

Il 2022 ha segnato una decisa frenata alla crescita della produzione di asfalto (conglomerato bituminoso), principale indicatore dello stato di manutenzione della nostra rete stradale, registrata negli scorsi anni. Il boom dei costi energetici e dei valori delle materie prime ha bloccato le attività di costruzione e di manutenzione delle strade. Gli effetti del PNRR stentano ancora vedersi sul settore che però nei primi mesi del 2023 ha registrato una significativa inversione di tendenza (+23% nel primo trimestre) che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

La fotografia emerge dalla nuova analisi trimestrale effettuata dall'Associazione **SITEB** - Strade Italiane E Bitumi, resa nota in occasione di **Asphaltica**, il Salone dedicato alle tecnologie e soluzioni per pavimentazioni stradali, sicurezza e infrastrutture viarie, promosso dall'Associazione e da Veronafi e in corso fino **al 7 maggio** presso la fiera di Verona.

Innovazione tecnologica, sostenibilità, sicurezza e implementazione del PNRR sono i quattro pilastri attorno a cui ruota questa edizione della manifestazione che vede oltre **80 espositori** mettere in mostra macchine stradali, tecnologie e soluzioni per pavimentazioni stradali sicure e a basso impatto ambientale, più di **30 tra convegni, workshop e approfondimenti** e **1 area esterna** in cui sono esposte macchine e impianti e un'area dedicata a dimostrazioni demodinamiche.

Lo scorso anno la produzione di bitume ha registrato un significativo calo (-17%), dovuto al vertiginoso aumento dei costi energetici e delle materie prime che hanno frenato l'industria del settore stradale proprio quando la ripresa sembrava consolidata e avviata a recuperare quanto perso nei lunghi anni di crisi economica (iniziata nel 2008, ma che ha avuto nel 2016 il punto più basso di produzione e redditività).

I lavori di fatto si sono fermati in quanto, senza certezza di ristori e senza provvedimenti di revisione prezzi negli appalti pubblici, gli operatori sono stati esposti a rischio fallimento.

Il valore economico della produzione di conglomerato è così diminuito di circa 670 milioni di euro.

Il 2023 invece è, invece, iniziato in modo decisamente positivo. I costi del gas metano e dell'olio combustibile si sono notevolmente ridotti (senza però tornare sui valori pre-crisi) e i dati sulle vendite del bitume nel primo trimestre 2023 hanno registrato un significativo incremento (+23%), al punto che si potrebbe ipotizzare per il conglomerato bituminoso una stima di chiusura del 2023 allineata sui valori del 2021, se non addirittura superiore, attorno ai 37,8 mln di tonnellate.

È comunque ancora presto per parlare di crescita proiettata sull'intero anno, molto dipenderà dal costo del petrolio nei prossimi mesi, dal rapporto euro/dollaro, dalla guerra in Ucraina e dal clima.

Per il settore dei lavori stradali si tratterebbe di un vero e proprio ritorno ai livelli pre-crisi, con una crescita decisa rispetto al 2016, quando le attività di costruzione e manutenzione di strade avevano toccato il fondo con sole 22,3 milioni di tonnellate di asfalto.

	2023 (Prima Stima)	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	% 22/21
<b>Conglomerato bituminoso (mln di tonn.)</b>	37,8	31,2	37,6	32	30,1	26,6	23,6	22,3	-17,1
<b>Valore della produzione e posa in opera (manutenzione)– mln di €</b>	3.600	2.900	3.570	2.470	2.260	1.865	1.608	1.476	-18,7
<b>Addetti</b>	38.000	38.000	35.000	34.000	32.000	31.000	31.000	33.000	-
<b>Impianti di produzione</b>	400	400	400	390	380	380	380	400	-

*“I dati relativi allo scorso anno”, ha sottolineato il Presidente SITEB - **Michele Turrini**, “evidenziano come i benefici dei fondi stanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza stentino ancora a farsi sentire sul mondo dei lavori stradali. Il PNRR costituisce un’opportunità unica per rimettere in sesto la nostra rete viaria, abbandonata a sé stessa da troppi anni, ma a patto di intervenire tempestivamente per risolvere alcune criticità. In primis, quelle relative alle tempistiche di attuazione. I fondi del PNRR, salvo deroga, dovranno infatti essere spesi entro il 2026 e questo è il vero problema per l’Italia. Ad oggi i fondi ci sono, ma mancano ancora numerosi progetti e senza progetti non si può procedere né agli appalti, né tantomeno all’esecuzione delle opere. Scontiamo il fatto che molto spesso, negli uffici tecnici di Comuni, Province e Regioni, mancano le competenze tecniche per progettare e strutturare tali opere. Senza i progetti queste risorse, per il nostro Paese preziose, non saranno utilizzate”.*

*“Al Governo abbiamo avanzato tre specifiche proposte per guidare una ripresa reale, sostenibile e concreta dei lavori stradali”, ha concluso Turrini, “Alla luce di quanto accaduto negli ultimi 18 mesi e della necessità di ammodernamento e messa in sicurezza della nostra*

*rete, abbiamo chiesto di rendere strutturali i provvedimenti di revisione prezzi e ristori, già avviati con il governo precedente, in occasione di aumenti energetici e di materie prime non prevedibili.*

*Per inserire il nostro Paese al centro della transizione ecologica europea abbiamo sollecitato poi la definizione dei CAM (Criteri Ambientali Minimi) per il settore strade.*

*Infine, riteniamo necessario prorogare ulteriormente il programma "Industria 4.0" che ha molto aiutato gli investitori ad acquistare macchine e impianti svecchiando il parco precedente allineandosi con le più recenti disposizioni ambientali".*

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER**

