

Pedalando sul green

Biking on a green asphalt



RIASSUNTO

È stato inaugurato a Roma un nuovo tratto di pista ciclabile realizzato da Iterchimica in collaborazione con AMA. La pista viene considerata green perché adotta tecnologie più rispettose dell'ambiente, rispetto a quelle tradizionali: materiale di riciclo, tecnologie a basse temperature, ossidi coloranti eco-compatibili.

In futuro, inoltre, analoghe iniziative potranno avvantaggiarsi dell'uso di un materiale recuperato dai rifiuti, messo a punto e brevettato da da AMA.

In apertura, l'articolo fa una panoramica sull'evoluzione delle piste ciclabili, a Roma e in Italia.

SUMMARY

A new cycle track has been open in Roma on the Lungotevere Oberdan; it has been realized by Iterchimica in cooperation with AMA (Municipal Environmental Agency).

The track is said "green" because it utilizes environmental friendly technologies and materials, such as recycled asphalt mix, warm technics, iron oxides and green additives. In the future other cycle tracks could be made by using a patented material produced by AMA from urban waste materials.

The article summarizes the evolution of cycle tracks in Roma and in Italy.

1. Premessa

Con la dizione “green” di solito si intende il campo di golf. Il *green* a cui ci riferiamo è invece una pista ciclabile (fra l’altro di un bel colore rosso) inaugurata a Roma il 27 maggio scorso sotto il Lungotevere Oberdan, nei pressi dello Stadio Olimpico.

Il progetto è nato dalla collaborazione dell’Azienda Municipalizzata per l’Ambiente (AMA) e di Iterchimica. Il tratto oggetto dell’intervento, in precedenza caratterizzato da una pavimentazione alquanto sconnessa, è stato individuato grazie alla collaborazione di Biciroma (movimento nato in seno alla Associazione Due Ruote d’Italia).

La donazione della pista ciclabile restituisce ai *bikers* romani un luogo in cui poter vivere in sintonia con il fascino del contesto naturale e architettonico.

La tecnologia, tutta italiana, di Iterchimica e la competenza sull’ambiente urbano di AMA hanno permesso, infatti, la riqualificazione e valorizzazione di un’area cittadina senza contaminarne la storicità, fondendo tradizione e innovazione in un pratico esempio di economia circolare che può diventare un modello replicabile in altre zone di Roma e in altre città.

2. La rete ciclabile della Capitale

La rete ciclabile di Roma accoglie tutti i giorni un numero crescente di romani pronti a pedalare non solo per svago, ma anche per i loro spostamenti abituali.

Per favorire l’utilizzo di questo mezzo di circolazione sano ed ecologico, l’Amministrazione Capitolina ha proposto e realizzato importanti ampliamenti dei percorsi ciclabili realizzati negli anni precedenti.

Lo sviluppo delle piste ciclabili cittadine è stato oggetto di ripetuti provvedimenti di programmazione e pianificazione, che hanno permesso l’avvio della costruzione della rete attuale: il vigente Piano generale del traffico urbano (PGTU, DCC 84/1999), il Piano di azione ambientale (DCC 121/2002), il successivo PGTU approvato dalla Giunta ma non dal Consiglio (DGC 87/2005), le Norme tecniche di attuazione del Piano regolatore (DCC 18/2008).

Ne consegue che il rafforzamento della mobilità ciclabile rappresenta in parte un elemento nella strategia di miglioramento della viabilità e di riduzione del carico veicolare nelle fasce centrali della città e in parte un fattore nel contenimento dell’inquinamento atmosferico e nell’adozione di modalità sostenibili di trasporto.

I provvedimenti citati hanno permesso nel corso dell’ultimo decennio di crescere da poco più di 30 fino a 115 km di piste su strada, ossia un’estensione quasi quadruplicata (Fig. 1).

3. Lo stato di manutenzione

Qualche anno fa è stato condotto un interessante studio per conto dell’Agenzia di mobilità di Roma

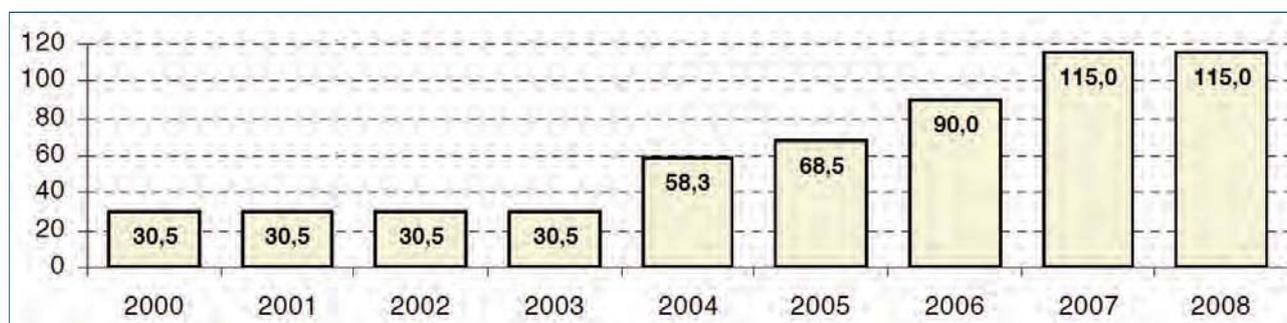


Fig. 1 Lunghezza delle piste ciclabili su strada a Roma (km)

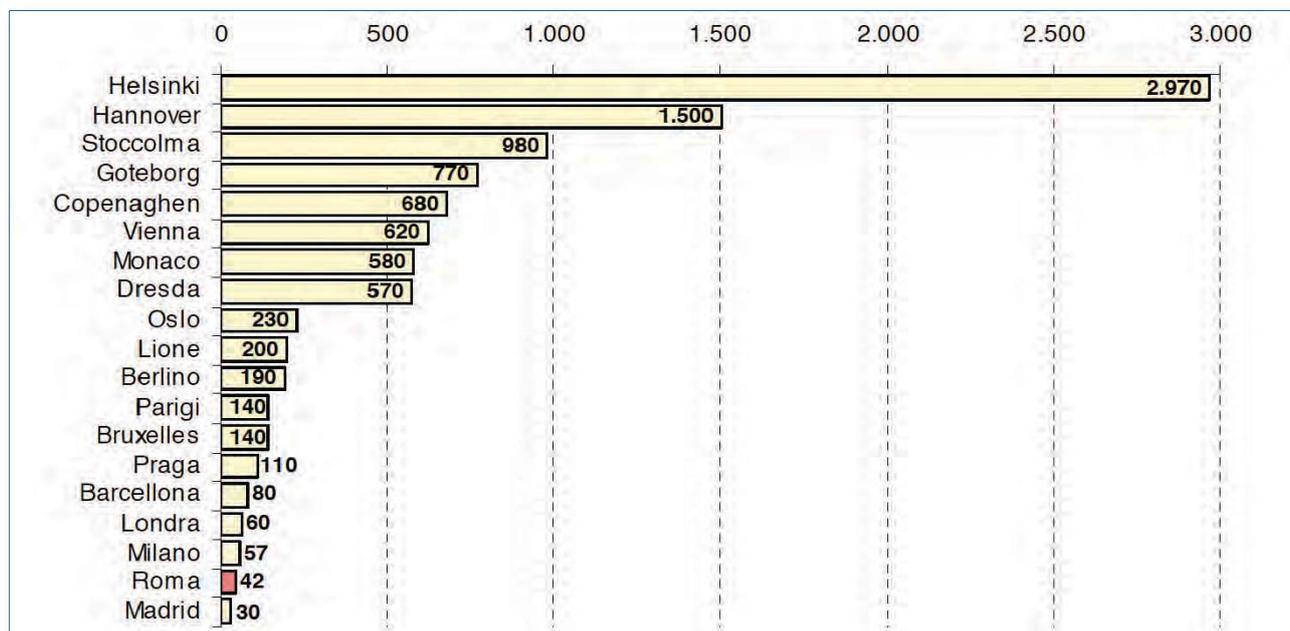


Fig. 2 Disponibilità di piste ciclabili in alcune città europee (m ogni 1000 abitanti)

mirato a valutare una grande mole di informazioni sulle piste esistenti a Roma.

L'oggetto dell'indagine ha riguardato tutti gli aspetti relativi alla realizzazione e alla manutenzione, nel contesto urbano e nella dotazione di servizi, che permettono di giudicare efficacemente lo stato e l'utilità di ogni singolo tratto monitorato, ai sensi di quanto prescrive il DM 577/1999. I risultati dello studio hanno definito non soddisfacente lo stato delle piste ciclabili romane, in termini sia di caratteristiche progettuali che di attività manutentiva, nonché riguardo al contesto urbano nel quale sono state realizzate e all'utilità concreta che ne deriva. Ciò deriva probabilmente dalla mancanza di uno *standard* condiviso, poiché ogni pista è diversa dalle altre e nel corso del tempo sono state sperimentate soluzioni diverse, non sempre con risultati positivi. Spesso fanno parte di un progetto edilizio o di ristrutturazione delle strade, o di riadattamento di altri spazi (marciapiedi e argini), e solo pochi tratti sembrano effettivamente progettati per essere piste adatte ai ciclisti urbani.

4. Il confronto con le altre città

Riferendosi ai dati Istat, nel 2010, i Comuni capoluogo di provincia disponevano in media di 15,5 km di piste ciclabili per 100 km² di superficie comunale, con un incremento medio annuo dell'11% dal 2000, anche se circa un quarto dei comuni non dispone di piste ciclabili.

Nonostante l'incremento, il confronto con altre città europee non è incoraggiante (**Fig. 2**).

In generale, il ricorso alle piste ciclabili, utilizzate oltre che per fini ricreativi e sportivi anche per spostamenti sistematici di breve distanza, è più frequente nelle città settentrionali: tra i 91 Comuni che le hanno realizzate nel proprio territorio, quelli che presentano la maggior densità, superiori ai 40 km di piste ciclabili per 100 km di superficie comunale (27 in totale), sono tutti del Nord, ad eccezione di Firenze e Prato, con punte a Padova (157,2), Torino (134,4), Brescia (132,3), Treviso (107,2), Mantova (98,0), Bolzano (95,5), Modena (91,6).

Tra i Comuni di maggiori dimensioni (oltre a Padova e Torino) si distingue in positivo Bologna (circa »

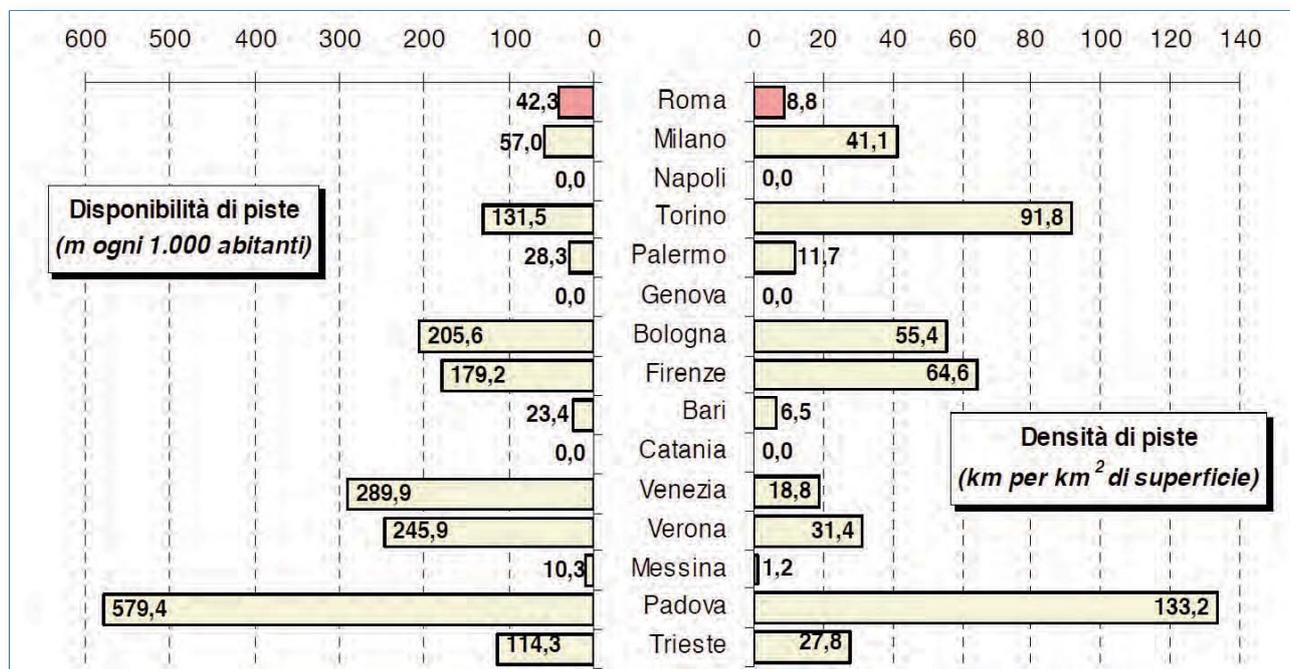


Fig. 3 Disponibilità e densità di piste ciclabili nelle grandi città italiane (2008)

66 km per unità di superficie), mentre i valori più contenuti (meno di 10 km/km²) si rilevano a Roma, Bari, Cagliari e Messina, oltre che a Napoli e Catania dove le piste ciclabili sono del tutto assenti. Da tali valori è possibile calcolare gli indici di disponibilità per abitante e di densità per km² di superficie comunale (Fig. 3).

Come metri per abitante troviamo in testa le città del Nord-Est (Padova, Verona, Venezia, Bologna e Trieste), in parallelo con il loro maggiore uso quotidiano della bici visto in precedenza, mentre le città più grandi, compresa Roma (42,3 metri ogni 1.000 abitanti) ma eccetto Torino, presentano valori nettamente minori, fino alla totale mancanza di percorsi protetti a Napoli, Genova e Catania.

Come densità rispetto alla superficie comunale prevalgono invece, oltre a Padova, anche Torino, Firenze e Bologna, mentre Roma sconta l'enorme estensione del suo territorio (solo 8,8 km per km² di superficie).

5. I dati del nuovo intervento a Roma

In uno scenario quale quello succintamente presentato, spicca l'iniziativa congiunta di AMA e Iterchimica che intendono proporre un nuovo e diverso sistema di costruzione e manutenzione delle piste; esso ha come peculiarità l'utilizzo di una pavimentazione *green e high tech* studiata *ad hoc* per piste ciclabili.

L'intervento ha interessato le sponde del Tevere adiacenti al Lungotevere Oberdan, tra Piazza del Fante e Ponte Risorgimento.

La pavimentazione della pista, della lunghezza di circa 500 metri, è stata realizzata con asfalto ricco di fresato riciclato (e quindi con beneficio indiretto per l'ambiente) grazie all'impegno di adatti rigeneranti.

In pratica sono state impiegate circa 300 tonnellate di miscela asfaltica, di cui più della metà proveniente da materiale riciclato.

La formulazione è stata prodotta a temperatura ridot-



Sede: Sponde del Tevere adiacenti al Lungotevere Oberdan tra Piazza del Fante e Ponte del Risorgimento.

Lunghezza dell'intervento: 500 m.

Quantità di asfalto migliorato posata: 122,5 mc, pari a 288 ton, di cui più della metà proveniente da materiale riciclato.

Additivi impiegati:

- Ossido rosso: materiale completamente eco-compatibile, conferisce un colore rosso a tutta la massa dell'asfalto, lo rende gradevole nel contesto urbano e rende sicuro il percorso rispetto al traffico automobilistico;
- Riduttore di temperatura: permette di produrre e stendere l'asfalto a temperature sensibilmente più basse di quelle ordinarie, ottenendo quindi un consistente risparmio energetico, quasi assenza di fumi e odori in fase di produzione e posa;
- Rigenerante: additivo che permette di rigenerare e utilizzare l'asfalto già usato (fresato) come se fosse un prodotto di primo impiego, garantendo le stesse prestazioni e la durata di un materiale vergine;
- Attivanti di adesione: additivi che ottimizzano e garantiscono l'adesione tra il bitume e il pietrisco di cui è composto il conglomerato bituminoso, ottenendo quindi le massime caratteristiche meccaniche e la lunga vita della pavimentazione;
- Polimeri selezionati: conferiscono maggior prestazioni alla pavimentazione e ne allungano la vita.

Posa in opera:

La posa è stata effettuata da una squadra specializzata di A.S. Appalti Stradali.

La colorazione è stata ottenuta con ossido ferrico, materiale eco-compatibile, con il doppio scopo di migliorare l'estetica e di rendere la pista più sicura, rispetto al traffico automobilistico.

La collaborazione con AMA è appena iniziata e intende sperimentare, nelle fasi successive, un prodotto messo a punto dalla Municipalizzata per l'utilizzo nei sottofondi stradali.

Protetto da brevetto, questo prodotto deriva dai rifiuti solidi urbani (biomasse mineralizzate) recuperando, senza trattamenti chimici, la frazione organica stabilizzata in uscita dagli impianti di trattamento meccanico-biologico.

Questo nuovo materiale può essere usato come sottofondo per strade e piste ciclabili, parcheggi, scarpate, ecc.

Questo primo tratto di pista ciclabile è stato realizzato per verificare e validare la soluzione Iterchimica per un asfalto colorato *green*, valutando successivamente la sua compatibilità con la miscela brevettata da AMA e battezzata "tecnosuolo".

Il prossimo passo della collaborazione sarà quindi la costruzione di un tratto di pista ciclabile costituito dai due materiali: il tecnosuolo di AMA e la pavimentazione di Iterchimica.

ta, tramite adatti additivi, minimizzando quindi l'emissione di fumi e odori.

La miscela asfaltica è stata inoltre additivata con polimeri selezionati, per conferirle una maggior durabilità e migliori prestazioni, e con attivanti di adesione, con previste minori manutenzioni future.

6. Il taglio del nastro

La cerimonia di inaugurazione del tratto, già percorso nella mattinata da vari ciclisti, si è svolta alla presenza del Presidente di AMA Daniele Fortini, del Presidente di Iterchimica Vito Gamberale, del padrefondatore di Iterchimica Gabriele Giannattasio, dell'Amministratore Delegato di Iterchimica Federica Giannattasio, del Presidente di Biciroma Fausto Bonafaccia, del Presidente del Primo Municipio Sabrina Alfonsi e dell'Assessore all'Ambiente Anna Vincenzoni.

“AMA è diventata detentore unico di un brevetto per la realizzazione di un prodotto derivato da rifiuti solidi urbani (MB *Mineralized Biomass*) che consente il recupero della FOS (Frazione Organica Stabilizzata) in uscita dagli impianti di Trattamento Meccanico Biologico (TMB).

La miscela derivante, ottenuta senza trattamenti chimici o termici ma attraverso una mescola a freddo, è adatta al risanamento ambientale e può essere utilizzata in siti idonei per il recupero sostenibile. Invece di finire in discarica la FOS potrà essere riutilizzata e trasformata in una base per strade, piste ciclabili, parcheggi, scarpate delimitanti autostrade e binari di ferrovie”.

È quanto riferito dal Presidente di AMA che ha poi elogiato il prezioso contributo di Iterchimica nell'individuazione e nella scelta dei migliori materiali e additivi, oltre che per la scelta della tecnica di messa in opera. Sono in cantiere altre piste - ha poi aggiunto Fortini - e già se ne stanno realizzando in tutti i Municipi. Appena si insedierà la nuova Amministrazione, ci sarà un programma di collaborazione con i Municipi con l'obiettivo di riproporre questa tecnologia su tutti i percorsi ciclabili della Capitale.



Da sinistra: l'Amministratore Delegato di Iterchimica Federica Giannattasio, il Presidente di Iterchimica Vito Gamberale, il Presidente di Ama Daniele Fortini, il Presidente di Biciroma Fausto Bonafaccia, l'Assessore all'Ambiente Anna Vincenzoni, il Presidente del Primo Municipio Sabrina Alfonsi e il fondatore di Iterchimica Gabriele Giannattasio.