

Filiera in crisi. Gli effetti del Patto di stabilità interno sui bilanci dei Comuni e l'aumento dei prezzi del bitume frenano il business delle imprese del settore

Manutenzione strade, mancano i fondi

Giavarini (Siteb): «Si sta deteriorando un patrimonio di 5 mila miliardi, di cui 800 per il manto d'usura»

Enrico Netti

«Le casse sono vuote, mentre in passato c'era un budget di 300-500 mila euro l'anno per l'ordinaria manutenzione». Parola di Fulvio Briano, sindaco - al secondo mandato - di Cairo Montenotte, nell'entroterra savonese. In diverse vie del paese avvallamenti e buche rendono non rinviabili gli interventi di manutenzione, ma la situazione è destinata a deteriorarsi. «Quest'anno sono venuti meno trasferimenti per 700 mila euro - spiega - e con lo stop della rata Imu di giugno non sappiamo come fare». Si pensa di intervenire con dei rattoppi per mettere in sicurezza i punti più a rischio. Situazione peggiore a Reggio Calabria, comune commissariato, dove «i cittadini possono "adottare una buca"» - racconta Saverio Cuoco, presidente del comitato regionale dell'Unione nazionale consumatori. La situazione è di degrado generalizzato e in più manca la segnaletica che avverte dei pericoli. Spesso dipende dalla buona volontà e dall'iniziativa dei cittadini». Il problema è lo stesso: «Manca la cassa - aggiunge - e con la Tares i cittadini pagheranno per un servizio che non hanno».

A Napoli invece l'inchiesta sui danni causati dalle buche venerdì ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati di Luigi de Magistris, sindaco, e dell'assessore alla Mobilità, Anna Donati.

Le cose ora vanno un po' meglio a Brescia, lungo la tangenziale sud. Qui le buche e il manto deteriorato avevano obbligato la Provincia ad abbassare la velocità consentita all'assurdo (per una tangenziale) limite di 50 chilometri all'ora. «Da due anni non riusciamo a mantenere gli standard di manutenzione programmata - premette Maria Teresa Vivaldini, assessore ai lavori pubblici della provincia di Brescia - e dai 6-8 milioni a disposizione prima del Patto di stabilità ora siamo intorno ai 2-4. La Provincia ha in cassa 180 milioni che non può utilizzare per colpa del Patto di stabilità». Comunque da un paio di settimane il

manto della tangenziale sud è stato quasi tutto rifatto. «Si tratta di un'opera straordinaria e probabilmente sforeremo il Patto - aggiunge Vivaldini -, perché queste strade hanno bisogno di opere indifferibili che assicurino l'incolumità degli utenti». Dopo questa prima tranche d'interventi da 1,8 milioni la Provincia di Brescia avvierà altri lavori sulla rete viaria per ulteriori 2 milioni, mentre a settembre verranno investiti 4 milioni per la manutenzione ordinaria.

L'emergenza strade dissestate colpisce un po' tutta l'Italia: i lavori non partono a causa della mancanza di fondi. «Si sta deteriorando un patrimonio che vale circa 5 mila miliardi, di cui 800 attribuibili al valore del solo manto d'usura». La stima è di Carlo Giavarini, presidente della Siteb (Associazione italiana bitume asfalto strade), che fa il punto della situazione: «A parte alcune piccole province con

CADUTA LIBERA

Negli ultimi anni il continuo calo dell'attività ha portato alla chiusura di circa un terzo delle aziende specializzate

un livello mediamente positivo di manutenzione, ovunque sono stati ridotti i budget, per altro già tagliati negli anni precedenti. In sostanza praticamente non si fa più manutenzione. Solo toppe che servono temporaneamente per la sicurezza».

Una conferma viene dai consumi di conglomerato: nel 2012 si è arrivati a circa 22 milioni di tonnellate contro i 46 di sei anni fa. «Per un livello accettabile di manutenzione si devono usare almeno 40 milioni l'anno», osserva Giavarini. In più, il costo del bitume negli ultimi anni è quasi raddoppiato, passando dai 275 euro la tonnellata del 2006 ai 520 del 2012. Rincarare che unitamente al calo degli appalti stanno mettendo in ginocchio la filiera della manu-

tenzione. «Oggi sono attive circa 400 imprese contro le oltre 600 degli anni pre-crisi» aggiunge il presidente della Siteb.

A chiudere sono soprattutto le piccole realtà e chi riesce a sopravvivere affronta tagli drastici. «Nei primi tre mesi dell'anno abbiamo visto un ulteriore calo del 10% dell'attività - sottolinea Graziano Carrà, a.d. della Sintexcal, impresa stradale attiva nel Centro-Nord -. Come gruppo i ricavi toccano i 50 milioni rispetto ai 100 del 2008 e il calo del personale segue lo stesso trend». A pesare è anche un altro nodo: l'inasprimento delle condizioni del credito bancario. «Siamo considerati un settore a rischio e le banche non ci scontano le fatture di certi Comuni e Province, di fatto considerate in default».

Ha giocato la carta della parziale riconversione nelle opere idrauliche e in cemento armato Mauro Bacchi, direttore tecnico della Impresa Bacchi. «Negli ultimi tre anni Comuni e Province hanno ridotto la manutenzione anche del 60% e si interviene solo nelle situazioni più a rischio, mentre servono piani mirati».

«Per ora contiamo su pochi lavori programmati - conferma Giuseppe Capuano della Tecno Beton, impresa che produce conglomerato, attiva in Campania e nel Lazio - e per evitare i licenziamenti abbiamo concordato qualche prepensionamento e fatto ricorso alla Cig».

Per cercare di venire incontro ai budget low cost delle amministrazioni locali è stato ideato "Hp1000 green", un legante chimico della Iterchimica, Pmi bergamasca specializzata negli additivi chimici per le pavimentazioni stradali. «Con l'impiego di questo additivo - spiega l'amministratore delegato Federica Giannattasio - è possibile ripristinare un tratto recuperando al 100% il "vecchio" asfalto fresato. Rispetto alle soluzioni tradizionali a caldo si possono ottenere risparmi intorno al 40%».

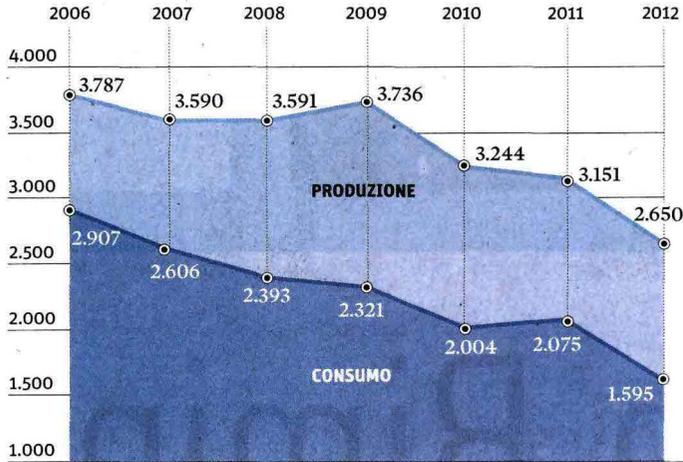
enrico.netti@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Carenza d'asfalto

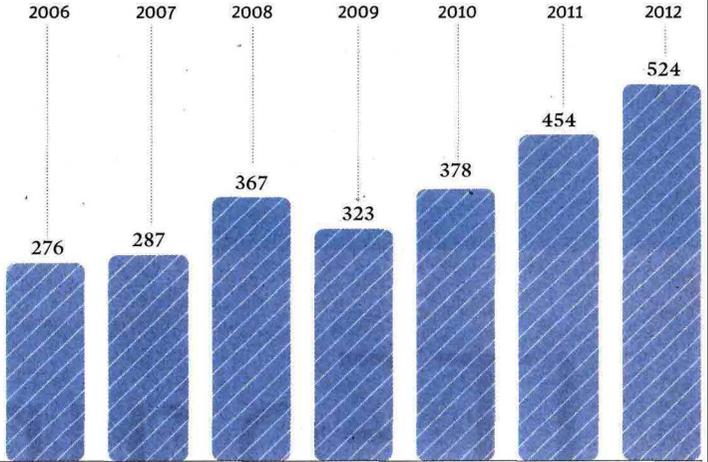
PRODUZIONE E CONSUMO DI BITUME IN ITALIA...

In migliaia di tonnellate



...E IL SUO COSTO

Euro per tonnellata



Fonte: Siteb

