

# Una squadra che si fa strada

Fabrizio Apostolo

UN TEAM DI IMPRESE, UN GRUPPO DI SPECIALISTI, UNA REALTÀ ITALIANA CHE SI STA DISTINGUENDO, NEL CAMPO DEI MATERIALI STRADALI, ANCHE E SOPRATTUTTO PER LE SINERGIE CHE SA ATTIVARE, NON ULTIME QUELLE SUL PIANO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI. STIAMO PARLANDO DEL GRUPPO PETROLI FIRENZE CHE LUNGO L'ASSE CAPOLUOGO TOSCANO-MODENA (SEDE BITEM) E MANTOVA (PRODUZIONE DI BITUMI MODIFICATI) SVILUPPA MOLTEPLICI SOLUZIONI AL SERVIZIO DI OGNI TIPOLOGIA DI CANTIERE: DALLE PISTE CICLOPEDONALI AGLI AEROPORTI, DAI CIRCUITI DI GARA ALLE AUTOSTRADE.

1. Circuito del Mugello  
in cantiere (rifacimento  
della pavimentazione)

**2. Cisterna Petroli Firenze, nella sede di Scandicci, con impressa nel retro l'auto da corsa di Sandro Pelatti**

**3. Una flotta di mezzi al servizio della strada: cisterna Bitem**

**4. Torta di Natale 2019: la squadra si fa "dolce"**

**P**rontezza, rapidità, quantità ma, insieme, anche e soprattutto qualità. Peculiarità e obiettivi, che dovrebbero far parte del *pedigree* di ogni realtà imprenditoriale che aspiri a un ruolo di leadership nel proprio mercato di riferimento, e che trovano un filo conduttore che fa da moltiplicatore di valore in un ingrediente raro e prezioso: lo spirito di squadra. Un ingrediente che si coltiva costruendo "ponti" tra tradizione e innovazione, esperienze e visioni. Ne sa qualcosa Sandro Pelatti, co-direttore generale insieme al fratello Alessio, di Petroli Firenze e alla guida di Bitem, azienda di primo livello nel campo dello sviluppo di bitumi ed emulsioni bituminose acquisita nel 2014 e oggi parte di un "team" che

sta mietendo successi in serie. Anche grazie, per l'appunto, ai tratti distintivi che abbiamo sopra citato. Pelatti, come raccontiamo meglio in un box a lui dedicato, oltre che imprenditore è pilota e grande appassionato di sport. Calcio, ciclismo, motociclismo, ma soprattutto automobilismo, "mondo" che ci porta vicino, molto vicino, all'ambito che più ci compete: le strade. Il team composto da Petroli Firenze, Bitem e Pelatti Autotrasporti (che ha un ruolo chiave negli aspetti logistico-organizzativi), contribuisce infatti a realizzarne e migliorarne le pavimentazioni, partendo dalle esigenze specifiche degli interlocutori (progettisti, imprese, gestori di strade) e, certamente, anche degli utilizzatori finali. Un esempio particolarmente simbolico di questa sintonia tra prodotto e uso è proprio quello di Sandro Pelatti, che è uno dei top-manager del gruppo ma da anni anche "utente", in quanto pilota, dei circuiti da corsa che concorre a riqualificare.

### Network italiano a misura di cliente

Per capire meglio l'approccio di questo team di imprese, è opportuno scattare una fotografia più nitida degli attori in campo, a cui abbiamo già accennato. Del chi fa cosa e anche del dove fa cosa, perché l'aspetto territoriale non è trascurabile. Un centro nevralgico è senz'altro Scandicci, a Sud di Firenze, dove hanno sede Petroli Firenze, azienda dall'esperienza quasi quarantennale attiva nello stoccaggio e nella commercializzazione di bitumi e prodotti combustibili in tutto il territorio nazionale, e Pelatti Autotrasporti. La materia prima bitume proviene invece dalla raffineria Iplom di Busalla, Genova, con cui è in essere, con le realtà del gruppo, una partnership più che consolidata. Altri due "capoluoghi" del network sono quindi Mantova, dove ha sede l'impianto gestito da Petroli Firenze per la produzione dei bitumi modificati, e naturalmente Modena, casa Bitem, con laboratorio e due impianti per la produzione di emulsioni bituminose, tradizionali e modificate. Le sinergie tecniche e organizzative tra questi nodi della rete sono molto intense, per non dire quotidiane, e si traducono in un ventaglio di offerte che vanno ben al di là della semplice fornitura di prodotti stradali. "La nostra è una



2



3



4



5

realtà - spiega a *leStrade* Edgardo Menegatti, Responsabile Stabilimento PMB Mantova/Petroli Firenze - *che offre servizi su più livelli: si parte con la produzione e commercializzazione di materiali stradali (bitumi tradizionali, modificati, bitumi speciali, emulsioni bituminose e via dicendo), per proseguire con attività di ricerca di laboratorio e sviluppo di miscele innovative e su misura e arrivare alla gestione di commesse di particolare complessità anche dal punto di vista logistico, un fattore per noi a chiaro valore aggiunto*". Alcuni casi emblematici - ma ci ritorneremo - sono rappresentati a questo proposito dai recenti interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo degli aeroporti di Parma e di Olbia, in cui il Gruppo Petroli Firenze ha prodotto e fornito sia bitumi sia emulsioni e, soprattutto, ha messo in campo la propria prestanza organizzativa e di trasporto con autobotti, fornendo un "full service" molto apprezzato dalle committenze. *"In questo quadro, se a Parma hanno contato molto le quantità - aggiunge Menegatti -, Olbia si è rivelata una best practice sul piano logistico-organizzativo, data anche la collocazione del sito. Per noi si è trattato di un'autentica sfida, in cui ha giocato un ruolo cruciale il peso trasportistico del gruppo. Se, infine, vogliamo identificare un intervento particolarmente rappresentativo del nostro approccio orientato alla realizzazione di soluzioni su misura delle esigenze specifiche della clientela, mi viene in mente, tra i lavori recenti, quello della fornitura di emulsione e bitume per il conglomerato dell'Autodromo del Mugello, in Toscana"*.

Di Parma, Olbia e Mugello - fiori all'occhiello nella bacheca del gruppo - avremo modo di tornare a parlare in un passaggio dedicato agli interventi e alle realizzazioni. In questa sede possiamo solo aggiungere che, accanto ai grandi lavori, il Gruppo Petroli Firenze riesce ad assicurare molteplici forniture per interventi medio-piccoli, potremmo dire, ma estremamente variegati: si va dai materiali per piste ciclo-pedonali, strade bianche, arredo urbano (in cui trova spazio, come vedremo, anche un'attività di impresa, di Bitem in questo



caso, attraverso l'utilizzo di macchine combinate spandigriglia e spandi-emulsione) alla vendita di fibre e additivi. Il senso generale: dare ai clienti quello che cercano, anche nei contesti più peculiari, con rapidità e grande professionalità.

### Dai bitumi modificati alle emulsioni green

Delineato il contesto produttivo e tratteggiate le caratteristiche del servizio, entriamo ora nel vivo delle soluzioni tecniche proposte dal team Petroli Firenze-Bitem, partendo dalla gamma dei bitumi modificati, da un lato evoluzione di precedenti percorsi progettuali e produttivi, dall'altro assolu-

**5. Tratto autostradale della rete gestita da Autovie Venete: il gruppo Petroli Firenze sviluppa per la concessionaria un bitume modificato ad alta tecnologia**

**6. Dal laboratorio Bitem ai contesti di pregio: tratto di pavimentazione che ha previsto l'impiego di Colorbit in una piazza di Moasca (Asti)**

**7. La "tavolozza" di Colorbit: pigmenti e campioni colorati realizzati nel laboratorio Bitem**





8

**8, 9. Soluzione con emulsione bituminosa e graniglia (totale e particolare)**

**10. Macchina combinata Bitem**



9

ta novità. Il brand "storico" e continuamente in evoluzione è quello Polyplast, in cui annoveriamo soluzioni progettate per soddisfare le esigenze dei capitolati autostradali (includendovi quelli Anas), ma anche prodotti sviluppati per i mercati (e i contesti, pensiamo alle temperature in gioco) austriaco e sloveno, nonché svizzero. *"Una tipologia di bitumi modificati esemplificativa della nostra risposta alle esigenze espresse da capitolati speciali - aggiunge Menegatti - è quella riuardante le soluzioni, tecnologicamente complesse, che forniamo ad Autovie Venete"*, che, chiosiamo noi, è una realtà particolarmente attenta alle performance di qualità e durabilità delle proprie dotazioni infrastrutturali, a partire dalle sovrastrutture stradali. Sempre parlando di bitumi modificati, nel novero delle soluzioni più innovative e decisamente "su misura" rientrano infine anche quelle destinate alle pavimentazioni di importanti piazzali o di circuiti automobilistici, il caso del Mugello *docet*.

Da due anni a questa parte, proprio grazie al lavoro sinergico all'interno del gruppo e con l'apporto decisivo del laboratorio Bitem, la gamma "bituminosa" del team si è arricchita quindi di una proposta peculiare ad alta sostenibilità ambientale, ovvero la Linea Verde Bitroad. Si tratta di una tipologia di bitumi sia tradizionali sia modificati con SBS migliorati tecnologicamente e garantiscono un'elevata lavorabilità indipendentemente dalle condizioni operative, sia nella produzione di CB a caldo sia "a tiepido". La valenza *green* è dovuta dunque da un lato al superamento delle barriere stagionali, perché Bitroad garantisce la massima lavorabilità anche in condizioni climatiche rigide, con possibilità maggiori di distribuire nel tempo l'operatività, a vantaggio della fluidità del traffico. Dall'altro dal fatto, essenzialmente, che Bitroad, in una sua particolare formulazione, ben si adatta ai progetti di recupero del fresato (RAP), pratica *green* sempre più diffusa e richiesta nei nostri contesti stradali. Completa il quadro, passando dal fattore eco a quello più legato a performance e durabilità, il fatto che Bitroad garantisce un'ottimale adesività bituminosa (sul tema si veda anche Massimo De Deo, Francesco Santoro, *"Il lato verde dei conglomerati"*, *leStrade* 10/2018, sezione Materiali). Da sottolineare - notano gli esperti di Bitem - il fatto che Bitroad è a tutti gli effetti un bitume, sottoposto a un processo di trasformazione che ne esalta le caratteristiche sopraesposte: *"Ragion per cui, pur in presenza di un miglioramento - nota proprio Santoro - non si corre il rischio di ossidazione del bitume stesso, che mantiene perfettamente inalterate le proprie caratteristiche"*.

I bitumi, sempre "speciali", ma questa volta in buona compagnia delle emulsioni, sono infine protagonisti anche in un ambito forse di nicchia, ma di grande valore, per esempio ancora una volta in chiave ambientale. Stiamo parlando delle piste ciclopedonali, delle strade bianche o in generale di percorsi collocabili in contesti di pregio paesaggistico. Qui, l'esigenza di committenze e imprese è di impiegare soluzioni innovative, sia dal punto di vista prestazionale sia naturalmente estetico. Si collocano in questo ambito storici prodotti Bitem, oggi disponibili in versioni sempre più evolute, come Colorbit (legante in grado di valorizzare la colorazione dell'inerte) o Emulcolorbit Plus (emulsione neutra). Il primo è, per l'appunto, un legante neutro deasfaltizzato che consente di mettere in evidenza, nel mix bituminoso, il colore specifico del pigmento o degli inerti, mettendo a disposizione degli esecutori una variopinta "tavolozza". La colorazione diventa così una tipicità del manufatto, non un *addendum*, ragion per cui si mantiene inalterata nel corso della vita utile del medesimo. Se invece l'intento è quello di evidenziare il colore dell'inerte prescelto, una tecnica più che consolidata è quella che "combina" graniglia ed emulsione, posate pressoché simultaneamente attraverso una specifica attrezzatura (vi abbiamo accennato, ci ritorneremo a breve). L'emulsione, in questo caso, con il tempo attiva un processo di risalita verso la superficie "intrappolando", per così dire, l'inerte, e ammantandolo della propria colorazione. Dicevamo dell'attrezzatura, un'altra peculiarità del mondo Petroli Firenze-Bitem, perché la macchina cosiddetta combinata spandigraniglia-emulsione fa parte della flotta aziendale e può essere impiegata su richiesta dell'interlocutore. In questo caso, dunque, il team, accanto a ricerca, produzione, fornitura, trasporto, mette sul piatto anche una specifica cultura d'impresa (stradale) che serve, e non poco, a fare un ulteriore passo avanti verso la piena condivisione, tra fornitore/prestatore d'opera e cliente, di un linguaggio tecnico comune.

I bitumi, sempre "speciali", ma questa volta in buona compagnia delle emulsioni, sono infine protagonisti anche in un ambito forse di nicchia, ma di grande valore, per esempio ancora una volta in chiave ambientale. Stiamo parlando delle piste ciclopedonali, delle strade bianche o in generale di percorsi collocabili in contesti di pregio paesaggistico. Qui, l'esigenza di committenze e imprese è di impiegare soluzioni innovative, sia dal punto di vista prestazionale sia naturalmente estetico. Si collocano in questo ambito storici prodotti Bitem, oggi disponibili in versioni sempre più evolute, come Colorbit (legante in grado di valorizzare la colorazione dell'inerte) o Emulcolorbit Plus (emulsione neutra). Il primo è, per l'appunto, un legante neutro deasfaltizzato che consente di mettere in evidenza, nel mix bituminoso, il colore specifico del pigmento o degli inerti, mettendo a disposizione degli esecutori una variopinta "tavolozza". La colorazione diventa così una tipicità del manufatto, non un *addendum*, ragion per cui si mantiene inalterata nel corso della vita utile del medesimo. Se invece l'intento è quello di evidenziare il colore dell'inerte prescelto, una tecnica più che consolidata è quella che "combina" graniglia ed emulsione, posate pressoché simultaneamente attraverso una specifica attrezzatura (vi abbiamo accennato, ci ritorneremo a breve). L'emulsione, in questo caso, con il tempo attiva un processo di risalita verso la superficie "intrappolando", per così dire, l'inerte, e ammantandolo della propria colorazione. Dicevamo dell'attrezzatura, un'altra peculiarità del mondo Petroli Firenze-Bitem, perché la macchina cosiddetta combinata spandigraniglia-emulsione fa parte della flotta aziendale e può essere impiegata su richiesta dell'interlocutore. In questo caso, dunque, il team, accanto a ricerca, produzione, fornitura, trasporto, mette sul piatto anche una specifica cultura d'impresa (stradale) che serve, e non poco, a fare un ulteriore passo avanti verso la piena condivisione, tra fornitore/prestatore d'opera e cliente, di un linguaggio tecnico comune.



10



11

## Le strade imboccate da ricerca e innovazione

Prima di entrare nel vivo delle destinazioni di applicazione dei numerosi prodotti Petroli Firenze-Bitem, con Francesco Santoro, Responsabile Laboratorio e Controllo Qualità Bitem proseguiamo il discorso sulla cultura laboratoriale Bitem (e di gruppo) e sui principali filoni di ricerca in atto, in particolare guardando all'ambito delle emulsioni. *"Uno di questi - spiega Santoro a leStrade - riguarda la gestione del fresato nei mix bituminosi e l'esigenza dei clienti di poter contare su emulsioni che potremmo definire formulate su misura. Da parte nostra, lavoriamo molto proprio su questo tipo di customizzazione, perché le variabili in gioco sono numerose. In più sviluppiamo prodotti innovativi dall'impiego moltiplicabile, come l'emulsio-*



12

**11. Panoramica del laboratorio Bitem a Modena**

**12. Test sulle emulsioni normali e neutre**

**13. Pavimentazione trattata con Bitemulsion Antistick**

**14. L'innovazione consente l'immediata transitabilità dei mezzi senza conseguenze per pneumatici e pavimentazione**

**15. Forniture per importanti interventi di riqualificazione aeroportuale: Parma**



15



16



**16. Dentro il cantiere dell'aeroporto di Olbia**

**17. Stesa del conglomerato bituminoso**

**18. Tratto di nuova pavimentazione realizzata**

ne Bitemulsion Antistick, che abbiamo impiegato con successo nei cantieri aeroportuali di Parma e Olbia". Proprio l'ingegner Santoro ha illustrato su *leStrade* (6/2019) le peculiarità di questa soluzione per mano d'attacco, che consente la transitabilità dei mezzi d'opera senza impiegare filler o griglia-"tampone" (si veda "*Mano d'attacco antiaderente*", fascicolo citato, sezione Materiali). In più, dal laboratorio Bitem fuoriescono mix design adatti alla realizzazione di conglomerati plastici da utilizzare a freddo, per le manutenzione stradali o anche per il riempimento di tracce in contesti esecutivi quali canalizzazioni idrauliche o cavidotti.

## La squadra in campo nei grandi cantieri

Ritorno ai grandi cantieri, come quelli aeroportuali di Parma o di Olbia o come quello del circuito del Mugello. Qui il gruppo ha effettuato un'importante fornitura di bitume modificato Bitorad H1 per la produzione di conglomerato bituminoso e di emulsione bituminosa modificata Bitemulsion 69 SAMI impiegata come mano d'attacco.

Il conglomerato bituminoso è stato prodotto da CO.BA. mentre la messa in opera è stata curata da Arletti Pavimentazioni Stradali, un'impresa specialista del ramo. Sia a Parma sia a Olbia, come accennato, è stata impiegata poi Bitemulsion Antistick, con evidenti vantaggi per l'operatività, specialmente nel ventoso scalo sardo dove un "filler" o un talco non avrebbero dato effetti graditi. En-

trambi gli interventi, come è tipico nei contesti aeroportuali, sono stati caratterizzati da prescrizioni particolarmente stringenti, per quanto riguarda l'intero parco delle lavorazioni. Ecco spiegato l'orientamento favorevole alla scelta di soluzioni innovative e in grado, anche attraverso i dettagli, di fare alta qualità.

A Olbia, in particolare, come abbiamo già anticipato le capacità logistiche hanno giocato un ruolo determinante, e qui il team tosco-lombardo-emiliano ha potuto davvero dire la sua. "*Qui si parrà la tua nobiltate*", ebbe a scrivere un noto conterraneo dei manager che guidano oggi il Gruppo Petroli Fi-

renze, che nel suo errare ha conosciuto e descritto decisamente bene anche Lombardia ed Emilia. Un verso, quello di Dante, che potremmo prendere in prestito per esprimere il senso di questa e altre sfide, accettate e vinte. Tutti insieme. Proprio come una squadra che sa farsi strada. ■



## Calcare l'asfalto che ha visto nascere La storia (unica) dell'imprenditore-pilota

Calcare l'asfalto che ha visto nascere. In laboratorio e in cantiere. Un primato, non c'è che dire, che pochi possono eguagliare, quello di Sandro Pelatti, fiorentino e tifoso della Viola, classe 1968, imprenditore e pilota, due ruoli che tendono inevitabilmente a sovrapporsi. E non è solo una metafora. Espo-  
nente, insieme a sua fratello Alessio, della seconda generazione dei manager alla guida di Petroli Firenze (con Bitem) e di Pelatti Autotrasporti, Sandro dalla sua Scandicci macina quotidianamente chilometri per incontrare clienti e partner, nonché visitare aziende e cantieri, ma allo stesso tempo, nelle grandi occasioni, "vola" libero e felice sulla sua Audi RS3 LMS lungo i circuiti che ospitano il campionato italiano TCR DSG Endurance. Ovvero: Monza, Vallelunga, Misano, Imola e il "suo" Mugello, a un tiro di schioppo da casa. La stagione 2019, come testimonia anche un bel video su YouTube, ha fatto vibrare tutte le corde delle emozioni, e lo si capisce bene guardando gli sguardi, i sorrisi, gli abbracci (già, si poteva...), le dichiarazioni dei dopo gara, per concludere con le immancabili "grandi innaffiate" sopra e sotto il podio... Con Sandro Pelatti, ecco poi il fido compagno della Scuderia del Girasole, Gabriele Volpato, complice di una passione che troviamo stampata in forma fotografica, oltre che sui profili Facebook dei due, anche dietro le autobotti di Petroli Firenze, praticamente un "murales". Nel 2019 Pelatti ha collezionato piazzamenti, ma non, per pochissimo, il titolo. Dal suo sorriso si intuisce che va bene anche così. Perché la passione, per l'impresa e per le imprese, non smette mai di allontanarsi dal podio più alto.



17, 18. Sandro Pelatti  
in gara e dopo



19. Il team Pelatti-Volpato  
in pista

20. Modellino del veicolo  
da gara presso la sede Bitem

