

## ► LA VIA SBAGLIATA

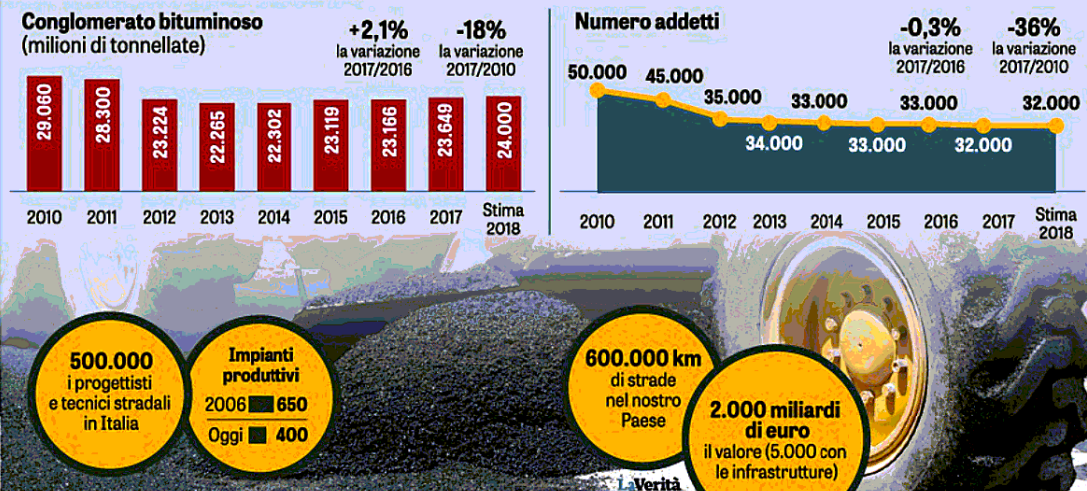
di GIANLUCA BALDINI



In Italia, dal 2006 ad oggi, la pubblica amministrazione, proprietaria di oltre 600.000 chilometri di rete stradale asfaltata, ha risparmiato circa 10 miliardi di euro in lavori di manutenzione del manto stradale evitando di mettere in opera circa 180 milioni di tonnellate di conglomerato bituminoso. La decisione è motivata dalla crisi economica che si è abbattuta sull'Occidente e dalla necessità per il nostro Paese di rispettare il Patto di stabilità. I dati arrivano da una stima che Siteb - Strade italiane e bitumi, associazione di riferimento per il settore, ha realizzato per *La Verità*.

Il problema è che le strade non riparate al momento giusto tendono nel tempo a deteriorarsi sempre di più, così oggi, nel 2018, per met-

### IL SETTORE DELL'ASFALTO IN CIFRE



# Dieci miliardi di tagli all'asfalto Risultato? Buche per 42 miliardi

Una ricerca di Siteb spiega l'esito di 12 anni di politiche di risparmi controproducenti. Persi 18.000 posti di lavoro e 1.500 imprese. E il conto per rimettersi alla pari con la manutenzione vale due Finanziarie

tere a posto le varie buche presenti su grandissima parte della rete stradale italiana, di miliardi ne servirebbero circa 42. Purtroppo il risultato di questa pessima applicazione della spending review ha prodotto diverse vittime: non solo un incremento del numero di incidenti e delle persone che hanno perso la vita sulle strade italiane a causa della pericolosità del manto di asfalto, ma anche tutti gli addetti ai lavori che negli ultimi 12 anni hanno perso il posto di lavoro.

I dati sono impressionanti: come spiega il direttore dell'associazione **Stefano Ravaoli**, fino al 2006 il settore dell'asfalto in Italia produceva circa 45 milioni di tonnellate l'anno di conglomerati bituminosi, oggi siamo fermi a circa 22-23 milioni, pressappoco la metà. Per questo il numero de-

gli addetti è sceso da oltre i 50.000 del 2006 ai circa 32.000 del 2017, un calo del 36%. Una vera e propria decimazione delle 3.500 aziende presenti sul nostro territorio nel 2006, ne sono state falcidiate circa 1.500 e oggi, nel

**Dal 2010 al 2018 l'intero comparto ha visto calare il fatturato del 16,6%**

2017, il numero delle società attive sfiora le 2.000 unità. Un danno che ha interessato anche tutto l'indotto del settore (progettisti e tecnici stradali, trasportatori eccetera) che conta circa 500.000 impiegati. Il settore è dunque tuttora in grande crisi e gli impianti produttivi italiani so-

prattutto quelli vecchi e obsoleti, chiudono uno dopo l'altro. Dodici anni fa avevamo circa 650 impianti produttivi, oggi si arriva a malapena a 400, con un calo del 40%. Il problema, come spiega il direttore di Siteb, è «anche la frammentazione e polverizzazione delle aziende sul territorio. In Italia a ogni impianto spesso corrisponde una azienda e la maggioranza delle compagnie del settore, infatti, non produce asfalto, ma si occupa solo della messa in opera».

L'effetto di tutto ciò è che il valore della produzione è crollato. Dal 2010 (anno in cui la produzione di conglomerato bituminoso era già scesa a 29 milioni di tonnellate) al 2018, sempre secondo i dati Siteb, il mondo dell'asfalto ha dovuto dire addio a un ulteriore 16,6% del fatturato, passato da

1.700 miliardi a circa 1.440. L'origine di tutto questo, va detto, non è però da imputare solo alla crisi ma anche a decisioni sbagliate. Molte amministrazioni locali hanno creduto di poter rinviare nel tempo le spese legate alla manutenzione stradale, ritenendo che una strada dissestata fosse comunque una strada utilizzabile introducendo qualche limite di velocità, senza fare eccessivi danni, ma non è stato così. C'è stato dunque anche un problema di mancanza di competenza tecnica. Il punto è che un buco nell'asfalto tende ad allargarsi col tempo e, una volta giunti alla fondazione stradale, spiega Ravaoli, «la spesa per la riparazione può aumentare fino a cinque volte».

L'Italia, inconsapevolmente o meno, sta dunque sprestando un piccolo tesoro.

Secondo la stima di Siteb, i circa 600.000 chilometri di strade italiane valgono almeno 2.000 miliardi di euro (se si considera solo il manto stradale e la sovrastuttura), valore che sale a circa 5.000 miliardi se al-

**«È fondamentale che il nuovo governo cambi marcia rispetto al passato»**

l'interno del conteggio si prendono in considerazione anche le gallerie, i ponti e i viadotti.

Un tesoretto che si sta lentamente e letteralmente sgretolando, comportando costi sempre maggiori che spesso le amministrazioni comunali non si possono permettere, e causando un

numero di vittime in aumento. A questo si aggiunge anche l'aumento del prezzo dell'«ingrediente» primario per fare l'asfalto, il bitume, derivato dal petrolio. Rispetto ai 50-60 dollari al barile di greggio cui il mercato era abituato, oggi il valore del petrolio è salito intorno ai 75-80 dollari. Senza considerare che, nel frattempo, l'euro si è deprezzato rispetto al dollaro. Tutto questo ha causato un aumento del 25-30% del prezzo del bitume, fattore che di certo non aiuta un settore da tempo al collasso.

Per questo Siteb tramite il suo presidente **Michele Turini**, fa un appello al governo: «È ora fondamentale che il nuovo esecutivo imprima un deciso cambio di marcia rispetto ai precedenti, puntando, per quel che concerne il trasporto su gomma, su una seria politica di manutenzione del patrimonio di strade esistenti e, in particolare, di quelle comunali e provinciali che sono le più disastrose». Di certo le istituzioni dovranno fare qualcosa per risolvere il problema. Se non si corre ai ripari, il rischio concreto è che il contribuente si troverà a pagare un sacco di soldi per rammentare strade ammalorate ormai da troppo tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA **STEFANO RAVAIOLI**

## «I piccoli del settore destinati al ko»

«Le mini aziende non resistono senza commesse e con bandi pubblici al ribasso»

peggio. Il manto stradale si logora, forma buche e fessure sempre più profonde che si allargano, scavano fino a danneggiare irrimediabilmente la fondazione stradale. A quel punto non si torna più indietro: la strada è da ricostruire da zero o quasi. Così la spesa può lievitare fino a cinque volte il costo necessario per una riparazione. Per risparmiare oggi, si spende il doppio (o anche di più) domani».

**Come vengono date in appalto le opere legate al manto stradale?**  
«È uno dei grandi problemi del settore. Di solito le ammi-



**PREOCCUPATO** Stefano Ravaoli

nistrazioni ricorrono al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (un istituto che prevede un bilanciamento tra l'aspetto tecnico e quello economico e ambientale più soddisfacente, ndr) solo per appalti importanti, ovvero sopra una certa soglia, solitamente fissata a 2 milioni di euro. Al di sotto di questa soglia, si aggiudica ancora con il massimo ribasso. Ma questa non è sempre la soluzione migliore. Il punto è che la maggior parte delle commesse di manutenzione stradale è ben inferiore ai 2 milioni di euro. Questo significa che la maggior parte delle commesse raramente tiene in considerazione il fattore qualità dell'innovazione tecnologica e dell'ambiente e a

lungo andare ciò comporta un deterioramento delle strade italiane».

**Quanto ha inciso tutto ciò sull'occupazione?**

«Il comparto italiano dell'asfalto è costituito perlopiù da migliaia di piccole aziende private di impianto proprio che si occupano principalmente di messa in opera e non di produzione dell'asfalto. Sono oltre 2.000 quelle con meno di 10 addetti. Gli impianti oggi in attività sono circa 400, ma solo pochissime aziende ne possiedono più di uno e sono strutturate sul territorio. Va da sé che se non ci sono opere di manu-

tenzione queste società faticano ad andare avanti e finiscono per chiudere. Il nostro è un mercato particolare: in Francia, ad esempio, le aziende sono poche decine, sono molto più grandi e ben strutturate per coprire il territorio, e detengono più impianti. In un momento di magra come quello che stiamo vivendo, dunque, probabilmente finirebbero per resistere meglio rispetto a quelle italiane. In Italia ci sono molti impianti fermi che non lavorano perché non ci sono commesse. Molti di questi non ripartiranno più perché sono fermi da troppo tempo. La produzione di asfalto in Italia negli ultimi dodici anni si è dimezzata e, purtroppo, tutto lascia intuire che non si tornerà più ai valori precedenti alla crisi, anche se è ragionevole attendersi una ripresa che in questi anni, per quanto annunciata, non si è mai verificata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA