

SITEBSi srl

Rassegna del bitume

RIVISTA DEL SITEB-ASSOCIAZIONE ITALIANA BITUME ASFALTO STRADE

ESTRATTO DAL N° **15/90**

Uno sguardo al mercato italiano dei bitumi

Giorgio Legnani

Uno sguardo al mercato italiano dei bitumi

Obiettivi e prospettive per il SITEB

Giorgio Legnani

Come di consueto l'annuale Assemblea del SITEB è servita per un utile scambio di idee sulle prospettive del settore bitumi e sugli obiettivi futuri della nostra Associazione.

Si ritiene utile riassumere qui di seguito una serie di cifre e di dati che possono costituire una specie di cornice entro cui meglio mettere a fuoco i contorni e la rilevanza del contesto nel quale si muovono le attività delle Aziende Associate e del SITEB.

Anzitutto l'andamento dei consumi di bitume in Italia: dai 2.52 milioni di t nel 1988 siamo passati nel 1989 a 2.46 milioni di t con una riduzione del 2.4%.

Anche da noi, l'85% circa del consumo di bitumi è destinato al settore delle pavimentazioni stradali.

Il patrimonio stradale italiano, prendendo in considerazione la sola viabilità extra-urbana, viene valutato intorno ai 300.000 Km così suddivisi:

Autostrade	6.100 Km (50% IRI)
Strade statali	45.500 Km
Strade provinciali	108.000 Km
Altre strade	142.000 Km

Di questo complesso viario, poco meno di 24.000 Km (circa l'8%) costituiscono la cosiddetta rete di "grande viabilità" sulla quale transita oltre il 50% del trasporto merci su strada.

Fanno parte di questa rete di "grande viabilità" le autostrade ed i relativi raccordi, i trafori (41 Km), le superstrade e le più importanti strade statali, oltre a circa 2.000 Km di strade in corso di statalizzazione. L'ANAS, Azienda Nazionale Autonoma per le Strade, era stata investita, qualche anno fa della responsabilità di realizzare un razionale ed organico programma di ripristino e di adeguamento delle infrastrutture stradali, classificate di grande comunicazione, mediante l'attuazione di un "Piano Decennale", Legge 531 del 1982.

Tale piano oltre all'adeguamento della funzionalità della rete di grande comunicazione, prevedeva anche la realizzazione e l'ammodernamento di itinerari al servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali e intermodali ed infine il miglioramento di itinerari per i quali non esistono collegamenti stradali sufficienti o mezzi di trasporto alternativo.

L'impegno finanziario totale, secondo una delle stime più recenti, prevedeva un costo finale di 48.000 miliardi per la viabilità statale e di 41.000 miliardi (di cui 28.000 di contributi a carico dello Stato) per le autostrade in concessione.

Noi operatori del settore dei leganti stradali, probabilmente sulla base di consumi di bitumi effettivamente in crescita, ci siamo per lungo tempo cullati nell'illusione che questo, invero faraonico, Piano Decennale procedesse in modo accettabile e che, magari con i ritardi che costellano da sempre le più significative vicende di casa nostra, finisse prima o poi con l'essere completato.

Ad aprirci gli occhi su una situazione che supera ogni più pessimistica e sconsolante visione della realtà è venuto il rapporto della Corte dei Conti pubblicato ai primi di Agosto di quest'anno.

Tale rapporto che attribuisce al Ministero dei LL.PP. incredibili carenze nella fase programmatica, definisce il Piano troppo ambizioso per un'ANAS afflitta da "una grave congestione operativa" dove le "perduranti difficoltà sul fronte delle procedure e delle strutture, finiscono con l'alterare il rapporto tra interventi ordinari e straordinari a beneficio di questi ultimi, che da eccezione spesso diventano regola. La vicenda gestionale dell'ANAS è emblematica di tale fenomenologia".

Il Piano è quindi saltato anche perché l'ANAS non è mai stata in grado di utilizzare in misura superiore al 25% le risorse finanziarie che gli venivano attribuite, con il risultato che le somme non spese (residui passivi) venivano rese disponibili

e destinate ad altre opere, come quelle per i Mondiali (circa 4.230 miliardi) e per le celebrazioni Colombiane 1992 (1.500 miliardi circa), con l'aggravante che, a furia di interventi straordinari non adeguatamente pianificati, sono tenute meno le risorse necessarie agli interventi ordinari (manutenzione in primo luogo).

C'è da augurarsi che Ministero ed ANAS possano recuperare la capacità di programmare e di progettare unitamente ad una più corretta ed efficiente gestione del meccanismo di affidamento dei latori.

Quanto al settore dei consumi "industriali", la parte del leone tocca alle industrie che producono le membrane impermeabili, con un assorbimento di oltre 300.000 ton/anno di bitume.

In Italia si producono circa 120-130 milioni di mq/anno di membrane, il 23-25% delle quali viene esportato; il fatturato totale di questo settore si aggira intorno ai 400 miliardi di lire.

Nonostante l'entità di queste cifre, produzione e fatturato, questa attività non sta attraversando un buon momento, afflitta com'è da una esasperata competitività sul filo di prezzi e qualità in continua discesa.

Sarà opportuno sottolineare, che non è così che ci si prepara all'appuntamento europeo del 1993.

Passando ad illustrare l'attività del SITEB nel 1989 si deve dire subito che la stessa non è stata molto appariscente e che non ci sono stati grossi risultati da sbandierare, dal momento che si è trattato di un'azione di consolidamento, preparatoria al perseguimento di obiettivi ben precisi, a medio e lungo termine, piuttosto che di un insieme di azioni promozionali.

Durante tutto il corso dell'anno passato il SITEB ha dedicato non poche energie ad aumentare lo spessore della propria presenza in tutti gli organismi nazionali ufficiali, delegati o preposti alla formulazione di direttive o raccomandazioni in materia di normative. Così per la prima volta è il SITEB, in prima persona, attraverso un proprio rappresentante, a partecipare all'attività dei vari Comitati del CNR e dell'AIPCR.

E parlando di una materia come quella della normazione e della certificazione è evidente il riferimento a ciò che sarà il nostro futuro in chiave europea con la necessità, che abbiamo tutti ravvisato, di una maggiore presenza della nostra Associazione in ambito europeo, nel quale ambito è indispensabile arrivare ad essere anzitutto più conosciuti se si vuole in qualche modo essere ascoltati e presi in considerazione.

Molti degli esperti che fanno parte della nostra Commissione Tecnica sono già operanti in campo nazionale ed europeo ed è stato con il loro appoggio e la loro assistenza che il SITEB è recentemente entrato a far parte dell'UNI e dell'UNICHIM.

Anche l'iniziativa del Premio Internazionale SITEB, molto bene accolta negli ambienti qualificati del nostro settore, va considerata come parte integrante di questa strategia.

Esiste però un, spettro della nostra attività che sta assumendo un'importanza sempre più rilevante ed impegnativa, aspetto del quale il SITEB ha cominciato ad occuparsi in tempi recenti.

E' evidente il riferimento alle problematiche che rientrano nel ponderoso capitolo della salvaguardia ambientale e della tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Il National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) ha recentemente completato uno studio sull'argomento (novembre 1989). Lo studio ritorna sul pericolo per la salute da parte degli idrocarburi aromatici policiclici (PCA), al di sopra di certe concentrazioni considerate a rischio, e la discussione che ne è nata, nell'ambito delle più qualificate Autorità del settore, è in pieno svolgimento.

Nel campo delle normative destinate alla tutela dell'ambiente sotto il profilo del controllo degli effluenti, gassosi e/o liquidi, esiste in molti operatori la consapevolezza di essere spesso ingiustamente penalizzati con conseguenze che, a parte gratuite ed affrettate criminalizzazioni, potrebbero tradursi, in qualche caso, nell'impossibilità di continuare l'attività.

Sarà bene seguire l'evoluzione di questa materia con la massima attenzione, senza dimenticare che la strategia più giusta e più corretta è quella che consiste nell'essere noi operatori del settore i primi a dover conoscere meglio la materia, con estrema serietà ed onestà di intenti.

Fra le nostre iniziative meritevoli di risalto, quella relativa al "Manuale delle pavimentazioni bituminose" la cui stesura, coordinata dal Prof. Mariano Cupo Pagano, è attualmente in corso di avanzamento, con la prospettiva di essere conclusa nel corso del 1991.

Infine, parlando dell'attività del SITEB, non può essere certamente taciuta la non trascurabile serie di iniziative e di azioni, in parte concertate con ANCE e Federchimica, sviluppate in varie sedi, tendenti a contrastare la conversione in legge di ben tre Decreti Legge via via ripresentati dal Governo fino a quello attualmente in vigore, il n. 261 del 15 Settembre 1990, con i quali veniva istituita e confermata una imposta di Lit./kg 60 sul bitume di petrolio.

Il bitume, non più considerato come "materiale da costruzione", viene equiparato, a tutti gli effetti, al regime dei prodotti petroliferi, con conseguenze del tutto negative sulla logistica e sulla distribuzione di questo prodotto.

Questa imposta, che non trova riscontro in ambito CEE, con un gettito previsto di 170 miliardi circa (comprendendo l'Ita sulle 60 lire) costituisce un grazioso regalo sia per l'industria delle membrane che vedranno penalizzate le proprie esportazioni sia per le imprese, che non potranno, almeno per il 1990, recuperare i maggiori costi del bitume.

Il D.L. 261 fa parte di una manovra fiscale a largo respiro, con implicazioni ben più rilevanti che non quelle che interessano direttamente il nostro settore, per cui le nostre speranze possono, nella migliore delle ipotesi, essere riposte, nella sola possibilità di far passare un emendamento che stralci il bitume. Cosa questa assai improbabile.