

# Gli investimenti scarseggiano e il patrimonio stradale si deteriora

ITALIA TRA I PRIMI PAESI A DOTARSI DI AUTOSTRADE MODERNE. IL SOLO MANTO SUPERIORE VALE 1,27 MILIARDI. UN DOSSIER DELLE IMPRESE DEL BITUME E DELL'ASFALTO LANCIA PERÒ L'ALLARME SUL PEGGIORAMENTO DELLO STATO DI MANUTENZIONE CHE INCIDE SULLA SICUREZZA

**Sibilla Di Palma**

*Milano*

Il deficit negli investimenti sta progressivamente deteriorando il patrimonio stradale italiano, con pesanti conseguenze in termini economici di sicurezza degli automobilisti. A lanciare l'allarme è il Siteb, l'associazione che raggruppa il 75% delle imprese che operano nel settore del bitume e dell'asfalto. Lo fa con il suo "Dossier sul valore delle strade" che lancia l'allarme su una situazione in progressivo peggioramento.

In Italia il valore delle strade ammonta, dunque, per il solo manto superiore, cioè asfalto, misto cementato e strato stabilizzato, a circa 1,27 miliardi di euro. E' una stima che sale sensibilmente e raggiunge i 5 mila miliardi di euro considerando anche i costi accessori di progettazione. «Dopo aver accolto negli scorsi mesi con fiducia — sottolinea Carlo Giavarini, presidente del Siteb — gli annunci del neo ministro Corrado Passera che aveva previsto il repentino avvio di un piano di ammodernamento infrastrutturale nazionale, le no-

stre aziende sono ancora oggi in attesa di concrete misure finalizzate alla realizzazione di un serio programma per rimettere in sicurezza le nostre strade». E intanto il patrimonio stradale va in malora, con buona pace di chi le arterie italiane le deve percorrere ogni giorno.

Secondo il rapporto, l'Italia è stato uno dei primi Paesi a dotarsi di un sistema di moderne autostrade, subendo però negli ultimi anni un preoccupante arretramento. Mentre tutte le altre nazioni europee hanno sviluppato infrastrutture evolute, afferma il dossier, nello Stivale le arterie autostradali sono aumentate di soli 187 km in 14 anni. La condizione della restante rete è insoddisfacente e non permette di garantire i requisiti minimi di sicurezza.

In particolare, secondo l'associazione, la produzione di asfalto è scesa dai 44 milioni di tonnellate annue impiegate per tenere in sicurezza la pavimentazione stradale nel biennio 2005-2006, ai 27 milioni registrati nei primi sei mesi del 2012. Un trend negativo che dovrebbe proseguire anche per il resto dell'anno, secondo queste previsioni tutt'altro che ottimistiche. «Per tenere in sicurezza le strade bisognerebbe invece tornare al livello minimo di 40 milioni di tonnellate annue», spiega il presidente dell'associazione.

Oltre alla mancanza di investimenti da parte delle amministrazioni centrali e locali, a mettere a rischio un setto-

re che conta 4 mila imprese e 50 mila addetti con un indotto di 500 mila lavoratori sono però anche i ritardati pagamenti della pubblica amministrazione, i costi della burocrazia e la stretta creditizia.

A costituire il patrimonio italiano sono soprattutto le strade comunali extraurbane (312.149 km), quelle provinciali (118.892 km) e le strade comunali urbane (171.479 km di estensione). Queste ultime sono quelle che versano in condizioni peggiori e su cui la manutenzione è stata ridotta maggiormente negli ultimi anni. A completare il

quadro sono le arterie autostradali con 6.588 km, mentre le strade vicinali, di più difficile stima (184.655 km), sono spesso private o non asfaltate. «Per troppo tempo si è ignorato che la rete stradale di un Paese esteso come l'Italia — prosegue Giavarini — è un vero e proprio patrimonio e un asset strategico da non trascurare; se non si fa adeguata manutenzione, la pavimentazione degrada, diventa pericolosa e poco confortevole nel giro di 8-10 anni, fino a dover essere completamente rifatta dopo 12-15 anni».

Guardando la situazione a livello regionale, secondo i dati dell'associazione, il degrado sarebbe diffuso a macchia di leopardo, con alcune amministrazioni, in particolare i piccoli centri, abbastanza virtuose e le grandi città che detengono la maglia nera. «Considerato 100 come valo-

re di massimo degrado, l'area Nord Ovest raggiunge il livello 60, che implica uno stato di

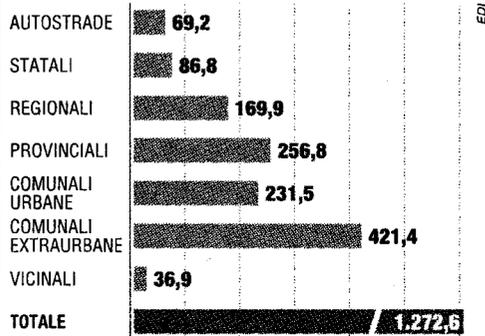
collasso degli strati di base», sottolinea Giavarini. Migliore la situazione nel Nord Est che si attesta sul livello 50 (degrado superficiale); mentre il Centro raggiunge il punteggio più preoccupante, cioè 70, a testimonianza del collasso di tutta la struttura stradale. Non esistono, invece, dati ufficiali relativi al Sud Italia.

L'Italia ha dunque un sistema di viabilità che andrebbe dunque riammodernato perché «ridotto mediamente al 50% della sua effettiva validità», aggiunge Giavarini. Pena la necessità di dover attuare tra qualche anno investimenti per il recupero ben più ingenti di quelli richiesti attualmente. Lo stato non ottimale delle strade si traduce, infatti, ogni anno in circa 170 mila ricoveri ospedalieri e in oltre 600 mila richieste di intervento al pronto soccorso che, insieme alle invalidità e alle giornate di lavoro perse, comportano dei costi che si aggirano attorno a 40 miliardi di euro l'anno. Spese che potrebbero essere drasticamente ridotte attraverso una corretta programmazione di interventi biennali di manutenzione. «Ma anche grazie a un maggior equilibrio nella gestione dei fondi a livello territoriale e con la limitazione del Patto di Stabilità che non permette di spendere le risorse economiche disponibili oltre un certo limite anche per i comuni più virtuosi», conclude il leader dell'associazione.

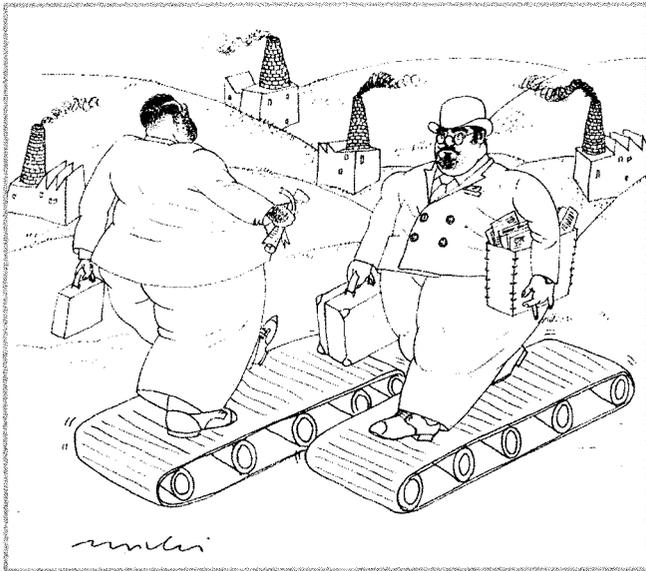
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL COSTO DEL MANTO STRADALE

In miliardi di euro



Fonte: elaborazioni ANCI su dati ISTAT



Le arterie autostradali sono aumentate di soli 187 km in 14 anni

