

L'industria dell'asfalto è di nuovo in frenata

“La svolta non arriva”

Milano

Se è vero che il consumo di asfalto per costruire nuove strade e per fare la manutenzione di quelle esistenti va di pari passo con gli investimenti in opere pubbliche (e ben poco in opere private), i primi 9 mesi dell'anno confermano che il nostro Paese è fermo. E dire che il 2016 doveva rappresentare la svolta per l'industria di settore, dopo i segnali positivi registrati 12 mesi prima con un +3,7% sul 2014, anno in cui il consumo di asfalto è stato di 22,3 milioni di tonnellate.

«La svolta, però, non c'è stata. Anzi, se non ci saranno risultati eccellenti nell'ultima parte dell'anno, ai quali però non credo, è già tanto che riusciremo a raggiungere i livelli di consumo dell'anno precedente. Pechato che quel +3,7% del 2015 arrivava dopo 8 anni di crisi, durante i quali siamo passati da un consumo di asfalto di quasi 45 milioni di tonnellate alla metà», esordisce Stefano Ravaoli, direttore di Siteb, l'associazione italiana bitume asfalto strade che raggruppa i principali operatori del settore.

La delusione è ancora più bruciante considerate le promesse aspettative riposte sulla Legge

di Stabilità 2016, con la quale veniva concessa la possibilità agli enti pubblici di mettere mano alle risorse rimaste congelate per anni a causa del noto patto di stabilità, a condizione che gli affidamenti dei lavori fossero banditi entro il 31 dicembre 2016.

Ma le gare sono mai partite? «A quanto pare no», risponde Ravaoli. Che cerca di spiegarne i motivi: «In parte, per colpa del nuovo Codice degli appalti che ha introdotto modifiche procedurali più complicate, invece di semplificarle. Non a caso, gli enti pubblici non sanno come comportarsi come dimostra la frequente decisione di prorogare e posticipare in avanti il budget di spesa previsto per il 2016».

Un'altra ragione può ricercarsi nel “reato di omicidio stradale”, rivisto dal legislatore in senso più restrittivo. Non che sia un male, tuttavia l'attuale normativa, nel caso ci scappasse il morto, prevede accertamenti a tappeto: dall'analisi delle cause che hanno scatenato l'incidente fino all'analisi del livello di manutenzione della strada.

Il rischio? «È che il sindaco di turno possa finire dietro il banco degli imputati e pagare per colpe non sue. Da qui la de-

cisione dei Comuni di fermarsi un attimo e di capire meglio come comportarsi onde evitare di trovarsi un giorno immischiati in un contenzioso penale», risponde Ravaoli.

Tutte problematiche, quelle di cui il settore è ostaggio, che saranno sicuramente oggetto di dibattito fra pochi mesi ad Asfaltica 2017 (22-25 febbraio), manifestazione che Siteb organizza ogni 3 anni insieme a Verona Fiere. Senza dubbio l'appuntamento in Italia più importante per la filiera legata al mondo del bitume. La prossima edizione, peraltro, sarà arricchita da SaMoTer, il salone delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia, e da Transpotec Logitec, rassegna su trasporti e logistica.

«Chi opera nel nostro comparto, deve partecipare — osserva Ravaoli — perché è in questa sede che vengono discussi tutti i nostri problemi e vengono presentate le ultime novità hi tech del settore». In particolare, mettere in opera asfalto senza emettere CO2 nell'ambiente è oggi possibile grazie alla tecnologia a freddo (coldasphalt) che sfrutta le emulsioni bituminose o il bitume schiumato, mantenendo a temperatura ambiente la massa

di aggregati inerti.

Ma sono disponibili anche tecnologie “tiepide” (warmasphalt), cioè una via di mezzo tra caldo e freddo, in cui le temperature dei prodotti si abbassano anche del 30-40% scendendo fino a 90-100°C con grande risparmio energetico e forte riduzione di fumi e odori.

«Sono tecnologie ampiamente sperimentate, che garantiscono all'utilizzatore di poter lavorare a basse temperature senza nessun tipo di problematica a livello prestazionale purtroppo, però, i capitolati li fanno gli enti pubblici che non le conoscono e quindi in Italia non vengono utilizzate. Nel resto del mondo invece — conclude Ravaoli — queste tecnologie stanno soppiantando senza alcun problema i tradizionali conglomerati a caldo. Negli Usa hanno già raggiunto il 35% della produzione totale di conglomerato bituminoso e sulla stessa strada sono i Paesi Ue più evoluti». (v.d.c.)

DOPPIO IL +3,7% DELL'ANNO SCORSO, IL 2016 AVREBBE DOVUTO SEGNARE UN DECISO CAMBIO DI PASSO. NON È ANDATA COSÌ NEI PRIMI NOVE MESI. «GIÀ TANTO SE ALLA FINE RIUSCIRIAMO A RAGGIUNGERE I LIVELLI DI CONSUMO DEL 2015» DICESTEFANO RAVAIOLI (SITEB)



In 8 anni di crisi si è passati da un consumo di asfalto di quasi 45 milioni di tonnellate alla metà. La ripresa attesa non c'è