

Il mercato del bitume in Europa e in Italia

Bitumen market in Europe and in Italy



RIASSUNTO

Il presente articolo trae spunto da quanto emerso nella conferenza Argus di Nizza (maggio 2022) e dalle informazioni raccolte durante incontri e interviste con alcuni dei principali addetti ai lavori. Negli ultimi anni il mercato del bitume ha dovuto superare tanti traumi, che stanno tuttora ridefinendo il settore. Relativamente alla struttura del prezzo del bitume, il legame tra grezzo e olio combustibile (HSFO) è diventato estremamente volatile. La Francia e il Centro-Nord Europa soprattutto hanno subito una seria riduzione nella disponibilità del bitume. Le esportazioni dal Mediterraneo sono aumentate. C'è un declino della produzione di bitume in Europa. La necessità di trasporto navale sta notevolmente aumentando. L'evoluzione dei prezzi costituirà sempre più una sfida per il settore del bitume. Dovrà crescere il riciclo dell'asfalto, fino a raggiungere il 100% di riutilizzo. Nel lungo termine, la maggior influenza sull'industria del bitume sarà la tendenza a ridurre l'impatto del carbonio (carbon foot print) sui prodotti petroliferi.

SUMMARY

This article is mostly based on the Argus Bitumen & Asphalt Conference (Nice, May 2022), but also on the information from a number of national and foreign specialists. In the last years the bitumen market has suffered many small and big shocks that are influencing the bitumen industry. Concerning the bitumen price, the link between crude oil and HSFO (high sulfur fuel oil) has become extremely volatile. France and Nord-Europe have mostly suffered a shortage of bitumen supply. The bitumen export from the Mediterranean area is sensibly increased, especially from Turkey, Greece and Spain; Italy as well is a bitumen exporter. In general, however, bitumen production in EU is declining. The need of naval transport is increased. Prices evolution will more and more impact on the bitumen sector. Asphalt recycling should be increased up to 100%. In the long term, the major impact on bitumen industry will be the trend to the carbon foot print reduction in the petroleum industry.

1. La Conferenza Argus di Nizza

L'evento "Argus Bitumen & Asphalt Europe Conference" (Maggio 2022), ottimamente organizzata dal punto di vista logistico e dei servizi, ha visto la partecipazione di circa 200 delegati, all'interno del magnifico Palais de la Méditerranée, in stile art deco (Fig. 1). La conferenza era disponibile anche online, cui però ha partecipato da remoto solo una decina di persone; ciò testimonia la voglia, dopo la lunga pausa per il Covid, di avere contatti diretti (anche commerciali) e di partecipare in maniera più attiva. Qualche riserva ci sentiamo di farla sull'uso forse eccessivo dei talk show (Fig. 2), intervallati alle presentazioni strutturate e dotate di slide.

È questa comunque la tendenza di oggi per cercare di avere un maggior coinvolgimento dei partecipanti. Esiste però una differenza tra una presentazione ben ponderata, e preparata con l'aiuto di slide, e una conversazione stile salotto, con partecipanti che improvvisano e spesso parlano in modo poco chiaro.



Fig. 1 La facciata del Palais du Méditerranée a Nizza



Fig. 2 Uno dei Talk show

2. Il quadro generale del mercato

Negli ultimi anni il mercato del bitume ha dovuto superare tanti piccoli e grandi traumi, che stanno tuttora ridefinendo il settore. Partiamo dall'introduzione della normativa marittima IMO nel gennaio 2020, che ha ridotto allo 0,5% il contenuto di zolfo nei combustibili marini, con impatto nella produ-



Fig. 3 Il Chairman Keyvan Hedvat, presenza fissa Argus negli eventi sul bitume e vecchia conoscenza del Prof. Giavarini

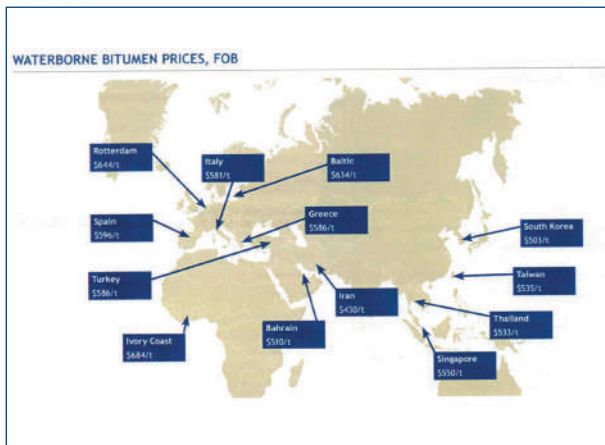


Fig. 4 I prezzi del bitume (fob waterborne) a inizio maggio 2022

zione del *fuel oil* e del bitume, ad esso collegato. C'è stato un ridimensionamento dei cicli di raffineria (refinery upgrading), un cambio dei mix di grezzi (crude slate). La pressione sulla logistica è notevolmente aumentata. La pandemia Covid ha poi fatto crollare drammaticamente il consumo di molti prodotti petroliferi. La guerra in Ucraina ha inferto un altro colpo. Tutto ciò nel contesto generale di una troppo veloce fuga delle Compagnie petrolifere dai tradizionali prodotti derivati dal petrolio, verso combustibili *lowcarbon*

La situazione del "Mercato del Bitume, Passato e Presente", è stata presentata dal chairman Keyvan Hedvat (Fig. 3) uno dei pilastri di questo settore di Argus, con la collaborazione di Jonathan Weston. Relativamente alla struttura del prezzo del bitume, il legame tra grezzo e olio combustibile (HSFO) è diventato estremamente volatile, come mostrano anche gli andamenti dei mercati e i prezzi nelle varie zone. In particolare i margini tra HSFO e bitume sono "sotto pressione". La Fig. 4 riporta, a titolo di esempio, la distribuzione dei prezzi (fob waterborne) a inizio maggio 2022. La Fig. 5 si riferisce ai prezzi spot. Aumentano le divisioni Nord-Sud. Il conflitto russo-ucraino ha fatto balzare in alto il

prezzo del gasolio in tutta Europa, anche perché dal grezzo russo Ural lo si produceva con ottime rese. L'aumento dei prezzi del grezzo e del bitume hanno dato un duro colpo alle costruzioni in molti Paesi, soprattutto Italia, Romania e Algeria. Il Nord Europa ha subito una seria riduzione nella disponibilità del bitume e le esportazioni di bitume dal Mediterraneo sono quindi aumentate. Relativamente a tutti gli aspetti sopra citati (prezzi, produzione, disponibilità, ecc.) la parola che più usata è stata "volatilità", e cioè instabilità e difficoltà di fare previsioni affidabili.

3. La chiusura delle raffinerie

E continuato il processo di chiusura di vari impianti petroliferi europei, visto il calo dei consumi. La raffineria di Anversa ha cessato la produzione nel febbraio 2022, togliendo dal mercato 300-350 kt/a di bitume. La Nynas ha ridotto in febbraio 2022 le produzioni della raffineria di Amburgo, che si basano su oli a base naftenica, togliendo dal mercato 200-250 kt/a di bitume. La raffineria Eni di Livorno è stata chiusa per mesi e farà ripartire la produzione di oli lube e di bitumi solo nell'estate 2022.



Fig. 5 I prezzi spot del bitume, secondo Argus

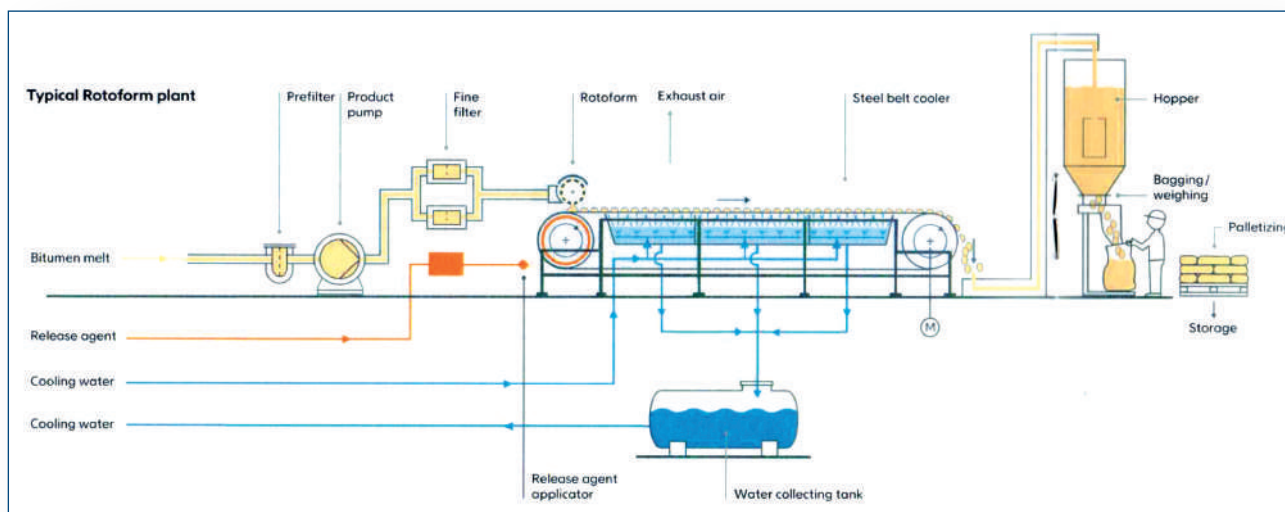


Fig. 6 L'impianto di granulazione del bitume Rotoform

In precedenza era stata chiusa nel marzo 2021 la raffineria finlandese Naantali della Neste Oil (350-400 kt/a di bitume). Chiusa (ovvero riconvertita a bio-carburanti) la raffineria Grand Puits presso Parigi. Chiusa anche la raffineria portoghese Galp's Porto (350-400 kt/a di bitume). In America (USA) sono state chiuse 5 raffinerie negli ultimi due anni, causa caduta dei profitti. A fine 2023 chiuderà anche la grande raffineria di Houston (13 Mt/a) della Lyondell Basell.

In controtendenza la riapertura, a inizio estate, della raffineria atlantica Total di Donges (300-350 kt/a di bitume). In effetti, a seguito degli ultimi avvenimenti, la raffinazione sta tornando remunerativa; ciò anche a fronte di un vistoso "corto" di gasolio che si è recentemente verificato in Europa.

4. Il punto di vista di Colas

La Società francese Colas è probabilmente la maggior impresa mondiale di lavori stradali, con succursali sparse in tutto il mondo. La sua consociata Continental Bitumen è appositamente dedicata al reperimento e al mercato del bitume. Contrariamente all'Italia, la Francia si trova in una situazio-

ne di "corto" di bitume ed è quindi molto attiva sul mercato, tanto più che i lavori stradali hanno ripreso grande impulso. Il relatore Arnaud Wache (Business Development Manager di Continental Bitumen) ha sottolineato il declino irrimediabile della produzione di bitume in Europa, che ha perso 5 milioni di tonnellate negli ultimi anni; ciò non ha riscontro con la domanda di bitume che anzi, a livello generale europeo, tende ad essere "resiliente" o addirittura ad aumentare. I Paesi, tra cui l'Italia, che hanno incoraggiato l'abbandono degli idrocarburi, favorendo le auto elettriche avranno un impatto sulla raffinazione che si manifesterà sempre di più nei prossimi anni : già ora per l'Italia, entro il 2030 per Paesi come Germania e Inghilterra, entro il 2040 per Francia e Spagna

La necessità di trasporto navale sta drammaticamente aumentando. Attualmente esistono diversi tipi di navi bitumiere con varie capacità, a seconda che il trasporto sia locale (5.000 -15.000 t); regionale (15.000 - 30.000 t); intercontinentale (30.000 - 46.000 t). È auspicabile che per il trasporto regionale le bitumiere usino combustibili non inquinanti, come il GNL. Le sfide future sono il *supply* e

l'evoluzione tecnica, con la creazione di terminal e di stoccaggi efficienti. È anche necessario ridurre il trasporto del bitume su gomma, impiegando di più il treno e le bettoline, riducendo in ogni caso le distanze.

5. Import & Export

I maggiori esportatori di bitume del Mediterraneo sono la Turchia, la Grecia, la Spagna e l'Italia. Le principali direttrici vanno verso la Francia e, nell'Atlantico, verso i Paesi del Centro-Nord Europa, ma anche in Irlanda, Islanda e USA; L'Algeria è fornita dalla raffineria di Augusta' ora di proprietà Sonatrach. Deve essere rifornita anche l'Africa sub-sahariana e il Sud Africa, che ha un grave deficit di bitume. Fornitore dell'Africa è anche l'Iran. È interessante vedere anche ciò che succede negli Stati Uniti (East Cost) e nelle Americhe in genere, che sono sempre più connesse all'Europa per gli scambi di bitume. Per l'export verso gli USA l'Italia è minoritaria rispetto a Turchia, Grecia e Spagna, che fanno la parte del leone. L'export verso il Sud America è dominato dalla Spagna, che comunque viene dopo gli USA. L'importazione di bitume da parte degli USA ha toccato i picchi più alti nel 2021, a causa di una forte crescita della domanda (notevoli finanziamenti del Presidente Biden per le infrastrutture); l'aumento dell'import è però in buona parte dovuto a importazioni dal Canada. In pratica, il pur notevole aumento della produzione USA di bitume non è stato sufficiente. I prezzi del bitume sembrano seguire quelli del grezzo.

Si deve anche considerare che, negli USA come in altri Paesi, la rinnovata richiesta di distillati e prodotti leggeri petroliferi, ha rivalutato processi di conversione dei residui, come il coking, rubando spazio alla produzione di bitume. Anche la chiusura di alcune raffinerie non ha certo aiutato. La situazione è in evoluzione e relativamente complessa.

In conclusione, ci si attende un crescente aumento della domanda da parte degli USA.

L'export del bitume richiederà un numero maggiore di navi e di terminal. Alcune Società stanno da tempo lavorando per poter trasportare il bitume anche in forma solida. Due presentazioni fatte al Congresso E&E del maggio 2021 già avevano mostrato l'evoluzione del progetto Globe per l'incapsulamento del bitume solido (Rassegna del Bitume 99/21, pag.22). A Nizza è stata illustrata la tecnologia di granulazione, della ditta IPCO, per fare pastiglie di bitume (Fig. 6).

6. Il punto di vista di un trader

Una presenza fissa e molto attiva in tutte le Conferenze Argus è Francesco Giachino (Fig. 7), nipote del Francesco co-fondatore della Associazione SITEB. Francesco Junior vive in Svizzera e lavora con il Gruppo Gunvor, che possiede sette navi bitumiere: una da 30.000 t (normalmente impiegata nel West-Africa), due da 12.000 t e le altre da 5-7.000 t. Secondo Giachino, le difficoltà col grezzo russo hanno avuto un impatto maggiore nei Paesi del Centro-Nord Europa, dove viene impiegato come taglio per bitumi; anche per questo esiste un "corto" di bitume in Francia, Germania, Benelux (e Paesi Scandinavi), dove i lavori stradali sono partiti "alla grande". In questi Paesi i governi hanno



Fig. 7 Francesco Giachino del gruppo Gunvor

deciso stanziamenti ed è prevista la rivalutazione dei prezzi, cosa che in pratica non avviene in Italia. Anche negli Stati Uniti i lavori sono ripresi con forte ritmo. La crisi dei lavori stradali e infrastrutturali è solo nostra. L'Italia, ci ricorda Giachino, mantiene ancora una anacronistica tassa sul bitume stradale, a differenza degli altri Paesi; questo comporta un maggior prezzo del bitume. Le navi Gunvor possono andare anche negli USA, oltre che in Africa, e attualmente stanno fornendo i Paesi del Benelux, dove la domanda è molto forte.

7. I piani della Commissione EU per le infrastrutture

Philippe Moseley, della Commissione Europea, ha illustrato le politiche europee per una economia circolare nelle costruzioni. L'ecosistema dell'industria EU delle costruzioni rappresenta il 9,6% del prodotto lordo, con 25 milioni di lavoratori e 5,3 milioni di ditte; produce il 35,9% dei rifiuti. La Commissione EU sta creando una via di transizione verso un ecosistema delle costruzioni "verde, digitale e resiliente". Le azioni in atto riguardano: la riduzione dei rifiuti, i criteri *end-of-waste* e quelli dei sottoprodotti. Si lavora su soluzioni circolari (Circular construction-roads and infrastructure) e soluzioni low carbon. Le attività sostenibili avranno vantaggi fiscali (EU Taxonomy). È in atto una revisione del Regolamento dei Prodotti da Costruzione (CPR), con la integrazione di regole di sostenibilità, legali e normative. I programmi EU di finanziamento ammontano in totale a 723,8 miliardi di €. È già disponibile, in 15 lingue, il protocollo EU per la gestione dei rifiuti di costruzione e demolizione.

8. L'evoluzione del settore

Il settore del bitume e dell'asfalto ha subito un drammatica evoluzione negli ultimi 2-3 anni. Durante l'ultimo Congresso Argus "in presenza", ad



Fig. 8 Sergio Bovo (Alma Petroli) durante un talk show

Atene nel maggio 2019, questa evoluzione era impensabile. L'epidemia Covid negli ultimi due anni e la attuale crisi in Ucraina hanno fortemente accelerato questo processo evolutivo. Protagonisti sono stati la transizione energetica, con il conseguente processo di razionalizzazione del sistema della raffinazione, il *lock down* dovuto al Covid, la crisi delle forniture energetiche e dei materiali. Tutto ciò è stato sottolineato Da Sergio Bovo (Alma Peroli), in uno dei *talk show* (Fig. 8) dedicato al Mediterraneo. "Back to the future" è stato il titolo della presentazione di Richard Taylor (Shell) che ha passato in rassegna gli ultimi 50 anni dello sviluppo stradale, nei quali il bitume ha sostituito gli altri materiali impiegati per le costruzioni stradali. C'è stata una evoluzione eccezionale del traffico, una accelerazione dell'innovazione e l'inizio di una sensibilità ambientale. Oggi abbiamo leganti modificati e speciali, il riciclaggio e l'economia circolare. Si stanno proponendo scenari diversi, come la strada tecnologica, i veicoli autonomi, la "net zero road" e materiali più duraturi. Il focus deve essere concentrato prima e soprattutto sulla manutenzione e sulle riparazioni; solo dopo sul riciclaggio, con una riduzione del carbon input. La possibile riduzione delle disponibilità

di bitume saranno così compensate dalla maggior durata delle pavimentazioni e dal riciclaggio, che dovrebbe raggiungere almeno l'ottanta % a livello mondiale. Una osservazione di chi scrive: resta da chiarire fino a quante volte si può riciclare una pavimentazione, senza deteriorarne troppo la qualità. In conclusione, nei vari interventi si è fatto un quadro a largo raggio della attuale situazione, parlando spesso di "volatilità" di prezzi e del *supply*, senza che ci sia stata la possibilità di prevedere una chiara e definita evoluzione del mercato nel futuro.

9. La situazione italiana

Facciamo infine un cenno alla situazione italiana. Dopo il forte recupero del 2021, che ha visto il consumo di bitume e di conglomerato tornare quasi ai livelli di una decina di anni fa, i primi mesi del 2022 si sono rivelati molto critici, con un calo dei consumi di bitume superiori al 27%, nei mesi gennaio-marzo, rispetto all'analogo periodo del 2021. Ciò non sembra dovuto alla mancanza di appalti, ma al forte aumento dei costi dell'energia e del bitume, spinti in alto dalla crisi in Ucraina, che hanno reso l'esecuzione dei lavori già appaltati assolutamente non remunerativi. Il costo del bitume, che era di circa 450 €/t prima della guerra russo-ucraina, è schizzato a quasi 700 €/t per poi ridiscendere a circa 600 euro a metà aprile 2022.

La raffineria di Livorno, che doveva concentrarsi su prodotti come *lube oil*, paraffine e bitumi, ha fatto invece ripartire la produzione dei carburanti, posticipando all'estate la produzione di oli e bitumi. Altre raffinerie italiane, come ad esempio Sannazzaro, hanno ridotto la produzione o effettuato fermate di qualche settimana. In effetti al momento (aprile 2022) il problema non è la disponibilità di bitume in Italia, ma al contrario una sovrabbondanza: in altre parole, il bitume c'è, ma il mercato è debole. Anche l'export non è particolarmente florido, pur essen-

do meglio rispetto alla situazione nostra interna. Le raffinerie cercano di riequilibrare (per quanto possibile) le loro produzioni, soprattutto a favore del gasolio, di cui c'è al momento scarsità. In parte, le produzioni possono passare dalla produzione di bitume a quella di olio combustibile. La mancanza del bitume russo non è (e non è mai stato) un problema, mentre la mancanza del grezzo Ural, buon fornitore di gasolio, si fa sentire.

10. Conclusioni

Soprattutto nei mesi di marzo –aprile, i prezzi del bitume sono cresciuti in tutta Europa rendendo sempre più difficile convincere i clienti in Europa e Africa verso l'acquisto. L'inverno, periodo di stasi dei lavori stradali in molti paesi europei, serviva per riempire i serbatoi e fare scorte per l'inizio lavori. Ciò non è successo quest'anno: i carichi (cargo) di bitume italiano verso l'estero sono aumentati già alla fine di dicembre di oltre il 25%, mentre l'*export fob* da Rotterdam è aumentato anche di più. Il trasporto navale è stato penalizzato dagli aumentati costi del combustibile marino..

L'evoluzione dei prezzi costituirà sempre più una sfida per il settore del bitume; dovrà crescere sempre di più il riciclo dell'asfalto, fino a raggiungere il 100% di riutilizzo. Nel lungo termine, la maggior influenza sull'industria del bitume sarà la tendenza a ridurre l'impatto del carbonio (carbon foot print) sui prodotti petroliferi. Nonostante la presente stasi, è prevedibile che sempre più ci sarà un aumento della domanda di trasporti e stoccaggi. Più movimentazione, più miscele e ri-miscelazioni, renderanno sempre più difficile la comprensione della qualità e la progettazione delle miscele. La sfida maggiore sarà quella di trovare l'adatta qualità del bitume nel posto e tempo giusto. L'evoluzione dei prezzi non è facilmente prevedibile e costituirà una vera sfida per l'industria stradale.