

L'andamento del mercato del bitume in Europa

The bitumen market in Europe



RIASSUNTO

Sulla base delle presentazioni fatte durante l'annuale Conferenza Argus sul mercato del bitume in Europa, si traccia un quadro dell'andamento di tale mercato, oltre a dare uno sguardo all'industria della raffinazione.

La conferenza non ha portato grandi novità, se non una conferma della attuale stagnazione del mercato. Nonostante la chiusura di alcune raffinerie produttrici, in Europa resta un *surplus* che trova sbocco prevalentemente nei paesi del Nord Africa, nonostante il perdurare di crisi in alcuni di essi.

Sono stati presentati anche alcuni nuovi prodotti e iniziative di altro tipo.

Secondo gli addetti ai lavori presenti alla Conferenza, il mercato del bitume è diventato molto difficile.

SUMMARY

Referring to the presentations at the annual Argus Bitumen Conference in Barcelona (9-11 May 2016), the article summarizes the present trends of the bitumen market in Europe.

The Conference has not brought important novelties; it has been confirmed the weakness of the European market which is now very difficult for producers and traders. In spite of the closure of a number of refineries producing bitumen, Europe still have a bitumen surplus, traded chiefly to North Africa countries.

However, many African countries are still facing different types of crisis. Other presentations have analyzed the market in East Europe and Russia, as well as new products and teaching technics.

1. Premessa

L'annuale *Argus Europe Bitumen Conference* si è svolta a Barcellona dal 9 all'11 Maggio 2016.

Due anni fa la stessa conferenza fu organizzata a Roma con la collaborazione di SITEB e registrò una notevole partecipazione e interesse (v. Rassegna del Bitume n° 77/14, pag. 51).

A giudicare dalle presentazioni fatte, l'edizione di quest'anno ci è sembrata meno interessante e più "commerciale". In effetti non è facile trovare ogni anno nuovi argomenti su un tema così specifico.

La partecipazione è stata relativamente numerosa, ma quasi tutti i presenti erano molto più interessati agli incontri e *meeting* di contorno, piuttosto che alle presentazioni.

In effetti Argus è l'occasione per gli addetti ai lavori di scambiarsi opinioni, di tastare il polso della situazione e di stringere accordi commerciali.

Indipendentemente da quanto emerso nelle presentazioni dei relatori, l'impressione generale è

che ci sia una grande stagnazione del mercato, in Europa soprattutto, ma anche altrove. Il mercato, inoltre, è diventato molto difficile. Viviamo anche (e soprattutto) in Italia una situazione pesante, con un cospicuo calo dei consumi di bitume nei primi mesi dell'anno, che si somma ai consistenti cali degli anni precedenti.

Vediamo comunque quanto emerso dalle conferenze di Argus di Barcellona.

2. Il mercato petrolifero e del bitume

La presentazione Argus del mercato è stata fatta questa volta da Jonathan Weston, anziché da Nasreen Tasker. I prezzi del petrolio sembrano risalire lentamente dopo la caduta degli ultimi anni; c'è sovrapproduzione e scarsità di domanda. L'Irak continua ad aumentare la produzione e l'Iran si è rimesso sul mercato; a ciò si aggiunge lo *shale oil* americano. Con un costo di produzione di 5 \$ al

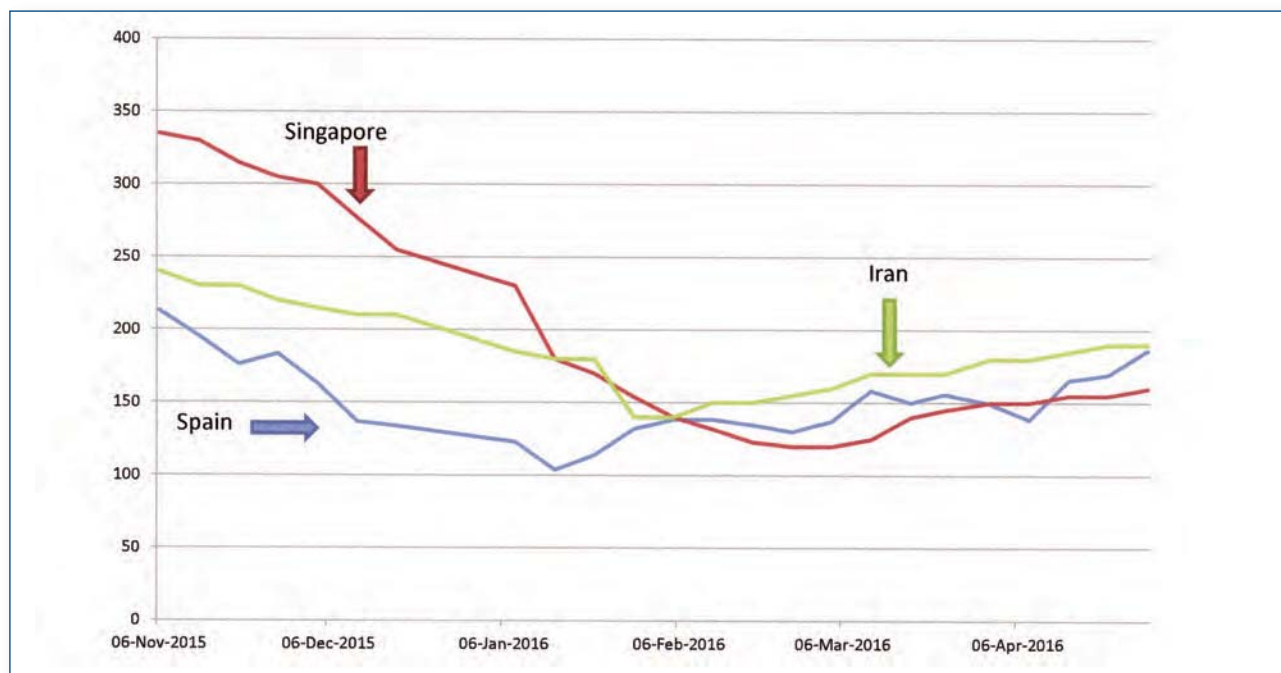


Fig.1 Andamento dei prezzi del bitume, in \$/t fob

barile, solo l'Arabia Saudita può reggere un lungo periodo di bassi prezzi.

Anche il prezzo del bitume è caduto più o meno dappertutto, con uno stop a partire dal febbraio 2016 e una successiva lenta risalita (Fig. 1).

I costi dell'olio combustibile non sono più allineati con quelli del bitume e hanno segnato un rialzo che però non dovrebbe durare. Nell'anno passato i margini economici di raffinazione sono aumentati, ma la capacità di raffinazione europea continua a ridursi. La capacità europea di raffinazione è di circa 15 milioni di barili e cioè circa 1 milione sopra i fabbisogni. La chiusura ha riguardato anche alcune raffinerie produttrici di bitume, tra cui quella della Colas di Dunkirk.

La Spagna ha esportato 1,44 milioni di tonnellate di bitume nel 2015 (rispetto alle 1,19 t dell'anno precedente). Algeria, Marocco e Arabia Saudita sono netti importatori; la raffineria Samir del Marocco resta chiusa. Il Nord Africa è il serbatoio di assorbimento del surplus di bitume europeo.

La Fig. 2 mostra un diagramma della produzione e

del consumo di bitume nell'Europa Occidentale, con una proiezione (sempre pericolosa, ndr) fino al 2020. Il rapporto *export* e *import* è previsto aumentare ulteriormente.

La Fig. 3 mostra invece produzione e consumo nell'Europa orientale, che sono abbastanza bilanciati. La Romania produce solo 140.000 t di bitume e ne consuma 430.000: è quindi un netto importatore. Polonia (pur con produzione in forte calo), Ungheria e Serbia sono i principali fornitori della Romania.

Per il futuro non si prevede che i prezzi del barile di petrolio si allontanino dal range 40-50 \$; il rapido aumento dell'*export* iraniano potrà essere compensato da un ridimensionamento delle quote OPEC. La domanda globale di bitume dovrebbe invece aumentare nel 2017, ma restare abbastanza stazionaria in Europa. Sebbene ci sia meno bitume sul mercato, la disponibilità rimane alta.

I Paesi importatori hanno ora varie opzioni in quanto maggiori sono i volumi di bitume mossi via mare e via terra. »

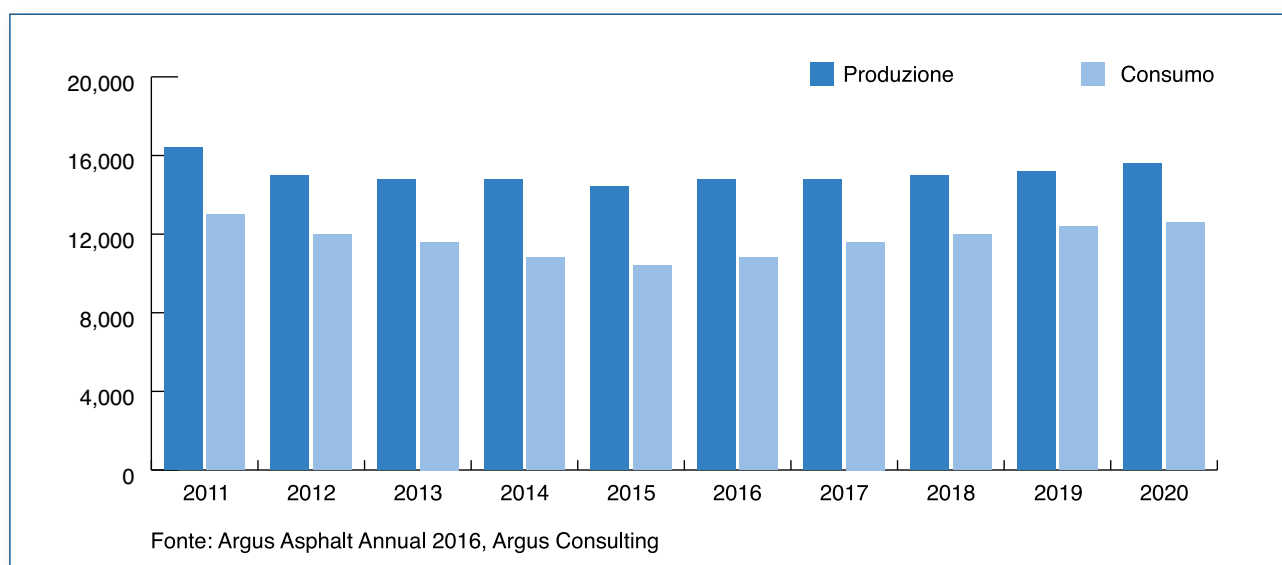


Fig. 2 Produzione e consumo di bitume nell'Europa Occidentale (x 1000 t)

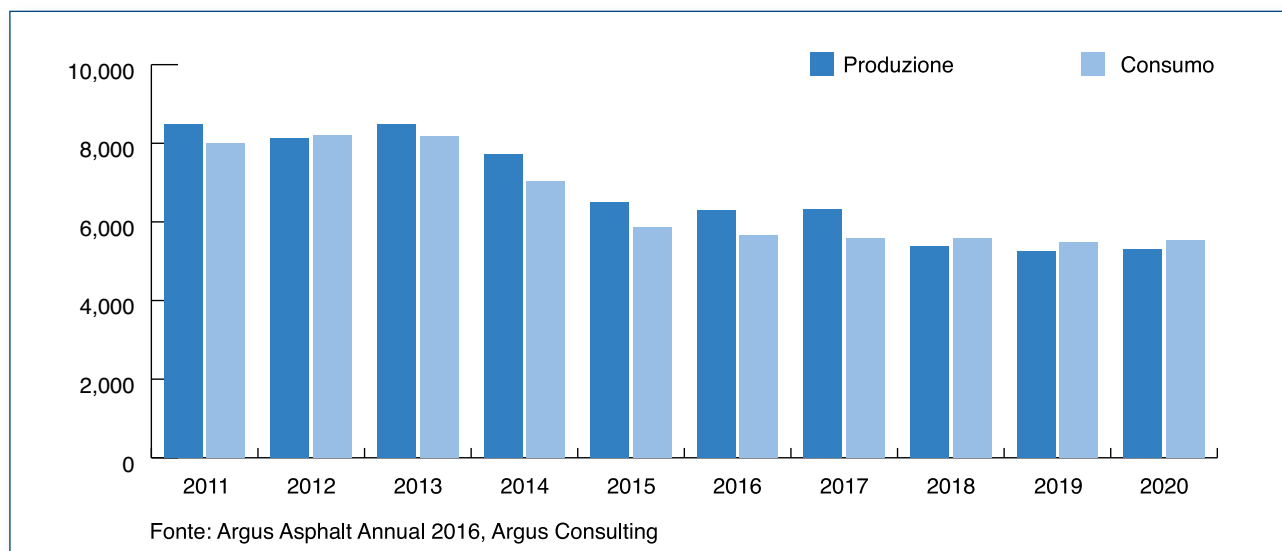


Fig. 3 Produzione e consumo di bitume nell'Europa Orientale (x 1000 t)

3. Le altre relazioni

Come detto, le altre 10 relazioni presentavano, fatta qualche eccezione, scarso interesse; alcune erano eminentemente commerciali. Citiamo quelle che a parer nostro potevano aver qualche interesse per completare il quadro sopra fatto.

Una presentazione della spagnola Cepsa (Garcia Prieto) ha riguardato l'impatto del cambio della domanda africana di bitume sui fornitori europei, prendendo soprattutto in esame Paesi come Algeria, Egitto e Marocco.

Il Nord Africa è sempre stato un importatore di bitume, avendo una produzione limitata; inoltre, è in atto un ampliamento della rete stradale in tutti i Paesi. Il Marocco era prima esportatore di bitume; ora deve importare causa il fermo parziale della sua raffinazione.

Ma quanto durerà questa situazione? In Algeria la domanda è cresciuta notevolmente nel 2015 e crescerà ancora a causa dei nuovi progetti; il budget tuttavia dipenderà molto dall'andamento dei prezzi di petrolio e gas.

L'Egitto è stato un netto importatore nel 2015,

nonostante la produzione locale, avendo vari progetti in corso.

Il mercato della Tunisia, che è un importatore, è stabile e cresce anno per anno. In Libia la situazione è ancora critica e l'attività limitata.

Per contro, in Europa c'è un alto livello di competizione, nonostante la chiusura di alcune raffinerie; è in atto una riconversione della logistica, chiave del business del bitume; sono aumentate le navi bitumiere, con capacità da 3,5 a 45 kt, queste ultime definite "navi globali" in quanto possono andare anche molto lontano.

È in atto un aumento della capacità di stoccaggio, anche per prodotti ad elevate prestazioni, come i modificati, le emulsioni, ecc.

Una relazione di Ditecpesa (Ferrovia), ha presentato il "bitume ibrido" (HiMA o bitume ad alta modifica) contenente il 7-8% di SBS. I tipi di modifica sono due, tramite un processo in due stadi, con l'ausilio di additivi chimici. Una composizione comprende: polverino di gomma + SBS + bitume (>12% gomma e minima quantità di SBS). SBS e gomma sono miscelati in stadi separati: il bitume ibrido deve

essere introdotto direttamente nel miscelatore dell'impianto di conglomerato, senza passare attraverso tubazioni e stoccaggi. Si usano additivi (tensioattivi e nano-materiali) per migliorare la lavorabilità; infatti, l'impiego deve essere fatto a temperatura minore di 165 °C, secondo la normativa spagnola. Vengono esaltate le proprietà *anti-cracking*, *anti-ormie* e di durata di tale prodotto.

Una relazione di *Fuels Europe* (Alessandro Bartoloni) ha esplorato il ruolo del petrolio e dell'industria europea della raffinazione, nella transizione verso una società a basso carbonio.

Un'altra di *Gazprom* ha illustrato gli sviluppi e i nuovi standard nell'industria russa del bitume.

La Russia è il più grande Paese europeo, con 1,4 milioni di km di strade (poco più della Francia). Il maggior problema è la fluttuazione delle temperature, in estate e inverno e nelle varie zone: da -6 a -50 °C in gennaio e da +1 a +40 °C in luglio. Il *target* è di costruire 300.000 km di strade nei prossimi 15 anni: il consumo di bitume è previsto passare dagli attuali 4,4 milioni di tonnellate a 6,5 milioni nel 2025. L'aumento maggiore è però previsto per il bitume modificato, dalle attuali 148.000 tonnellate fino a 405.000 nel 2025.

Al momento la Russia porta avanti una politica di esportazione del bitume, soprattutto del modificato; i costi attuali sono di 145 \$ per il bitume 50/70 e di 215 \$ per il modificato (EXW price). I prezzi FCA diventano rispettivamente 199 \$ e 217,7 \$. Secondo il relatore, le unità di produzione *Gazprom Neft* sono in posizione strategica per l'esportazione nel mondo intero. Come noto, *Gazprom* punta molto sul bitume modificato e sulla sua esportazione; si ricorda infatti la attiva partecipazione di questa Società all'ultima edizione di *Asphaltica* fatta a Padova.

La presentazione di *NIS Gazprom Neft* (Serbia) ha cercato di analizzare le opportunità di mercato nell'Europa dell'Est. La Compagnia è posseduta

per il 56,15% da *Gazprom* e per il resto dal Governo serbo. È proprietaria di una raffineria a Pancevo, non lontana dai confini della Romania. In tutta la zona mancano autostrade e le strade esistenti sono in cattive condizioni.

Esistono tuttavia progetti per la costruzione di nuove infrastrutture viarie. Fatto un censimento delle raffinerie della regione (Fig. 4), la presentazione analizza le opportunità di mercato.

Carl Robertus (*Nynas*) ha fatto una panoramica sulle necessità prestazionali dei bitumi attuali (con riferimento soprattutto ai modificati) e sulla ricerca nel



Fig. 4 Le raffinerie dell'Est Europa (in nero quelle con produzione di bitume, in azzurro i Terminali marittimi e ferroviari)

campo specifico; fatti riferimenti anche alla normativa. La *Total* ha presentato un progetto digitale (MOOC, *Massive Open Online Course*), con contenuto educativo, per scambiare conoscenze sul bitume e permettere l'accesso all'innovazione anche ai non addetti. Disponibile sul web, ha contenuti anche a livello universitario. I "players" sono 3: oltre a *Total* anche l'*Ecole des Ponts Paris Tech* e *Coursera*. Il prossimo Convegno Argus si svolgerà a Lisbona.