

Sicurezza. Il taglio degli appalti pesa sulla filiera della manutenzione: dal 2006 giro d'affari ridotto di un terzo

Cura delle strade, la crisi si aggrava

Enrico Netti

Un buco. È quello in cui sta cadendo la filiera della costruzione strade e manutenzione, che l'anno scorso ha visto un crollo a due cifre della produzione di bitume (-13%) e del conglomerato (-17%). Per il secondo, usato per asfaltare, negli ultimi cinque anni c'è stata una flessione del 35%, a 29 milioni di tonnellate del 2010 dalle 44,3 del 2006.

«Sono dati che si possono interpretare come l'abbassamento del livello di manutenzione delle strade - commenta Carlo Giavarini, presidente della Siteb, l'Associazione italiana bitume asfalto strade -. Secondo le nostre stime, per un livello minimo di manutenzione la produzione di conglomerato in Italia dovrebbe essere intorno ai 40 milioni di tonnellate».

Così avvallamenti, fessurazioni, tratti sconnessi e buche sono pericoli sotto gli occhi di tutti. Pe-

ricoli per la circolazione con un'unica causa: il livello minimale, quando non si arriva all'azzeramento, della manutenzione a causa dei tagli di appalti e gare. Per i 740 mila chilometri di strade della penisola, secondo le rivelazioni di Navteq, fornitore di mappe digitali per i navigatori satellitari, si prospetta un futuro incerto legato ai conti degli enti proprietari. Inoltre senza una costante cura del manto il tratto si deteriora e richiederà interventi più radicali e costosi per il ripristino.

«Negli ultimi anni abbiamo visto il calo del 35% degli appalti pubblici - conferma Stefano Varia, titolare della Varia Costruzioni di Lucca, Pmi con due impianti per la produzione di asfalto e una divisione di lavori stradali -. E per il 2011 non vedo grandi speranze per il tetto alla spesa fissata dal Patto di stabilità».

«Il calo degli appalti pubblici è stato pesante e non c'è ottimi-

smo per il futuro - sottolinea Luigi Sordi, presidente della Compagnia italiana costruzioni (Cic) di Milano, che ha visto un calo della produzione del 40% dal 2008 a oggi -. Le cause sono molteplici, ma se gli enti locali programmassero per tempo la manutenzione, dovrebbero essere in grado di reperire i finanziamenti necessari». Anche secondo Sordi il problema della scarsa manutenzione sono i vincoli del Patto di stabilità.

Altri imprenditori ricordano che si fa poca manutenzione, perché oltre alle gare al ribasso gli importi per le stesse opere spesso sono dimezzati e a quel punto diventa impossibile garantire un buon lavoro.

Oltre al manto stradale un altro pericolo è rappresentato dalla segnaletica e dalle barriere di sicurezza come i guard rail. «Per metterle a norma in tutt'Italia servirebbero almeno 16 miliardi - sottolinea Gabriella

Gherardi, presidente di Aises, l'Associazione italiana segnaletica e sicurezza che aderisce a Confindustria Finco -. Alcuni guard rail sono così vecchi che non sono in grado di reggere a un impatto e in più la maggioranza, almeno il 60%, non è omologata, perché installata prima del 1992 quando è entrata in vigore la normativa che prevede i crash test sulle barriere e le relative omologazioni».

È la segnaletica l'altro anello debole della sicurezza stradale. «Secondo uno studio della Fondazione 3M, almeno il 60% della segnaletica verticale è obsoleto o fuori norma» aggiunge Gherardi. Ma anche la segnaletica orizzontale soffre per l'incuria e per i lavori al risparmio, mentre «si dovrebbero sempre usare delle vernici certificate che hanno particolari caratteristiche ottiche».

enrico.netti@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

-35%

CROLLO DEI CONGLOMERATI

Dal 2006 la produzione di conglomerato usato per asfaltare è calata di oltre un terzo a 29 milioni di tonnellate

3,2 mln

PRODUZIONE DI BITUME

Nel 2010 la produzione di bitume è scesa del 13%. In calo (-11,5%) anche l'export, diretto al Nordafrica ed Est Europa

