



Siteb: si scenderà a 27 milioni di tonnellate (-16%) – Manutenzione stradale a rischio

Asfalto, nel 2009 crollo della produzione

La manutenzione e la costruzione delle strade è in crisi e i contraccolpi si fanno sentire anche per le aziende rappresentate da Siteb, l'associazione che raggruppa gli operatori della filiera dell'asfalto.

«Quest'anno, in Italia, gli investimenti in attività di manutenzione e costruzione di strade sono stati tra i più bassi d'Europa – rivela Stefano Ravaoli, direttore di Siteb – e mentre all'estero questi stanziamenti hanno proseguito in un trend di crescita, il nostro paese chiude una annata negativa da record».

I numeri del resto sono impietosi. «In una situazione normale, produciamo almeno 40 milioni di tonnellate di asfalto all'anno, il 90% dei quali va nella manutenzione. Negli anni passati eravamo sopra questa soglia minima, con 42, 44 anche 45 milioni di tonnellate. Poi è iniziata una brusca discesa: nel 2007 abbiamo toccato 35 milioni e nel 2008 scenderemo a 32. E le previsioni per il 2009 sono terribili, appena 26-27 milioni».

Uno scenario che vuol dire crisi per il settore ma anche strade con minor manutenzione, e quindi potenzialmente più insicure. «È così – commenta Ravaoli – perché se il 90% è impiegato nelle manutenzioni, è evidente che non faremo la stessa manutenzione stradale. Le amministrazioni non hanno fondi e i primi lavori a essere rinviati sono questi».

Secondo il Siteb, con una produzione di 40 milioni di tonnellate di asfalto si copre annualmente la manutenzione di circa l'8% della rete stradale totale, che in Italia è di circa 500mila km (64% di viabilità locale, 30% regionale, 5% statale e

MA L'ITALIA RESTA FORTE NELL'EXPORT	
I principali dati sull'industria nazionale dell'asfalto e del bitume	
Aziende del comparto	circa 4.000
Addetti del settore	oltre 500.000
Giro d'affari annuale	3,8 miliardi di euro
Asfalto prodotto nel 2008 (stima)	32 milioni di tonnellate (35 milioni nel 2007)
▶ Bitume italiano esportato	33% del totale

l'1% autostradale). Il calo previsto a fine 2008 farà scendere al 6% la quota di manutenzione, quota che si ridurrà ancora, se lo scenario non cambierà.

Siteb ricorda che l'Italia è in controtendenza: gli altri Paesi europei aumentano gli investimenti, con ricadute sul mercato italiano. Si stima infatti che nel 2008 il 33% del bitume prodotto in Italia sia stato esportato all'estero.

Ma Ravaoli vuole sottolineare un altro aspetto importante.

5
ANNI
Attuale durata del manto di asfalto

Anche con una produzione di conglomerato bituminoso ridotta come quella attuale, racconta il direttore del Siteb, le strade potrebbero essere buone se fossero state fatte meglio: abbiamo tecnologie e materiali per aumentare la durabilità cosa che non viene mai sfruttata. Ad esempio, se i bitumi modificati (usati per gli asfalti drenanti) fossero impiegati per i materiali normali si otterrebbero manti di usura che invece di durare 5 anni come adesso, resisterebbero 15 anni: «Se avessimo sfruttato queste opportunità non ci troveremo in questa situazione attuale anche a fronte delle difficoltà delle pubbliche amministrazioni».

La responsabilità, sempre secondo il direttore del Siteb, è in

gran parte delle stazioni appaltanti. «L'industria sforna queste novità ogni anno e le porta all'attenzione di coloro che mettono in gara gli appalti per le pubbliche amministrazioni. Questi enti sono pochissimo ricettivi, sono lenti nel recepire, nel capire e nell'appaltare con queste tecnologie. Il paradosso è che talvolta questi prodotti sono anche meno costosi di quelli tradizionali».

E poi c'è la questione del capitolato: «Ogni comune o provincia ne ha uno diverso. Ma che differenza c'è tra il capitolato per la manutenzione stradale di Padova e di Treviso? Eppure sono documenti diversi».

All'edizione di quest'anno di Asphaltica (il salone dedicato al settore che si è svolto a Padova nei giorni scorsi) Siteb ha scelto il tema della sostenibilità: l'associazione ha sottoscritto un protocollo con Anci per l'avvio su tutto il territorio nazionale di una campagna per il risparmio energetico e la limitazione delle polveri sottili nelle attività di manutenzione stradale. Un secondo obiettivo è di incrementare le pavimentazioni stradali riciclate: attualmente solo 3 milioni di tonnellate su 14 recuperate, pari a circa il 20% del totale. In Germania la quota è del 70% e in Olanda del 100 per cento. ■

FRANCO TANIEL

IN VETRINA AD ASPHALTICA 2008

Ghiaccio e polveri sottili i nemici del bitume hi-tech

Le difficoltà che il settore dei conglomerati bituminosi attraversa in questi ultimi anni non ha frenato la ricerca di nuovi prodotti sempre più specifici. Il più conosciuto di questi "asfalti speciali" è quello drenante, che è abbastanza diffuso sulle nostre strade principali: le stime 2008 calcolano in 70 milioni di mq la superficie complessiva pavimentata con il drenante contro gli appena 16 milioni di dieci anni fa.

Ma la vera novità di quest'anno, presentata nel corso di Asphaltica la rassegna specializzata svoltasi a Padova, è l'asfalto anti-ghiaccio, che abbassa il punto di congelamento dell'acqua e impedisce alla neve di attecchire (si veda foto a fianco).

Giuseppe Carraro della Co-Bit di Lonate Pozzolo, spiega: «Si chiama No-Ice ed è un conglomerato che contiene un filler a base di silicati e cloruri: quello che utilizziamo noi e per il quale abbiamo l'esclusiva in Italia si chiama Telco Ice e abbassa il punto di congelamento dell'acqua. In questo modo, graduando il filler nel conglomerato, si evitano il ghiaccio fino a -15 gradi. Così la neve che si deposita si scioglie e si può ritardare l'intervento con il sale. Abbiamo già fatto delle applicazioni con ottimi risultati: una tra le più interessanti oltre naturalmente all'utilizzo nelle zone di montagna è quella sui cavalcavia, dove l'asfalto si ghiaccia molto più velocemente che altrove».

Un altro asfalto particolare è quello che "cattura" le polveri sottili: in

questo caso si tratta di applicare un rivestimento superficiale all'asfalto con un prodotto a base di ossidi di titanio, elemento che in presenza di luce è in grado di combinarsi chimicamente con i composti chimici inquinanti precursori delle polveri sottili, trasformandoli in sali minerali e calcare.

Molto interessanti per l'ambiente sono anche i cosiddetti "asfalti tiepidi" o a bassa temperatura. La produzione e messa in opera di asfalti a



■ Strada con asfalto No-Ice

temperature anche di oltre 40 gradi inferiori alla norma permette risparmi energetici pari anche al 30%. Basta pensare che la produzione di tre autocarri di asfalto a 160-170 gradi richiede un consumo di gas pari a quello bruciato in un anno per riscaldare una casa per quattro persone. La lavorazione a bassa temperatura permette anche una diminuzione delle emissioni di CO2 e degli ossidi d'azoto, oltre a facilitare la stesa del materiale sulla strada.

Nel settore dei materiali per i sottofondi stradali una delle novità più interessanti di Asphaltica è un conglomerato cementizio prodotto dalla EcoMen del gruppo Mefin e battezzato Ecorain. Il materiale è specificamente pensato per un utilizzo nei sottopassaggi e nei tratti stradali in trincea. Grazie alla sua granulometria e ai componenti della miscela, Ecorain impedisce la risalita delle acque di falda. Il prodotto è disponibile da pochi mesi ed è già impiegato nel Passante di Mestre. ■ F.Tan.