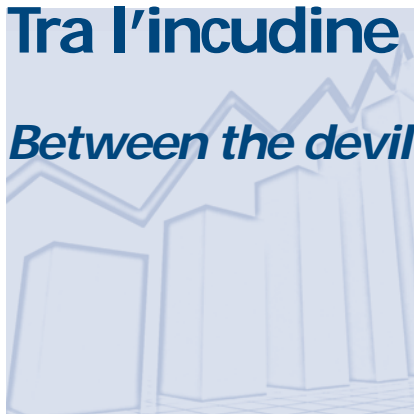


Tra l'incudine e i martelli

Between the devil and the deep blue sea



CARLO GIAVARINI
SITEB

Riassunto

La breve nota traccia una sintesi dei problemi che più preoccupano l'industria del bitume, dell'asfalto e delle membrane, che mai come ora si sono trovate in stato di sofferenza e crisi. Alcuni di questi problemi sono noti e più volte citati, altri si sono aggiunti di recente. Resta la speranza che il nuovo Governo e il nuovo Ministro delle Infrastrutture mostrino una maggiore attenzione verso il settore.

Summary

The article reports a synthetic description of the main problems that today trouble the asphalt industry, which are now very heavy. Some of them are well known, some are new and more recent. The hope is that the new Italian Government will take them into consideration.

Trovarsi tra l'incudine e il martello non è una bella cosa. Quando poi i martelli sono più di uno, è molto peggio. Questa è esattamente la situazione in cui vengono martellate al calor rosso, fino all'incrudimento e oltre, le Aziende del settore stradale e cioè: chi fa le strade e il conglomerato bituminoso, chi vende componenti e additivi, i laboratori, ecc. Analoghi problemi hanno le industrie che producono le membrane bitume-polimero. Riesce forse a sopravvivere chi vende (servizi e macchine) all'estero, ma anche in questo caso ci possono essere problemi creati qui da noi.

Le prime martellate sono state inferte dalla crisi, prima globale e poi (più grave) nazionale, che ha fatto crollare gli investimenti per i lavori stradali e infrastrutturali; più volte, in varie sedi e testate giornalistiche, abbiamo avuto occasione di descrivere la situazione e di comunicare cifre e dati in proposito. Alcune delle nostre Aziende sono entrate in crisi, altre hanno iniziato a soffrire. Questo problema coinvolge



tutto il "sistema Paese" e ben poco possiamo fare, anche agendo in stretto contatto con ANCE e altri, se non reiterare il nostro grido di dolore.

Veri e propri colpi di maglio sono poi venuti dai pagamenti (e dai non-pagamenti) procrastinati dalle Amministrazioni oltre ogni limite di sopportazione; a ciò si aggiunge a un restringimento quasi feroce dei crediti da parte delle banche. Assistiamo al paradosso di Aziende con bilanci attivi che rischiano continuamente il fallimento per mancanza di liquidità. Al momento, è forse questo il problema più grave per le Aziende che operano in Italia.

Qualche illusione era venuta dalla Direttiva del Parlamento Europeo relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, anche se gli Stati membri avevano tempo ben due anni per recepirla (fino al 16 marzo 2013). Ora leggiamo che la Commissione Bilancio della Camera ha chiesto che sia tolto dalla legge Comunitaria 2011 il recepimento della Direttiva UE sul ritardo dei pagamenti. La Ragioneria dello Stato ha ribadito "i profili di indubbia onerosità per la finanza pubblica" e ha anche esteso il blocco dei pagamenti pubblici in presenza di debiti a ruolo. Ma, aggiungiamo noi, per la finanza privata (che poi rifornisce quella pubblica con i contributi fiscali pagati in varie forme) non esistono "i profili di indubbia onerosità"?

Ulteriori colpi di martello stanno arrivando, e verranno nell'immediato futuro, dalla inevitabile ristrutturazione del settore della raffinazione italiano. Le avvisaglie già si sono avveritate durante il Convegno di Roma del febbraio 2010, organizzato da SITEB e Unione Petrolifera. Anche questo settore è in sofferenza, per calo dei consumi e per vetustà di alcuni impianti. E' inevitabile che alcune raffinerie chiuderanno e altre ridurranno l'output di determinati prodotti. La disponibilità di bitume, soprattutto di quello industriale, diminuirà e i prezzi continueranno a salire. Pur in forma più grave, è questa una situazione comune ad altri Paesi Europei: si ricorderà che al succitato Convegno di Roma l'oratore della Colas (Francia) disse che la sua Società aveva già acquistato due raffinerie allo scopo di assicurarsi le forniture di bitume. Purtroppo le nostre Aziende non sono in grado di comprare raffinerie.

Chi potrebbe soffrire di più di questa situazione sono le Aziende produttrici di membrane bituminose: il bitume cosiddetto "industriale", adatto alla miscelazione con i polimeri impiegati, è una produzione tipicamente italiana. Il settore delle membrane è pure lui tipicamente italiano e si sostiene anche (e soprattutto ora) con le esportazioni. La situazione diventerebbe drammatica se questa industria non potesse far fronte agli impegni internazionali a causa della scarsità di bitume. Anche in questo caso si rischia di mettere in grande difficoltà un importante settore industriale che mantiene molte migliaia di famiglie.

SITEB è particolarmente sensibile a questi problemi e sta attivandosi per tracciare uno scenario realistico sul futuro, anche immediato, degli approvvigionamenti e del mercato del bitume, così da concordare delle soluzioni e permettere alle Aziende interessate di adeguarsi. Un'altra martellata per i produttori e applicatori di conglomerato, è costituita dal SISTRI, il sistema di tracciabilità dei rifiuti già previsto dalla finanziaria del 2008 e poi malamente avviato, con continui ripensamenti e rinvii. Secondo esperti di informatica, il SISTRI è un esempio da manuale di come non si debba gestire un progetto informatico. A parte questo, la sua obbligatorietà per il trasporto del fresato crea una infinità di incombenze e problemi ad un settore già abbondantemente stressato.

Questo si ricollega a un altro problema che i competenti Ministeri si ostinano a non voler risolvere o capire, con danni incalcolabili per l'ambiente e per l'economia: alludo alla classificazione del fresato come rifiuto. Il materiale derivato dal rifaci-





mento del manto stradale è a tutti gli effetti ottimo per essere riciclato, cosa fatta (e permessa) direttamente in loco. Si risparmia l'uso di bitume e soprattutto di nuovi inerti, con conseguenti grandi vantaggi per l'ambiente (meno cave). Solo riciclando in situ, il fresato non assume il ruolo di rifiuto. Questa tecnologia non è però applicabile in tutte le situazioni: i lunghi e ingombranti "treni" di macchine per il riciclaggio in situ trovano infatti applicazione nelle autostrade a più corsie e in strade similari; questa però non è la situazione più comune. Quando il fresato deve essere trasportato e riutilizzato altrove, o successivamente, allora nascono tutte le varie incombenze per le Aziende (SISTRI incluso). A questo proposito SITEB sta da tempo combattendo una battaglia su vari fronti, anche in collaborazione con ANCE, perché il fresato non sia più considerato un rifiuto ma un sottoprodotto, come avviene nel resto del mondo.

Ma le martellate non sono finite: non passa giorno che una ASL non vada a fare indagini presso qualcuno o che faccia presentazioni allarmistiche sia a riguardo del conglomerato bituminoso, sia delle membrane. Abbiamo cercato di capire se era possibile un maggior coordinamento di queste azioni, da parte dell'Istituto Superiore di Sanità o del Ministero, ma finora con scarso successo. In pratica gli Associati si sentono "tormentati" anche su questo fronte e cominciano a perdere certezze, aumentando le loro frustrazioni.

In proposito, non aiuta certo la recente comunicazione di IARC (vedi altra parte della Rassegna), di classificare il bitume stradale (SR) tra i possibili cancerogeni. Questo sulla base di considerazioni sui possibili meccanismi di

evoluzione biologica di determinate specie chimiche (*mechanistic studies*). Ciò non cambia la sostanza delle cose, in quanto tutte le prove sia epidemiologiche che tossicologiche (sulle cavie) non hanno mostrato alcuna evidenza di cancerogenicità, ma potrà dare ulteriori appigli a coloro i quali non si rendono conto del male e delle difficoltà che stanno creando a tutto un settore di capitale importanza per lo sviluppo del Paese. Poco importa che nella nuova classificazione il bitume si trovi in compagnia di altre 267 sostanze, tra cui il caffè e i vegetali in salamoia (sottaceti) e che esista una sola sostanza classificata "probabilmente non cancerogena": il caprolattame. La goccia, o meglio le tante gocce, che per alcuni Associati hanno fatto traboccare il vaso, sono stati poi i violenti nubifragi e le conseguenti alluvioni che hanno sommerso e in parte messo fuori uso alcuni impianti della Liguria e delle zone limitrofe. Come si vede, di "martellate" sull'incudine in cui si trova il settore ne sono arrivate parecchie e hanno anche fatto gravi danni. Nonostante tutto, la volontà di resistere c'è. E' questo più che mai il momento di restare uniti e di continuare a dar forza a una Associazione che possa rappresentare i problemi di tutti. ■

