

[LE CONSEGUENZE DELLA CRISI]

Giungla d'asfalto

Tre aziende su dieci chiudono i battenti

**STRETTA CREDITIZIA,
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
CHE NON PAGA, MAI COSÌ
POCHI APPALTI: A FINE ANNO
I LAVORI DI RIFACIMENTO
E MANUTENZIONE DEI FONDI
STRADALI AVRANNO TOCCATO
IL MINIMO STORICO**

Luca Palmieri*Milano*

Il momento per l'industria dell'asfalto è dei più difficili, dal momento che entro la fine dell'anno i lavori di manutenzione e rifacimento dei fondi stradali toccheranno il loro minimo storico. Questo crollo del mercato del lavoro, congiuntamente ad i ritardati pagamenti da parte della pubblica amministrazione e alla stretta creditizia globale, ha portato alla chiusura in Italia di tre aziende su dieci del settore. Secondo i dati elaborati da Sitep, l'associazione che rappresenta il comparto dei lavori stradali, la produzione di asfalto è passata in pochi anni dai 44-45 milioni di tonnellate annui usati per tenere in sicurezza e rinnovare la pavimentazione stradale di sette anni fa, ai 29 milioni registrati nel 2010 e nel 2011, fino a chiudere l'anno in corso con una produzione ferma a circa 27 milioni di tonnellate, a fronte delle 40 ritenute necessarie a garantire la sicurezza sulle nostre strade.

Il grido d'allarme è stato lanciato nel corso di Asfaltica, la manifestazione biennale dedicata al settore e svoltasi a Padova dal 21 al 23 novembre e che nella prossima edizione si spo-

sterà a Verona. A spiegare nei dettagli la situazione è Carlo Giavarini, presidente del Sitep.

«Per il settore dell'asfalto il quadro è oggi desolante — spiega Giavarini — dal momento che tre aziende su dieci hanno chiuso i battenti negli ultimi trentasei mesi. Due anni fa c'era l'illusione di un rilancio mentre oggi la situazione è decisamente precipitata: alla preoccupante crisi dei lavori, si è aggiunto il 'cancro' dei mancati e ritardati pagamenti che è lungi dall'essere risolto, nonostante tutte le rassicurazioni divulgate in proposito. Esistono dubbi persino sulla interpretazione del Decreto che recepisce la Direttiva Europea (sono compresi anche i lavori pubblici?) e nulla si dice su come verrà regolato il pregresso».

L'indagine effettuata dal Sitep evidenzia come i ritardi da parte della pubblica amministrazione siano ormai nell'ordine, ed anche superiori, ai trecento giorni, con un'esposizione sul fatturato del 30% e che può addirittura arrivare all'80% nei casi più critici.

Oltre ai fattori già descritti, ad incidere pesantemente sul settore è anche il costo sempre più elevato delle materie utiliz-

zate, a partire dal bitume, e la difficoltà a far recepire gli sforzi fatti per rispondere alle esigenze ambientali: a partire dal 1970 infatti l'industria dell'asfalto ha ridotto del 97% il suo impatto sull'ambiente ma la percezione della stragrande maggioranza delle persone è ben differente.

Stando agli annunci del Governo, lo scenario dovrebbe

cambiare nei prossimi mesi quando, secondo il documento intitolato "Agenda per la Crescita Sostenibile" saranno cantierate numerose opere stradali e autostradali: gli interventi saranno 32, per un importo complessivo pari a 9 miliardi e 261 milioni di euro. Per quanto riguarda le opere stradali e autostradali approvate e già cantierate, o che saranno cantierate entro il 2013, il governo stima in 8 miliardi e 717 milioni di euro il costo com-

plessivo degli interventi, per un totale di 42 cantieri stradali.

La speranza del settore è che dagli annunci si possa passare effettivamente alla pratica, nel frattempo le aziende stanno investendo le loro risorse anche in tecnologie e materiali innovativi.

Tra le soluzioni presentate è sempre più utilizzata quella dell'asfalto drenante, che, attraverso l'applicazione di un conglomerato modificato (più poroso rispetto a quello tradizionale e in grado di assorbire al proprio interno l'acqua piovana), consente di aumentare la sicurezza e migliorare il comfort di guida. L'asfalto drenante è utilizzato soprattutto nelle autostrade e circa il 15% di quanto prodotto oggi è sottoposto a questo trattamento. L'asfalto fonoassorbente permette invece di attutire il rumore dei veicoli riducendo l'inquinamento acustico delle grandi città.

Gli asfalti cosiddetti tiepidi sono invece prodotti e stesi a temperature di circa 115°-135°C (anziché circa 150-160°C); riducono così sensibil-

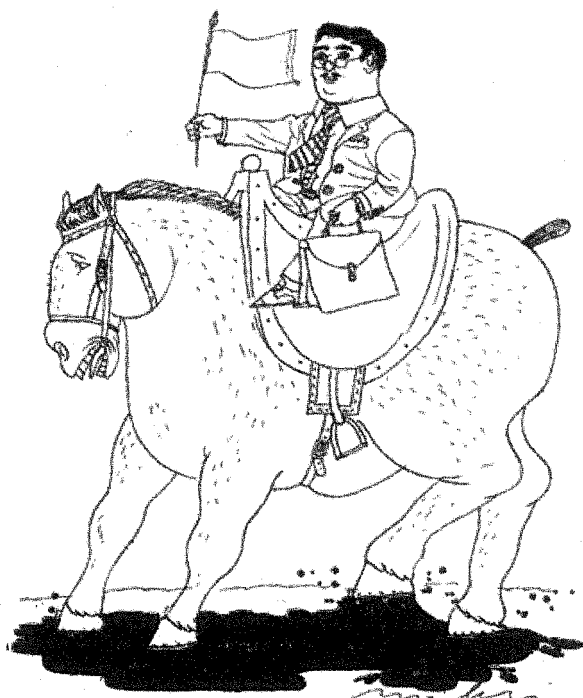
mente il consumo di combustibile e le emissioni di gas serra. Questi ultimi rappresentano la vera grande novità in campo stradale degli ultimi anni, assieme agli asfalti perpetui, progettati e costruiti per durare almeno cinquant'anni (possibilmente 75 anni) senza necessità di interventi strutturali o ricostruzioni, con il solo rinnovo periodico del sottile strato superficiale di 3-4 cm.

Soluzione importante a livello di impatto ambientale è invece quella dell'asfalto mangia-smog, che, con l'utilizzo di eco-rivestimenti contenenti ossido di titanio e attraverso l'azione combinata di luce e aria, fissa determinati inquinanti (ad esempio NOx, SOx, CO2) e li trasforma in prodotti innocui. L'asfalto colorato è invece utilizzato per l'arredo di aree urbane e monumentali, ma anche giardini e parchi mentre nelle piste ciclabili e pedonali serve anche a caratterizzarle, aumentando così la sicurezza. Ultimo ritrovato è l'asfalto antighiaccio che utilizza particolari componenti in grado di abbassare il punto di congelamento delle pavimentazioni in presenza di neve, evitando la formazione di pericolosi strati di ghiaccio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La garanzia della sicurezza sulle nostre strade è fissata a 40 milioni di tonnellate. Quest'anno ci si fermerà a 27 milioni



IL COSTO DEL MANTO STRADALE

In miliardi di euro

AUTOSTRADE	69,2
STATALI	86,8
REGIONALI	169,9
PROVINCIALI	256,8
COMUNALI URBANE	231,5
COMUNALI EXTRAURBANE	49,4
VICINALI	36,9

Fonte: Stet

EDI

