

Tutto il bitume europeo ad Atene

The whole european bitumen in Athens



RIASSUNTO

Si è tenuta ad Atene, nei giorni 22 e 23 maggio 2019, la decima edizione della Conferenza ARGUS dedicata al Bitume e Asfalto Europeo. Folta la partecipazione, anche degli Italiani, invitati a presentare due memorie (Bovo e Giavarini). Il rappresentante di SITEB ha anche diretto la tavola rotonda sul mercato del bitume nel Mediterraneo. Il temuto impatto della introduzione del regolamento IMO non si è ancora fatto sentire e il suo effetto sulla produzione futura del bitume è ancora incerto. Nel futuro immediato non ci dovrebbe essere carenza di bitume, ma cambieranno i flussi e anche la qualità. Russia e Iran guardano, come potenziali esportatori, ai mercati del Mediterraneo, che però per il momento sono autosufficienti. L'asfalto, prodotto adattabile, flessibile, versatile e riciclabile, dovrebbe mantenere la sua funzione di principale componente dei manti stradali. Più che sulla base del prezzo dell'olio combustibile (HSFO), il bitume potrà essere scambiato con riferimento al petrolio o a un proprio prezzo diretto e indipendente.

SUMMARY

Athens has hosted the tenth successful edition of the ARGUS European Bitumen and Asphalt Conference, with more than 200 delegates, among them a good number of Italians. European bitumen supply is likely to tighten and prices become more volatile as more refineries are upgraded and switch away from heavy bottom-of-the-barrel products, in the run-up to IMO 2020 sulphur cap on marine fuels. HSFO price is expected to drop as bunker market shifts away to comply with sulphur limit of 0.5%. Many EU refineries have already stopped producing bitumen, but at the moment the Mediterranean market will not suffer; however, with broader qualities, variable supply routes and marked volatility. Logistics will play a more important role and freight will be more expensive. The focus will be on bitumen quality and on high HSE standards. Due to its characteristics of flexibility, versatility and recyclability, asphalt will remain the most suitable and sustainable material for the road pavements of the future mobility.

1. Premessa

Torniamo dopo molti anni ad Atene, nuova location per la annuale European Bitumen and Asphalt Conference di ARGUS, ricordando la vecchia collaborazione con il team del Prof T. Skoulikidis, allora responsabile scientifico dei grandi lavori di restauro dell'Acropoli, iniziati negli anni '1980. Dopo circa 35 anni i lavori sono ancora in corso, come mostrano i cantieri e le impalcature presso il Partenone. Tutta l'area circostante risulta comunque ben sistemata e corredata di un nuovo museo. Negli ultimi 30 anni la Città di Atene si è arricchita di un moderno aeroporto, di una funzionale metropolitana, del un nuovo museo dell'Acropoli e di vari alberghi di prestigio. Gran parte delle scritte e delle indicazioni sono in greco e quindi occorre ricorrere alle reminiscenze liceali per cercare di interpretarle. Come di consueto, la manifestazione di ARGUS (22 e 23 maggio 2019) si è svolta in un grande albergo in grado di fornire tutti i necessari servizi: sale conferenze, buffet, terrazza panoramica con vista Acropoli (per il cocktail di benvenuto e per festeggiare il decennale delle conferenze europee ARGUS sul mercato del bitume).



Fig. 1 La responsabile del programma tecnico, Tonika Campbell, insieme al Prof. Giavarini

Ottima come di consueto l'organizzazione, curata per la parte tecnica dalla efficientissima Tonika Campbell (**Fig. 1**). Record di presenze: circa 200 delegati, tra cui una nutrita rappresentanza italiana. Italiane sono state anche due delle 12 memorie presentate (C. Giavarini, SITEB e S. Bovo, Alma Petroli). Oltre alle presentazioni singole ad invito, sono state organizzate anche tre *Regional focussed round tables* (di cui si dirà) e una *Panel Discussion* sullo sviluppo del mercato del bitume. Queste manifestazioni ARGUS sono comunque, anche più di altre, occasione per incontri di carattere commerciale, oltre che tecnico; ormai gran parte della platea si conosce e quindi i contatti sono facilitati.

2. Le memorie presentate

Una delle maggiori preoccupazioni, evocate già da qualche tempo, è l'impatto che potrà avere sul bitume la prossima introduzione (nel 2020) delle regole IMO (*International Maritime Organization*) che fissano a 0,5% il contenuto di zolfo nei combustibili marittimi, invece del 3,5%. Nella sua introduzione, Jonathan Weston di ARGUS ha riassunto brevemente la situazione, che prevede nel futuro un deciso calo del prezzo dell'olio combustibile ad alto tenore di zolfo (HSFO), visto uno shift del mercato verso combustibili a basso contenuto di zolfo e uno scostamento del prezzo del bitume da quello di HSFO; ciò a causa del taglio nella produzione del residuo e delle tensioni sul prezzo del bitume. Quest'ultimo è una commodity che però viene scambiata sulla base di suoi propri meriti, con un mercato avente differenti dinamiche di fornitura e di domanda. Più che sulla base del prezzo di HSFO, il bitume potrà essere scambiato con riferimento al petrolio o a un proprio prezzo diretto e indipendente. In **Fig. 2** un confronto attuale tra i prezzi del Brent, di HSFO e del bitume.

Il tema dell'IMO è stato trattato anche da Carlos

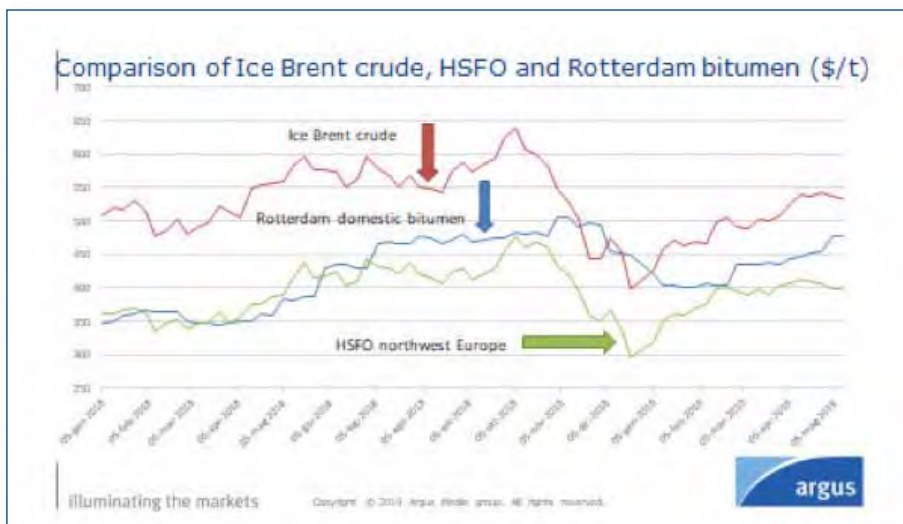


Fig. 2 Andamento dei prezzi del grezzo Brent, del Bitume e dell'Olio Combustibile, sul mercato di Rotterdam

Ordonez di Repsol che conferma la futura disconnessione tra prezzi di fuel oil e bitume, anche se al momento la connessione resta una realtà. Il surplus di HSFO necessita di trovare nuove applicazioni: alimentazione per impianti di coking, o per centrali termoelettriche, o produzione di bitume (ma solo se HSFO è adatto). In alternativa all'uso di olio combustibile con massimo 0,5% di zolfo (VLSFO), le navi possono dotarsi di scrubber dei fumi, o usare gasolio, o convertirsi a LNG (gas naturale liquido). Un elemento da non sottovalutare è costituito dalle incertezze geopolitiche: mentre l'OPEC taglia la produzione, esistono sanzioni verso Iran e Venezuela, tutti Paesi produttori di grezzi pesanti, quindi adatti per bitume. Negli ultimi 10 anni si sono perse in Europa 2,5 milioni di t di bitume a causa della chiusura di oltre 35 siti produttivi; quattro raffinerie hanno installato impianti di conversine del residuo, mentre altre 5 hanno in progetto di farli. Si prevede quindi che continui il declino della produzione di bitume in Europa, zona che, fra l'altro, presenta una limitata crescita economica. I grandi progetti infrastruttura-

li che faranno aumentare la richiesta di bitume sono ora soprattutto in Kenia e in Egitto (ciascuno con 8.000 km di nuove strade), e negli USA. La logistica giocherà un ruolo sempre più importante: i noli saranno più cari, aumenteranno i rischi per il bitume che lascia l'Europa con lunghi viaggi marittimi, la volatilità del mercato potrà influenzare le condizioni contrattuali.

Yury Burenko (DYM) ha illustrato la situazione in Russia e Paesi dell'area CIS. Negli ultimi

10 anni la Russia, che ha in cantiere molti progetti infrastrutturali, ha cercato di razionalizzare le sue raffinerie e ha aumentato le esportazioni di bitume. Sono previsti molti cambi nei prossimi anni in tutta l'area: resta il problema dei diversi standard adottati. In Russia i prezzi locali del bitume sono aumentati a causa di un diverso sistema di tassazione, che tuttavia mantiene un coefficiente correttivo per l'export: In pratica il governo ha tagliato i sussidi, per spingere a migliorare l'efficienza della raffinazione; a causa di ciò alcune raffinerie meno efficienti chiuderanno. Viene lamentata una insufficienza delle infrastrutture per la logistica: poche navi, pochi stoccaggi, cisterne non adatte. Uno dei maggiori Paesi esportatori di bitume della regione è la Bielorussia, che fornisce soprattutto l'Ukraina.

La Shell ha inviato il suo General manager (Haudny Van Helden) che ha sottolineato il vantaggio di avere tutta una rete globale interconnessa di raffinerie e terminal, supportati da una squadra globale per il commercio, in grado di capire ciò che vuole il mercato, anche in termini di qualità; tale qualità sarà ri- ➤



Fig. 3 Il relatore Sergio Bovo, Managing Director di Alma Petroli

partita in uno spettro molto più largo, con una variazione delle vie di fornitura. Secondo l'oratore, bitume e olio combustibile continueranno a competere. Riassumiamo i principali temi toccati da altri relatori, senza citarli singolarmente. È in continuo aumento l'uso di grandi navi bitumiere (> 20.000 t), che costituiscono veri e propri stoccaggi galleggianti; cresce anche la costruzione di tonnellaggi pari a 7-8.000 t, pur restando maggioritario il numero delle bitumiere da 4-5.000 t. Di esse solo 1.200, su un totale di circa 45.000, sono dotate dei costosi sistemi di scrubbing per il lavaggio dei gas di combustione. Alcune stime dicono che il consumo di HSFO si ridurrà del 50%, ma che continuerà. Resta controverso l'impatto dell'IMO sul supply

del bitume: secondo alcuni la produzione di bitume aumenterà, mentre secondo altri calerà. I prezzi potrebbero variare addirittura su base settimanale. In Europa il bitume rappresenta circa il 3% del barile; solo per poche raffinerie esso costituisce un prodotto chiave. Molte delle raffinerie europee sono a ciclo semplice e il 26% di esse può fare solo bitume e olio combustibile. Una presentazione ha anche tracciato un quadro del mercato asiatico, dove c'è stato un aumento del 22% nei consumi di bitume negli ultimi 5 anni, soprattutto grazie alla Cina, ma anche all'Australia. La debolezza della rupia scoraggia l'aumento dell'import in India.

Citiamo ora i due relatori italiani. Sergio Bovo di Alma Petroli (**Fig. 3**) ha affrontato il tema della qualità del bitume, per ribaltare il concetto che tale materiale non deve considerarsi una commodity, e cioè un prodotto di base intercambiabile con altri dello stesso tipo, la cui qualità è essenzialmente uniforme, pur variando di poco. Il bitume può e deve essere studiato e venduto sulla base delle necessità del cliente, con una collaborazione e interscambio tra produttore, acquirente e utilizzatore finale, in ot-

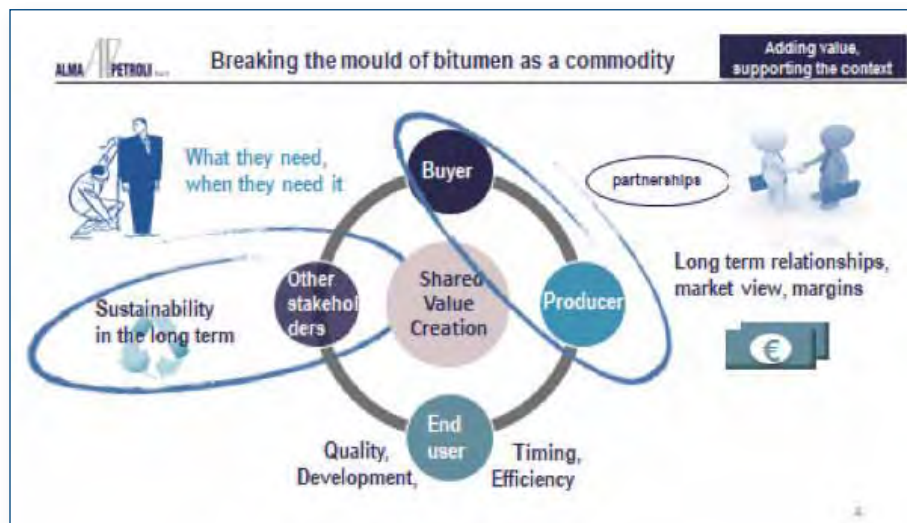


Fig. 4 Il bitume taylor made con valore aggiunto



Fig. 5 La presentazione di Giavarini

temperanza alle buone prassi di sostenibilità nel lungo termine (**Fig. 4**).

Carlo Giavarini di SITEB (**Fig. 5**) ha fatto un quadro sulla mobilità del futuro per collegarlo alle esigenze delle nuove infrastrutture e pavimentazioni (**Fig. 6**). L'infrastruttura stradale resterà il comune denominatore per tutte le componenti della mobilità, ma dovrà avere caratteristiche di adattabilità e migliori livelli di flessibilità e versatilità, assicurando consistenza tra infrastruttura fisica e digitale, soprattutto nel periodo "ibrido" di transizione.

L'asfalto resterà il materiale più adatto e sostenibile per la futura pavimentazione stradale, avendo lui solo tutte le necessarie caratteristiche di adattabilità, versatilità, durabilità e riciclabilità richieste dalla nuova infrastruttura.

Ciò con l'auspicio che l'evoluzione dell'industria della raffinazione continui a produrlo con la necessaria qualità e in quantità sufficiente.

3. La tavola rotonda sul mercato nel Mediterraneo

Le tre tavole rotonde previste e in contemporanea, erano dedicate rispettivamente al Mediterraneo, all'Europa Centrale, all'Europa Nord-Occidentale. Riportiamo nel seguito le principali conclusioni della *MED round table*, sia per il nostro specifico interesse, sia perché ad essa (e quindi non alle altre contemporanee) abbiamo partecipato. A Giavarini di SITEB l'onore e l'onere di essere l'*expert leader*, o moderatore, della tavola rotonda che si proponeva di discutere le opportunità di conoscere e incrementare le forniture nel Mediterraneo, con la partecipazione di oltre 25 delegati provenienti anche da Paesi esterni al Mediterraneo. Direttamente sul Mediterraneo si affacciano ben 23 Nazioni e però altri Paesi sono interessati a quel mercato. Gli argomenti proposti dal moderatore per la discussione erano: 1) Chi vende e chi compra bitume nel bacino del Me- »



Fig. 6 Come saranno le nuove pavimentazioni smart?

diterraneo? 2) Evoluzione della produzione di bitume, in termini di quantità e qualità. 3) Quali sono le minacce più significative per il settore della raffinazione in questa area? 4) Impatto della mobilità futura. 5) Evoluzione degli scambi tra Paesi del Mediterraneo e altri Paesi (USA, IRAN, Est EU...).

Giavarini ha introdotto il primo punto presentando alcune slides sul mercato italiano e sulla produzione attuale. L'Italia è il maggior Paese esportatore del Mediterraneo in quanto manda all'estero circa il 50% della sua produzione (**Fig. 7**), seguito da Spagna con poco meno di 1300 t e da Grecia con circa 600 t; nell'ultimo anno anche la Turchia ha esportato

bitume. Questi almeno sono i dati emersi durante la discussione.

Posizione particolare è quella della Francia, netta importatrice che però anche esporta minori quantità verso alcuni Paesi confinanti; data la possibile chiusura di una o più raffinerie, c'è il fondato timore di un "corto" di bitume in Francia nei prossimi anni. Viene espresso timore per il futuro della produzione e esportazione di Augusta, raffineria siciliana da poco venduta alla Società algerina Sonatrach, che potrebbe far lavorare ad Augusta i propri grezzi, non adatti però a produrre bitume; si ritiene comunque che, almeno per l'immediato, le cose non cambieranno. La presenza al tavolo per la prima volta di un delegato albanese (Edith Tartari) ha dato a Giavarini l'occasione per far illustrare la situazione Albanese che, come noto, è l'unico produttore europeo di bitume naturale, il quale comunque costituisce un mer-

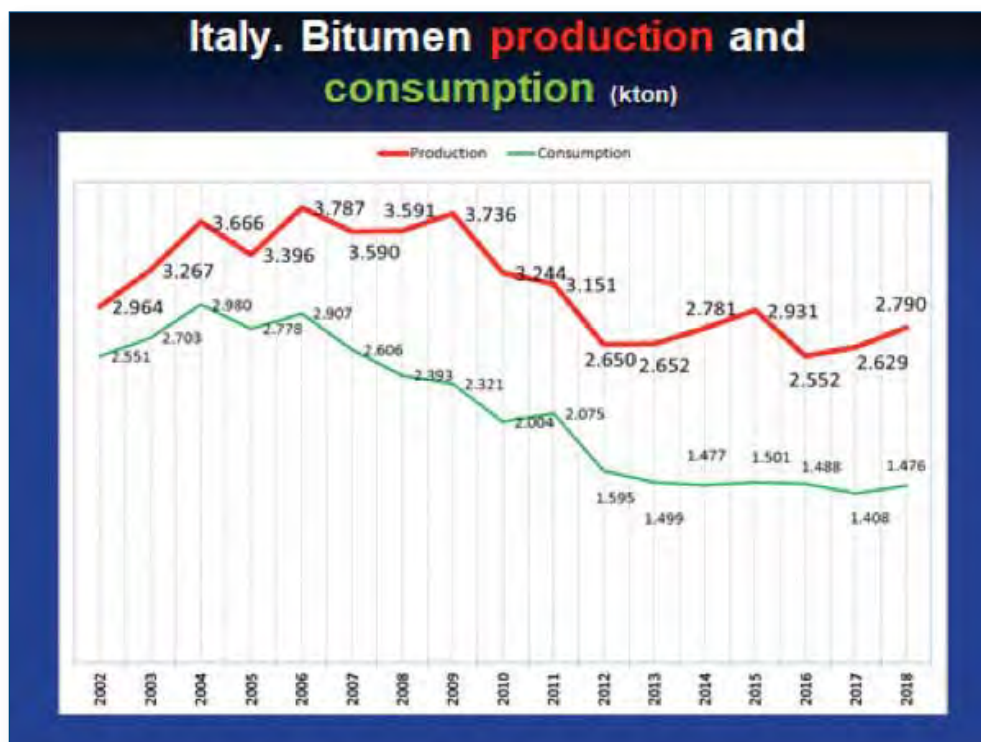


Fig. 7 Andamento della produzione e del consumo di bitume in Italia

cato di nicchia. L'Albania possiede tre raffinerie, di cui due sole funzionano, fra l'altro a ritmo ridotto, con una modesta produzione di bitume. Si prevede una evoluzione della domanda per i Paesi dell'Est Europa. Prevale l'idea che per i prossimi anni non ci dovrebbero essere problemi per i flussi del supply, pur in presenza di cambiamenti significativi e con qualche preoccupazione per la qualità delle future forniture. I prezzi saranno probabilmente più volatili.

Relativamente ai problemi che potrebbero nascere per l'industria mediterranea della raffinazione, e quindi per il bitume, viene fatto notare (Sergio Bovo) che un ridimensionamento già c'è stato negli anni passati con lo sviluppo di moderne raffinerie nei paesi produttori di petrolio e la chiusura di molte raffinerie in Europa. Ci saranno quindi inevitabili fenomeni di "aggiustamento", visto che gli impianti europei sono piuttosto vecchi, con qualche ulteriore chiusura, ma probabilmente senza traumi. Lo sviluppo della mobilità futura in Europa non dovrebbe nell'immediato influire sul mercato nel Mediterraneo. La diffusione di navi bitumiere di dimensioni maggiori farà aumentare il flusso a distanze maggiori, ad esempio verso e dall'America, cosa che già avviene, con aumentati fenomeni di *arbitrage*.

Iran e Paesi del blocco orientale, come la Russia, tendono verso il mercato occidentale; al momento esistono problemi politici (sanzioni) e di qualità, oltre a standard diversi. Paesi come la Georgia (presente al dibattito) importano circa il 70% del fabbisogno dall'Iran.

4. Conclusioni

Dal punto di vista delle presenze, dei contatti e dell'organizzazione, questa edizione di ARGUS European Bitumen and Asphalt è stata una delle migliori; anche i contenuti erano relativamente interessanti, pur nella loro non grande varietà. Il quadro del mercato che è emerso non è chiaro in tutti i suoi aspet-

ti. Si paventa un "corto" del supply di bitume in Europa, che però al momento non sembra esserci. L'Italia mantiene saldamente il suo primato di esportatore di bitume, non solo verso i paesi del Mediterraneo, ma anche oltre-oceano.

Qualcuno teme che Sonatrach usi la sua nuova raffineria di Augusta per lavorare i grezzi leggeri algerini, a scapito del bitume, ma questo ci sembra al momento poco probabile, visto il potenziale attuale della raffineria di esportare bitume in Africa.

Russia e Iran guardano, come potenziali esportatori, ai mercati del Mediterraneo, che però per il momento sono autosufficienti.

Si teme comunque la chiusura di altri produttori dell'area. Lo spauracchio dell'IMO 2020 è stato ridimensionato e comunque ancora non si è in grado di dire se avrà una influenza positiva o negativa sulla produzione del bitume.

Nell'area del Mediterraneo le forniture di bitume non dovrebbero quindi mancare, anche se potranno variare i flussi di provenienza e la qualità, con conseguente volatilità dei prezzi. La futura mobilità richiede bitumi di buona qualità, qualità che comunque va premiata (ovvero pagata). Il problema della qualità nelle future forniture è stato tirato in ballo da più relatori.

L'asfalto, prodotto adattabile, flessibile, versatile e riciclabile, dovrebbe mantenere la sua funzione di principale componente dei manti stradali. A proposito di riciclabilità, un ponderoso studio sperimentale (Progetto Mure) sponsorizzato da varie Società europee ha dimostrato che uno stesso manto asfaltico può essere riciclato più volte, mantenendo un ottimo livello di prestazioni.

Il limite dello studio, se un limite vogliamo trovare, è quello di aver usato un solo bitume di partenza e di non aver considerato il riciclo di asfalti modificati o comunque additivati. In conclusione possiamo dire che, come i diamanti, "*asphalt is forever*".