attività da ormai un paio di anni e può godere del contributo tecnico e scientifico di esperti appartenenti a tutte le componenti del sistema che operano per la gestione delle infrastrutture stradali, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, alle Regioni, Province, Comuni, all'ANAS ed a diversi Enti di ricerca di Atenei Universitari Italiani.

Il programma di attività del Comitato comprende, tra l'altro, la predisposizione del secondo Quaderno dedicato alla Sicurezza Stradale. Il primo Quaderno è stato presentato in occasione dell'ultimo Convegno Nazionale dell'AIPCR tenutosi a Roma nel 2010 ed era dedicato all'illustrazione dei criteri individuati a livello internazionale e nazionale per migliorare la sicurezza di strade ed autostrade. Il nuovo Quaderno, in fase di preparazione, intende sviluppare quattro temi principali:

- il primo riguarda l'analisi delle problematiche che l'applicazione alla rete stradale nazionale e secondaria del D.Lgs. 35/2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali potrà incontrare. Ciò in vista dell'estensione progressiva, prevista dal D.Lgs. 35/11 entro il 2016 ed il 2021, del campo di applicazione dello stesso anche alla rete stradale non appartenente alla rete TERN;
- Il secondo Gruppo di Lavoro si interessa della sicurezza stradale in ambito urbano con particolare riferimento alle due ruote, che rappresentano una componente di traffico particolarmente esposta a rischio;
- Il terzo tema riguarda l'adeguamento della sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti, con l'obiettivo di offrire un contributo utile alla redazione del documento normativo che il Ministero dovrà produrre a riguardo dell'adeguamento delle strade esistenti;
- Il quarto Gruppo di Lavoro intende affrontare l'argomento specifico della sicurezza dei cantieri stradali che rappresentano un elemento di discontinuità del flusso che provoca un incremento di incidentalità.

Il Comitato segue anche attivamente i lavori del Comitato internazionale che si è riunito 4 volte, a Parigi, in Slovenia, nello Zimbabwe e a Varsavia, e tratta tre argomenti principalmente:

- Vulnerable Road Users (VRU), che si interessa della sicurezza delle utenze deboli;

- Accident Investigations, che si interessa delle modalità con cui dovrebbero essere acquisite, al momento in cui accadono gli incidenti, le informazioni che possono essere successivamente utili per ricostruire la dinamica dell'evento e individuare le cause che lo hanno generato. Il gruppo di lavoro internazionale che lavora su questo tema si propone di aggiornare il documento PIARC "Road Accident Investigation Guidelines" introducendo in esso i criteri di analisi del Fattore Umano nella genesi degli incidenti.
- Fatigue and Distraction, che approfondisce questi aspetti che influenzano la percezione e reazione del guidatore di fronte a stimoli improvvisi.

Il Comitato spera di contribuire, con la sua attività, alla diffusione sempre più capillare della cultura della sicurezza stradale, per tutti gli aspetti riguardanti il contributo dell'infrastruttura, così da rendere perseguibili gli obiettivi posti a livello internazionale di ridurre nel 2020 del 50% rispetto al 2011 la mortalità per causa di incidenti stradali e di azzerare i morti sulle strade al 2050 (Vision Zero).

Ing. Marco GAROZZO – CT 1.3 – Cambiamenti climatici e sostenibilità

I lavori del Comitato tecnico "Cambiamenti climatici e sostenibilità" proseguono, di fatto senza soluzione di continuità, quelli avviati nel quadriennio precedente dall'omologo Comitato A.1 "Sostenibilità ambientale".

I lavori dello scorso quadriennio, presentati al XXVI Convegno Nazionale tenutosi a Roma nel 2010, pur avendo avuto come focus principale la sostenibilità ambientale in un'accezione generalista – si erano approfonditi, ad esempio i temi del monitoraggio ambientale e delle alternative all'uso dei combustibili fossili – avevano già introdotto il tema del "climate change". Lo si era fatto attraverso una ricognizione sulle politiche e sulle strategie adottate in Italia e nel mondo e atte a ridurre gli impatti dei sistemi di trasporto sul cambiamento climatico. Si era parlato cioè principalmente di mitigazione e solo marginalmente si era avuto modo di introdurre il tema dell'adattamento.

Il nuovo mandato dell'Aipcr a livello mondiale è ora orientato più decisamente a focalizzare i gruppi di studio e le ricerche sul cambiamento climatico vissuto come elemento di possibile crisi del sistema infrastrutturale. La sostenibilità ambientale, sociale ed economica, concetto che ha dominato gli ultimi decenni, non è cioè più separabile dal "climate change": lo studio, le mitigazioni e le riduzioni di emissioni energetiche e di gas clima-alteranti oltreché l'adattamento delle infrastrutture agli effetti del "climate change" divengano essi stessi premesse ineluttabili dalla sostenibilità ambientale.

Le linee e gli indirizzi di ricerca dettati dall'Aipcr per il quadriennio in corso sono sostanzialmente due:

- il primo, più "tradizionale", riguarda l'impatto con le infrastrutture di trasporto e, nello specifico, quelle stradali hanno sul clima ovvero la definizione di quale sia il contributo di gas clima-alterati dei processi di costruzione e gestione delle infrastrutture, quali siano gli strumenti per definirlo e quali gli accorgimenti per minimizzarlo.
- Il secondo riguarda invece l'impatto che i cambiamenti climatici possono avere sulle infrastrutture ovvero quali siano le migliori azioni da compiere per adattare e rendere resiliente l'attuale (e futuro) sistema di infrastrutture stradali.

L'argomento a questo nuovo approccio sono di assoluta attualità a livello mondiale ed ora anche a livello nazionale.

Proprio questi giorni infatti il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato il documento "Elementi per una strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici" ed aperto, su di esso, una consultazione pubblica,

Il documento dedica un capitolo ai trasporti ed alle relative infrastrutture.

Riporto due brevi stralci tratti da questo capitolo che, soli, rendono conto sia dell'importanza del tema sia di quanto ancora ci sia da fare per affrontare questi problemi:

“ già oggi gli eventi meteorologici estremi causati da cambiamenti climatici provocano danni alle infrastrutture: a livello europeo i costi di manutenzione delle infrastrutture stradali dipendono dagli eventi meteorologici per il 30 / 50 % (tra 8 e 13 miliardi di €l'anno); il 10% di questi costi (all'incirca 0,9 miliardi l'anno) è associato agli eventi meteorologici estremi.”

“ in Italia, allo stato attuale, non esiste ancora un riferimento univoco, specifico e completo che consenta di valutare gli effetti dei cambiamenti climatici sui trasporti. La criticità dello stato conoscitivo si caratterizza per la carenza di studi di dettaglio degli scenari di impatto sul territorio, per la conseguente difficoltà di analisi di rischio per il sistema di infrastrutture, nonché per l'assenza di un sistema che possa raccogliere in maniera organica e sistematizzare le informazioni sulle problematiche, sulle buone pratiche, sulle opzioni disponibili a livello locale e nazionale e sui relativi costi.”

Gli argomenti su cui il Comitato Nazionale CT 1.3 sta lavorando sono i seguenti:

- Strategie nazionale sul Cambiamento Climatico
Nuovo programma d'azione per l'ambiente 2020- Proposte della Commissione
Analisi degli indicatori e adattamento delle infrastrutture stradali al cambiamento climatico in ambito urbano e extraurbano – Stato dell'arte degli interventi mitigativi e dell'adattamento in ambito nazionale (best practice, case study et.)
- Metodologie e strumenti per la stima degli effetti delle mitigazioni sul Cambiamento climatico:
Stima delle emissioni
Interventi di mitigazione applicabili e determinazione della significatività degli effetti sottrattivi
- Sostenibilità dei piani di sviluppo delle infrastrutture di trasporto
Il “Greenroad rating System”
Il “Green Procurement “ in Italia è stato è stato dell'arte con analisi di recenti bandi di gara
Analisi di genere (comportamenti e sensibilità di genere rispetto al tema del cambiamento climatico).

Ing. Roberto GIANNETTI – CT 2.4 - Viabilità Invernale

Il Comitato tecnico della viabilità invernale lavora principalmente in campo internazionale, soprattutto per la raccolta e diffusione delle “best-practices” relative ai problemi collegati con l'inverno.

Il Comitato produce manuali come il “Vocabolario della Viabilità Invernale” ed il “Manuale della neve e del ghiaccio” oltre ad effettuare Seminari promossi a favore dei Paesi in via di sviluppo, come, per esempio, l'ultimo che si è tenuto in Cile, i primi di giugno. L'attività principale del Comitato è l'organizzazione del “Congresso Internazionale della Viabilità Invernale” che si svolge ogni 4 anni.

Il TC2.4, suddiviso in Gruppi di Lavoro, approfondisce e relaziona, anche, sui temi indicati dal Piano Strategico PIARC.

Il primo GdL sta studiando i casi relativi alla gestione della crisi nei casi di eventi nevosi eccezionalmente severi, cosa che negli ultimi anni ha riguardato tutti i Paesi nordici e anche quelli meno nordici come il nostro.



Altro GdL analizza la sostenibilità e i cambiamenti climatici correlati alla manutenzione invernale e quindi l'impatto della manutenzione invernale sull'ambiente, prendendo in considerazione anche la variabilità del clima in inverno collegata a intense precipitazioni nevose e fenomeni di ghiaccio.

Poi il terzo Gruppo studia tecnologie avanzate per la raccolta di dati e la trasmissione delle informazioni agli utenti e agli operatori.

Il Comitato della Viabilità Invernale ha seguito negli anni lo sviluppo dei metodi di gestione delle strade nel periodo freddo dell'anno, che ha visto una evoluzione importante.

Per quanto riguarda il "Congresso Internazionale della Viabilità Invernale", questo è fra i Congressi dell'Aipcr con maggiore rilevanza esterna e dal 2002, anno del Congresso di Sapporo, è diventato veramente grande ed importante, successivamente poi Torino 2006, con una Sessione dei Ministri in cui erano presenti 13 Ministri da tutto il mondo, e Quebec 2010 hanno rappresentato eventi da non perdere.

Quest'anno nel 2014 a febbraio il Congresso sarà tenuto ad Andorra che è un piccolo enclave tra Spagna e Francia, non ha aeroporto ma si raggiunge da Barcellona o Tolosa in 2 ore.

Saranno 8 i Temi:

- i servizi invernali, in funzione dei cambiamenti climatici;
- costi e benefici dei servizi invernali in budget molto ristretti;
- eventi estremi invernali;
- la gestione del servizio invernale, in genere;
- gli approcci operazionali con attrezzature, mezzi e prodotti per la manutenzione invernale;

gli altri tre sono :

- uno correlato e mirato verso gli utenti della strada
- un altro per i tunnel
- l'altro per i ponti

Sono pervenuti alla selezione per le presentazioni tecnico-scientifiche 250 interventi da oltre 40 Paesi del mondo, ne sono stati selezionati 120 con molta difficoltà, data la buona qualità delle proposte, ed utilizzato la sessione Poster per molte di quelle oltre i 120. Sono previsti 1500 partecipanti, oltre 100 espositori, rappresentanti 5 continenti.

Il centro Congressi di Andorra è nuovo, del 2008, è facilmente raggiungibile dagli alberghi e la Manifestazione inizia il 4 febbraio per finire il 7 con la cerimonia di chiusura.

Il Centro congressi è di circa 4200 mq e la parte espositiva, dove ci sarà anche l'Italia con il suo stand, è situata nella parte in basso rispetto al Centro Congressi.

Ci saranno Visite tecniche anche al Centro nazionale del traffico, una competizione di sgombroneve, Cerimonie locali tipiche, visite, cena di gala a Canillo, parte alta della città, e poi tours per gli accompagnatori.

In concomitanza della manifestazione si svolgerà anche il Congresso del SIRWEC che è la Commissione per la meteorologia correlata alle strade. Grazie.

Prof. Michele MELE – CT 4.3 – Ponti stradali

Il mio intervento ha un carattere spiccatamente tecnologico. Presiedo il Comitato Nazionale CT 4.3 "Ponti stradali"; in questa veste partecipo anche ai lavori del Comitato Internazionale "Comité Chaussées routières".

E' la prima volta che svolgo attività in questa Associazione, la conoscevo ma non conoscevo i meccanismi interni e i metodi di lavoro, perciò quando il Presidente mi ha nominato ho speso quasi un mese a riflettere su che cosa fare e sono arrivato alla conclusione, vedendo quello che era stato fatto in precedenza, che occorreva una discontinuità, ossia impostare l'attività non più come stato dell'arte ma come percorso verso prospettive di innovazione, ed altresì come ricerca esplicativa, improntata alla sostenibilità coniugata con la durabilità.

Il Presidente sa che abbiamo un primato, la progettazione di un ponte sul Po', ormai riconosciuta a livello internazionale come primo esempio di grande infrastruttura progettata per la sostenibilità, rivolta alla scelta di una soluzione che dall'inizio della vita dei materiali, ossia da quando i materiali nascono a quando il ponte ha finito la sua vita utile, si consegua l'emissione minima dei gas serra.

Ho voluto introdurre l'obiettivo della sostenibilità nell'attività del Comitato italiano individuando quattro linee di ricerca:

- le trasformazioni energetiche
- i calcestruzzi del futuro
- metodi nuovi per la riparazione
- pavimentazioni stradali per i ponti con qualche riflessione (non del tutto innovativa) sui problemi di fatica che oggi hanno una rilevanza non da poco.

Determinate le linee di ricerca, ho cercato le persone giuste individuando quattro poli di ricerca:

- l'Università di Pisa per la fatica
- il Dipartimento DICEA di Padova e il suo laboratorio per i problemi sui metodi innovativi per la riparazione e le pavimentazioni stradali
- il Laboratorio di tecnologia dei materiali dell'Università di Ancona, per i calcestruzzi del futuro, materiali davvero nuovi che vorrei chiamare non più calcestruzzi- in quanto richiamano una certa artigianalità da abbandonare se vogliamo fare cose serie con il cemento armato- ma materiali compositi a base cementizia
- ed infine il "Laboratory NIPS", una chicca del Dipartimento di Fisica dell'Ateneo di Perugia per le trasformazioni energetiche: attualmente sta lavorando per la Lotus di Formula uno per le minimizzazioni delle vibrazioni della carrozzeria delle autovetture.

Per quel che attiene alla prima linea di ricerca, che riguarda ad ampio raggio le trasformazioni energetiche come la trasformazione in energia di vibrazioni o rumori, per questo quadriennio ci limiteremo a studiare le trasformazioni delle vibrazioni dei ponti in energia elettrica.

E' già progettato un dispositivo rilevatore che piazzato sui ponti permette di rilevare la quantità di energia ricavabile dalle vibrazioni. Grazie alla disponibilità dell'Ing. Mele dell'Anas, mio omonimo, ed altresì di due aziende che ci hanno aiutato anche economicamente, piazieremo entro febbraio rilevatori su due ponti del GRA. Quando saremo in grado di capire quanta energia riusciamo a ricavare, progetteremo i dispositivi che trasformano questa energia in elettricità. Contiamo per l'autunno 2014 di avere i primi dispositivi. Non pensiamo certo di illuminare una piazza di Roma, ma abbiamo grande speranza che ogni sensore sia capace di monitorare ogni deformazione conseguente alla vibrazione. In questo modo potremo procedere al monitoraggio senza bisogno di energia aggiuntiva ma sfruttando l'energia dei ponti medesimi.

Seconda linea di ricerca: i calcestruzzi del futuro, che sono:

- i calcestruzzi leggeri
- i calcestruzzi con materiale riciclato
- i calcestruzzi fibrorinforzati
- e poi, una chicca, un composito assolutamente nuovo che sto studiando con il Prof. Morione. Abbiamo presentato ad Ottawa, con risultati incoraggianti, un calcestruzzo "self compacting", che è composto da calcestruzzo di elementi leggeri, da calcestruzzo riciclato e da calcestruzzo fibrorinforzato introducendo fibre da pneumatici usati.

A che cosa vogliamo arrivare concretamente? Alla predisposizione di un manuale applicativo che illustri come si devono confezionare i calcestruzzi leggeri perché vengano usati al meglio, e che faccia capire ai progettisti che prima di progettare la struttura del ponte, devono saper conoscere approfonditamente i materiali, perché il calcestruzzo va pensato e progettato prima di essere messo in opera.



Predisporremo, poi un manuale analogo per i materiali riciclati. Su questi c'è già un'esperienza applicativa, grazie alla Soc. Autostrade sul Ponte Pesio, dove è stato composto calcestruzzo con il 100% di inerte ricavato macinando calcestruzzo del vecchio impalcato. Abbiamo riscontrato che il calcestruzzo ottenuto con il predetto riciclaggio, su una campata, ha avuto un comportamento fessurativo migliore di quello del calcestruzzo tradizionale.

La terza linea di ricerca, che consegue a ricerche precedenti, verte sui metodi nuovi di riparazione usando materiali compositi con fibre di carbonio metalliche, da sfruttare mirando al potenziamento della struttura. Stiamo poi sperimentando questi materiali compositi con matrici non più organiche ma inorganiche, i quali presentano una serie di vantaggi rispetto alle vibrazioni termiche.

Relativamente alla quarta linea di ricerca sulle pavimentazioni leggere dei ponti e sull'impalcato metallico piastrortodico, qualche collegamento con il Comitato dell'Ing. Cesolini credo sarà opportuno.

Infine si procederà ad una riflessione con il Gruppo di Pisa sulla fatica.

In Italia abbiamo riunito il Comitato nazionale al completo per 3 volte. Per 6-7 volte ho fatto la spola fra i vari Poli e Gruppi di lavoro.

A livello internazionale – dove presiedo uno dei tre Gruppi “Pavement and Rehabilitation”, insieme a Mr. Vitgil, quest'ultimo per la parte organizzativa, io per quella strategica- si sono svolte quattro riunioni: a Parigi, Madrid, Bergen e Kobe.

Il lavoro del Comitato Italiano Ponti stradali a livello internazionale è molto apprezzato: in Giappone siamo stati invitati a tenere a Tokio un seminario, al quale sono intervenuti circa 400 ingegneri (ancorché l'iscrizione non fosse gratuita).

Ing. Massimo SCHINTU- C:T 2.3 - Trasporto merci

Tutti gli anni il nostro Comitato tecnico ha prodotto un documento, sponsorizzato da Aiscat, mirato all'intermodalità fra le varie forme di trasporto merci.

Quest'anno abbiamo pensato di fare una cosa controcorrente, ossia tendere a realizzare una serie di profili dai quali si evinca l'effettiva utilità che nel campo dei trasporti può ricavare il sistema Paese dall'utilizzo non tanto di una rete o di un'altra, in comparazione tra loro, quanto dalla probabilità di reti interconnesse effettivamente, sia che si parli di “intermodalità”, oppure di “co-modalità”, ovvero venga usata altra terminologia il cui significato non è ancora ben chiaro, ma avendo ben presente che, alla fin fine, la verità è che il risultato del sistema dovrebbe essere la convenienza ossia la possibilità di scegliere il modo di trasportare merci che più conviene sotto tutti i profili.

A tal fine stiamo ricercando una serie di parametri che sono purtroppo più politici che altro, perché alla fine la scelta di un sistema interconnesso dei trasporti è una decisione squisitamente politica: credo che sia una delle più politiche che si possano prendere in un campo in cui interviene pesantemente l'imprenditore privato e proprio per questo è difficile prospettare teoricamente un metodo restando equidistanti da decisioni prese o da prendere o da auspici o quant'altro.

Credo però che i lavori del Comitato siano comunque ben indirizzati: abbiamo tenuto tre riunioni, un'altra sarà a breve. La nostra idea è quella di individuare alcuni profili parametrizzabili per definire quali sono le condizioni per ottenere il massimo del beneficio da un sistema veramente interconnesso, posto che questo deve essere sempre preordinato a capire quale è l'intermodalità o la connessione fra le varie forme di trasporto merci che consenta un maggior guadagno, non tanto in termini di moneta per l'operatore, quanto piuttosto in termini socio-economici per il Paese, con uno speciale riguardo, ad esempio, per gli aspetti ecologici di tutela dell'ambiente e di salvaguardia del territorio. Questo è il “leit-motiv” della nostra ricerca.

Ing. Enrico MITTIGA – CT 4.4 – Geotecnica e strade non pavimentate

Il Comitato in esame si occupa in maniera strettamente tecnica della strada e del suo inserimento nel territorio. Trattandosi di una materia estremamente vasta, molto opportunamente in sede internazionale è stato deciso di restringere il proprio ambito alle “earthworks”, le opere in terra, alle relative tecniche di progetto e di esecuzione finalizzando la materia principalmente alla realizzazione di opere quali rilevati e trincee. Pur con questa focalizzazione, la materia continua a rimanere significativamente estesa: pertanto, una delle prime indicazioni da parte del Comitato Internazionale, a cui il nostro nazionale ha aderito è quello di scrivere una sorta di manuale delle opere in terra che dovrebbe costituire una ricapitolazione di tutta la vastissima tematica, una sorta di lessico comune per i tecnici operanti a livello mondiale e che chiaramente parte dalla geotecnica di base per concludersi con il dimensionamento delle opere quali rilevati e quant’altro.

Una delle iniziative, fra l’altro partita proprio dal Comitato italiano che presiedo, è stata quella di inserire e quindi di sviluppare un capitolo importante, forse poco conosciuto anche a livello internazionale, quale quello del monitoraggio delle opere in terra, monitoraggio che partendo dalla fase di costruzione, arriva alla fase di esercizio. Cito due esempi abbastanza classici; uno è quello del monitoraggio dei rilevati sui terreni compressibili che ha dei risvolti che partono dalla fase di realizzazione e proseguono per tutta la vita utile dell’opera.

Il secondo è il monitoraggio dei versanti su cui insistono tracciati stradali.

Gli esempi di problematiche relative sono materia di tutti i giorni: particolarmente in ANAS, i versanti instabili o resi instabili da piogge particolarmente insistenti o altri eventi costituiscono oggetto continuo di intervento in tutta Italia specie nei mesi più piovosi.

Quindi questo capitolo è in parte innovazione, pur essendo chiaro a tutti che fino a qualche decennio fa era materia completamente nuova ed in evoluzione, ed in parte legata, per dirla con una battuta, alla terra con tecniche abbastanza consolidate.

Ultimamente osserviamo lo sviluppo di numerose tecniche innovative, in cui il contributo di elettronica, automazione, informatica, telematica è divenuto sempre più importante: proprio per questo motivo l’Italia, che è molto avanzata in questi campi, riteniamo debba essere presente a livello internazionale.

A livello internazionale, a vantaggio particolarmente dei Paesi in via di sviluppo ma non solo, il Comitato internazionale ha individuato tre ambiti di lavoro:

- quello dell’utilizzo di materiali locali per le opere in terra,
- quello della difesa del corpo stradale dalle azioni eccezionali, eventi atmosferici in particolare,
- quello della manutenzione, particolarmente legata alle tematiche dei Paesi in via di sviluppo.

Per quello che riguarda l’utilizzo di materiali locali, è più corretto riferirsi a materiali innovativi visto che spesso nei Paesi in via di sviluppo sono disponibili materiali quali rifiuti industriali, rifiuti solidi urbani da stabilizzare o trattare (per esempio, ricollegandomi a quello che diceva il Prof. Mele, anche per i rilevati stradali ci sono sperimentazioni dell’utilizzo, anche con un certo successo, di pneumatici di autovetture triturati, messi in opera con particolari tecniche).

Per quanto riguarda la difesa del corpo stradale, in affiancamento alle tecniche usuali di realizzazione dell’idraulica del corpo stradale (fossi di guardia, trincee, ecc.), riteniamo che il discorso del monitoraggio rivesta un ruolo probabilmente essenziale: pensando di ricollegare dati di precipitazioni, quali afflusso e deflusso delle acque intorno alla strada, ai parametri ‘vitali’ della strada, quali la deformazione di sezioni della strada o la stabilità di determinati versanti, è possibile

individuare soglie di allarme, non tanto per prevenire il prodursi di un evento, ma quantomeno bloccare tempestivamente alla circolazione veicolare un tratto stradale soggetto a questi fenomeni.

Il terzo ambito, la manutenzione delle strade ed in particolare di quelle non pavimentate, che riguarda eminentemente i Paesi in via di sviluppo, il nostro contributo è quello di presentare tecniche e prodotti innovativi per la protezione della superficie stradale: ovvero, non si applica la pavimentazione classica che abbiamo tutti in mente, ma una che utilizza materiali leganti a base non bituminosa. Tanto per dare le dimensioni del problema, in Messico esiste una rete di strade non pavimentate che vengono chiamate strade rurali, ed il cui sviluppo che si aggira a un milione di chilometri; sono strade effettivamente importanti in quanto garantiscono a comunità più o meno piccole, di essere collegate al resto del Paese.

Si tratta di strade molto vulnerabili che, a seguito di fenomeni atmosferici estremi che avvengono con una certa frequenza, scompaiono pressoché completamente: la manutenzione diventa automaticamente manutenzione straordinaria.

L'utilizzo di queste tecniche di costruzione del corpo stradale resistente diventa pertanto estremamente importante: il nostro contributo, oltreché scientifico, può essere quello di fornire prodotti industriali specifici.

Per quanto riguarda il Comitato nazionale che presiedo si compone di tecnici prevalentemente esperti in geotecnica; abbiamo partecipato a diversi incontri internazionali e contiamo di sviluppare il lavoro al meglio. Grazie

Ing. Antonio VALENTE – CT 3.3 – Gestione ed esercizio delle Gallerie Stradali

L'occasione della Assemblea dei Soci dell'Aipcr, che si tiene a cavallo tra i due mandati 2008- 2010 / 2011-2015, permette di illustrare le principali attività svolte dai comitati tra il termine dello scorso mandato e i Lavori che si stanno sviluppando nel nuovo quadriennio.

In particolare. Il lavoro del Comitato tecnico Italiano CT 3.3. coordinato dall'Ing. Antonio Valente, già presidente nel mandato precedente, si è articolato in diversi ambiti di approfondimento sul tema della "Gestione delle Gallerie stradali".

Durante il quadriennio 2008/2010, il Comitato tecnico CT 3.3. è stato organizzato in 5 Gruppi di Lavoro, che hanno sviluppato tramite appositi report, raccomandazioni ed articoli, i temi su:

Migliorare il funzionamento e la manutenzione della galleria

Gestire e migliorare la sicurezza

Il comportamento degli utenti

Ottimizzare la ventilazione e ridurre gli incendi

Valutare, organizzare e comunicare le conoscenze sul funzionamento e sulla sicurezza.

Nel corso del Convegno del Comitato tecnico tenuto a Montréal nel 2009 sono state presentate le "Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali, redatte dall'Anas, che sono state pubblicate nella loro versione del 2006 in italiano e inglese e nella versione aggiornata del 2009 solo in lingua italiana, di cui è possibile consultare ed eventualmente scaricare, il file dal sito istituzionale dell'Anas.

L'attività coordinata dal Gruppo di lavoro 5 ha avuto particolare rilievo in campo internazionale con lo sviluppo del "Road tunnels manual", un manuale che raccoglie le raccomandazioni tecniche del settore, sia prodotte dal comitato dell'Aipcr che ITA (International Tunneling Association).

L'idea del manuale è nata durante il Congresso per il Centenario a Parigi dell'Aipcr nel settembre 2007, con la decisione di raccogliere, sintetizzare e se necessario aggiornare, durante il ciclo

successivo del Comitato per la “Gestione delle Gallerie stradali”, la grande quantità di informazioni disseminate nelle varie relazioni e articoli. Il Comitato tecnico internazionale C 4 “Gestione delle gallerie stradali” nel ciclo 2008/2011, cui il Presidente internazionale Schmitz (Belgio), si è dedicato quindi alla realizzazione di un manuale delle Gallerie stradali (Road Tunnels Manual) da pubblicare on-line sul sito dell’Associazione internazionale.

In particolare la preparazione della prima versione del Manuale è stata coordinata nel quadriennio 2008/2011 da :

- Pierre Schmitz (Belgio) Presidente del Comitato Internazionale
- Bernard Falconnat (Francia)
- Robin Hall (Regno Unito)
- Roberto Arditì (Italia)
- Antonio Valente (Italia)
- Rafael Lopez Guarga (Spagna)
- Willi De Lathauwer (Italia)

Il Manuale delle Gallerie stradali (Road Tunnel Manual) è quindi un’enciclopedia elettronica che racchiude le conoscenze più complete e avanzate del settore e riprende fundamentalmente il contenuto delle 35 relazioni pubblicate dal Comitato tra il 1995 ed il 2011 nonché la ventina di articoli più recentemente apparsi su Routes/Roads in tema di gallerie e i documenti del progetto di ricerca congiunto OCSE/AIPCR:

La prima versione on-line è stata presentata in occasione del XXIV Congresso Mondiale della Strada tenutosi a Città del Messico a settembre 2011 agli inizi del nuovo mandato 2011/2015.

Il manuale si occupa esclusivamente degli aspetti operativi delle gallerie stradali-geometria, impianti relativa manutenzione, operatività, sicurezza, ambiente. Non vengono considerati gli aspetti di ingegneria civile delle gallerie-geologia, geotecnica, strutture, rivestimenti, impermeabilità, drenaggio ecc – se non dal punto di vista dei loro effetti sull’operatività e sulla manutenzione delle gallerie stradali.

Il Manuale è un documento concepito in modo da tenere il passo con i frequenti sviluppi tecnologici adottati in rapporto alle gallerie, dalla progettazione all’operatività, così da poter essere facilmente integrato con le nuove relazioni che saranno prodotte dal Comitato durante i cicli successivi. Nella struttura del Manuale e di integrare al suo interno, attraverso nuovi testi o hyperlink, i documenti più importanti che già esistono. In questo modo, l’enciclopedia elettronica mette a disposizione, in forma rapidamente accessibile, le conoscenze e raccomandazioni pubblicate fino ad oggi dall’Associazione Mondiale della Strada, con richiami continui, tramite dei link, ai principali articoli scritti in tutto il mondo per l’Aipcr sugli argomenti specifici trattati.

Queste raccomandazioni sono seguite a livello mondiale e vengono spesso usate anche come base per le specifiche contrattuali in molti Paesi.

Per il nuovo quadriennio, nel Comitato CT 3.3, è stato istituito un Gruppo apposito “Gestione delle conoscenze” per l’emissione della seconda versione del Manuale delle Gallerie Stradali, opportunamente aggiornata e completata, e per lo sviluppo e la diffusione di corsi di formazione e materiali didattici sulle operazioni e la sicurezza nelle gallerie stradali.

Inoltre l’Anas e l’Aipcr con il Comitato Ct 3.3 hanno provveduto agli inizi del nuovo mandato alla traduzione in italiano del manuale Web sulle gallerie stradali e alla sua pubblicazione on-line.

Il Manuale attualmente è pubblicato on-line sul sito internazionale dell’Associazione Mondiale della Strada - AIPCR (www.piarc.org) in lingua italiana al link: <http://tunnels.piarc.org/it/> ed è disponibile sul sito in lingua Inglese, Francese, Spagnola, Italiana, Ceca e Cinese.

In particolare il Manuale tratta:

- Le problematiche strategiche;
- La sicurezza;

- I fattori umani per la sicurezza in galleria;
- Le operazioni e la manutenzione;
- Le problematiche ambientali collegate con le operazioni;
- La geometria delle gallerie, le dotazioni strutturali legate al funzionamento alla sicurezza;
- Le apparecchiature e i sistemi;
- Il comportamento della galleria rispetto al fuoco.

Il Manuale si articola in due parti principali.

La prima parte considera gli aspetti generali delle gallerie stradali. Il Capitolo 1 presenta gli elementi strategici principali a cui ogni responsabile decisionale deve conto prima di prendere una decisione riguardo la scelta o la progettazione di una galleria. Questo capitolo si rivolge in particolare ai responsabili decisionali e ai progettisti dei Paesi che stanno iniziando ad affrontare la costruzione o il totale rifacimento di una galleria. Il Capitolo 2 tratta la questione fondamentale della sicurezza nelle gallerie, considerando in particolare i metodi di analisi dei rischi. Il Capitolo 3 prende in considerazione gli aspetti umani che interessano gli interventi nelle gallerie stradali. I gravi incendi verificatisi nel 199 e nel 2000 hanno confermato quanto sia importante tener conto del comportamento umano nella fase di progettazione. Il Capitolo 4 esamina la gestione e la manutenzione delle gallerie, dove la durevolezza rappresenta un aspetto cruciale almeno quanto la sicurezza. Il Capitolo 5 tratta gli aspetti ambientali degli interventi nelle gallerie stradali, non solo in termini di inquinamento dell'aria ma anche di inquinamento acustico e dell'acqua.

La seconda parte del Manuale affronta particolari elementi delle gallerie prendendo in considerazione i requisiti operativi e di sicurezza. Il Capitolo 6 tratta le caratteristiche geometriche delle gallerie e la loro influenza sull'operatività e sulla sicurezza.

Il capitolo 7 si occupa degli impianti strutturali che supportano l'operatività e la sicurezza e che devono essere tenuti in considerazione nelle fasi iniziali di progettazione di una galleria, al fine di non sottostimare gli impianti in particolare sui costi. Il capitolo 8 rivede i diversi tipi di apparecchiature e sistemi impiantistici delle gallerie e fornisce raccomandazioni per tutta la durata del loro ciclo di vita. Infine, il Capitolo 9 si concentra sul comportamento dei materiali, delle strutture e dell'impianto in caso di incendio.

IL Manuale è inoltre completato da un Dizionario Scientifico: una lista di 140 termini definizioni tradotta 17 lingue diverse tra quelle che sono usate dal Comitato.

Per il nuovo quadriennio, il Comitato tecnico C T 3.3 internazionale e nazionale è stato articolato in 6 Gruppi di lavoro di cui i Membri italiani fanno parte, collaborando e ne seguono i progressi. In particolar modo gli obiettivi dei Gruppi, come per il mandato precedente, sono: le "Operazioni sostenibili nelle gallerie stradali" e studi per l'analisi del ciclo di vita delle gallerie, il "Feedback dall'esperienza", l'"Interazione con gli utenti" in particolar modo sulla comunicazione in tempo reale con gli utenti e l'interazione con persone con mobilità ridotta, la "Sicurezza antincendio" per sistemi fissi antincendio nelle gallerie stradali, le "Viabilità sotterranee in ambito urbano" e ovviamente la "Gestione delle conoscenze".

Il Comitato tecnico. A livello nazionale, in occasione della chiusura del mandato (2011-2015) pubblicherà un quaderno che raccoglierà i temi esposti nei Gruppi di lavoro con particolare attenzione agli aspetti energetici, la sostenibilità e le richieste di standard normativi. Il quaderno sarà incentrato sugli aspetti più importanti di riflessione dei Gruppi di lavoro a livello internazionale, in particolar modo rivolti all'adeguamento delle strutture esistenti. L'argomento principale sarà quindi la "manutenzione straordinaria delle gallerie", anche in un'ottica di costi, analisi costi benefici e costi energetici.



sviluppo sociale

Il Comitato da me presieduto si occupa di Aspetti economici delle reti stradali di trasporto, dal punto di vista del Comitato internazionale il lavoro svolto scelto è stato in questa sessione, di incontrarsi sui canali di lavoro di analisi ex ante e ex post, relative all'impatto dei progetti stradali sulla realtà socio economica e territoriali che incontrano, quindi sta raccogliendo contributi e noi siamo impegnati in questo senso come Comitato e come membri italiani a livello internazionale.

Da segnalare anche che è stato preparato da parte del Comitato internazionale un articolo per la rivista Routes/Roads sulle attività che erano state condotte nella precedente sessione dei lavori; essendo io uno dei pochi che ha fatto parte di quella sessione ho materialmente redatto buona parte di quell'articolo e devo dare atto al Presidente attuale che con molta signorilità, di aver voluto fosse pubblicato a mio nome, quindi un rappresentante italiano del Gruppo.

Per quanto riguarda il Comitato nazionale si è dato come obiettivo, quello di procedere ad una segmentazione del tema "sistema stradale" per quanto riguarda la rilevanza sugli aspetti ed effetti socio economici e territoriali e incrociare i risultati di questa segmentazione con ciò che a livello internazionale è disponibile dal punto di vista o della normativa.

In particolare vorremmo fare una analisi che incroci la direttiva europea sulla tariffazione dei trasporti stradali, quella che è meglio nota con il suo nomignolo improprio di "eurovignette" del quale si parla molto troppo e non sempre a proposito.

Quindi ci piacerebbe dare una visione di quali elementi economici del sistema stradale possano incrociarsi essere eventualmente utilizzati e vorremmo anche fare un altro incrocio con aspetti internazionali che è quello relativo a criteri di reportistica, se mi scusate la parola che non è bellissima, ci sono dei criteri standardizzati a livello internazionale sui rapporti che devono analizzare gli impatti e gli effetti di sistemi o di società che operano all'interno di quei sistemi sulla realtà appunto socio economica e territoriale. Quindi questo permette di produrre, come alcune realtà italiane hanno anche fatto delle relazioni, dei rapporti di impatto ambientale piuttosto che sociale che abbiano una loro confrontabilità a livello internazionale che non rimangono isolati ad un'analisi semplicemente locale o di settore o addirittura più ancora orientata ad una difesa corporativa che siano invece inseriti in un quadro di confronto nazionale.

Prof. Andrea SIMONE - C T 2.2 – Miglioramento della mobilità in ambito urbano

Presiedo il Comitato per il "Miglioramento della mobilità in ambito urbano". Si sono svolte 4 riunioni in ambito internazionale Parigi, Bologna, in Argentina, negli Stati Uniti.

A Bologna i partecipanti erano circa 30 e provenivano da 5 continenti. E' stata una preziosa occasione per confrontarsi e delineare i tre Temi che stanno formando oggetto dei nostri studi, sia a livello internazionale che nazionale.

Il tema relativo al confronto delle strategie sostenibili per la mobilità urbana non deve limitarsi solamente a registrare "case-history" molto interessanti in ambito internazionale e nazionale, illustrati al Convegno di Bologna, ma deve cercare di offrire parametri, informazioni, strumenti idonei ad indirizzare le scelte politiche.

Questa è una istanza sorta a livello internazionale ma anche molto sentita in Italia, cioè quella di non fermarsi solo ad una analisi delle situazioni di fatto, ma anche ricavarne valutazioni sia di carattere progettuale sia rispetto alla fase realizzativa. Su questa base stiamo lavorando per giungere alla predisposizione di un documento di analisi, anche a livello internazionale.

Accanto a questo ci sono altri due temi: uno prettamente strutturale, ossia sullo studio di sistemi multimodali all'interno dell'ambito della viabilità, al fine di utilizzare la strada al meglio per venire



incontro alle esigenze sia degli utenti vulnerabili sia del trasporto pubblico che del trasporto privato.

Per ultimo, non meno importante, il tema delle politiche per il miglioramento ed incremento della mobilità ciclabile e pedonale.

Anche su questo punto vi sono molti interessanti “case history”, in campo internazionale e nazionale: stiamo cercando di catalogarli e metterli a confronto e devo dire che grazie all’attivo lavoro dei colleghi francesi, spagnoli, americani e australiani, penso che si potrà produrre qualcosa di utile e interessante, anche per il nostro Comitato italiano.

Presidente CIUCCI

Abbiamo terminato di ascoltare gli interventi dei Presidenti dei Comitati tecnici che ringrazio vivamente. In estrema sintesi abbiamo sentito cose interessantissime in fase di approfondimento da parte dei diversi Comitati.

Questo brevissimo giro di orizzonte rappresenta una conferma immediata di quello che dicevo all’inizio, ossia della necessità che questi studi, questi approfondimenti, queste ricerche non rimangano dei pochi, magari che partecipano e che lavorano, ma trovino una adeguata diffusione e quindi una adeguata valorizzazione. Così si dà un effettivo valore all’impegno profuso da ciascun Presidente e da ciascun componente del Comitato. Quindi sono rafforzate le considerazioni fatte prima sulla necessità di lavorare per la diffusione e per mettere a disposizione questi risultati di chi deve trovare le ulteriori conseguenze o darne attuazione.

Abbiamo concluso i lavori di questa Assemblea, grazie a tutti, ci rivedremo presto . Grazie

L’Assemblea è terminata alle ore 14,00.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE