

SITEBSi srl

Rassegna del bitume

RIVISTA DEL SITEB-ASSOCIAZIONE ITALIANA BITUME ASFALTO STRADE

ESTRATTO DAL N° **41/02**

Mercato dei bitumi: gli operatori nel contesto attuale e futuro

Bitumen market: producers and dealers in the present and future situation

Vincenzo Buccino
Agip Petroli S.p.A.

Mercato dei bitumi: gli operatori nel contesto attuale e futuro

Bitumen market: producers and dealers in the present and future situation

VINCENZO BUCCINO
Agip Petroli S.p.A.

Riassunto

L'articolo traccia un profilo, il più significativo possibile, del mercato dei bitumi e degli operatori coinvolti nella produzione e distribuzione del prodotto.

Il tutto viene inserito nel contesto più ampio dello scenario attuale e futuro (a medio termine), per meglio comprenderne l'operato e i problemi di quanti operano nel settore.

I dati riportati sono quelli ufficiali dell'anno 2000, ultimi disponibili da fonte Ministero, Istat, Unione Petrolifera; di alcuni si riportano solo stime che, per quanto accurate, vanno prese a livello indicativo, per evidenziare un andamento o una tendenza.

Summary

The paper gives an overview of the bitumen market and of the producers and dealers involved in the bitumen production and distribution activities. The paper takes also into account a wider context, both present and future, in which these categories operate, in order to better understand their work and problems.

All data collected are referred to the year 2000 (the latest available), and come from Public Authority, ISTAT, Unione Petrolifera; some of them are only assessments, even if detailed, and are just indicative of a trend.

1. Il mercato dei bitumi in Italia

Se si esclude il 2000, il mercato ha registrato un graduale incremento dei consumi negli ultimi 9 anni; negli ultimi 5 risulta posizionato su consumi elevati: mediamente 2.470 Kt/anno con una oscillazione max del 2,4 % in più ed in meno.

Rispetto al 2000 è in crescita (+ 4,8 %) con valori in assoluto pari a quelli del 1999 (lavori Anno Santo): precisamente nel 2000 si è registrato un consumo di 2.413 Kt e nel 2001 di ca. 2.530 Kt (Fig. 1).

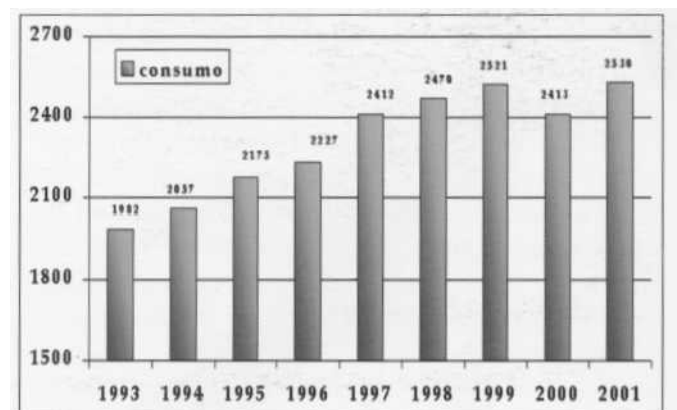


Fig. 1 - Immissione al consumo anni '93-'01

Il mercato è caratterizzato da una stagionalità della domanda (Fig. 2) che comporta una concentrazione (ca. 60%) nei 5 mesi più caldi, con esclusione di agosto, e da una frammentazione spinta della domanda da

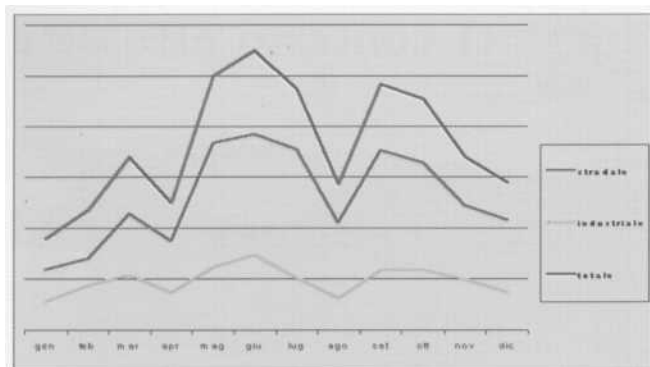


Fig. 2 - Andamento mensile dei consumi

parte della clientela che ha una possibilità di stoccaggio limitatissima (in Italia vi sono ca. 650 impianti di produzione di conglomerato bituminoso).

La domanda e l'offerta sono abbastanza in equilibrio, con consumo praticamente pari alla produzione e partecipazione marginale del saldo import/export.

Il sistema produttivo non è baricentrico rispetto ai consumi e questo comporta un riposizionamento delle quantità, per cui la logistica (stoccaggio, trasporto terra/mare a temperatura) diventa un costo importante e condizionante nella commercializzazione del prodotto.

Infatti gli assorbimenti per macro-aree stimati nel 2000 vedono il NE con 710 Kt, il NO con ca. 610 Kt, il centro con 570 Kt, il sud con 340 Kt e le Isole con 183 Kt. Il nord dell'Italia assorbe da solo il 56% di tutto il bitume utilizzato (Fig. 3).

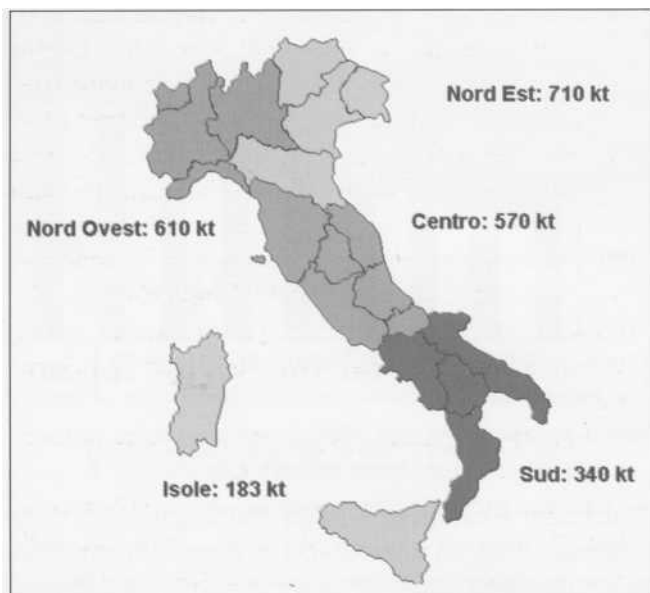


Fig. 3 - Consumi territoriali anno 2000

Tab. 1 - Ripartizione delle quote di mercato del bitume in Italia (anno 2000)

QUOTE DI MERCATO DEL BITUME IN ITALIA ANNO 2000 (%)	
Agip Petroli	36,6
Esso	14,3
Api	14,0
Ies	9,1
Totalfinaelf	8,7
Iplom	4,9
Erg	4,2
Alma	2,0
Maxcom	1,9
Monte Shell	1,5
Q8	0,6
Altri	2,2

La segmentazione del mercato è così stimata: 78% per lo stradale e 22% per il prodotto industriale, in particolare per l'industria delle membrane impermeabili, territorialmente posizionata in gran parte nell'area nord.

Il sistema distributivo da parte dei produttori (raffinerie) è diversificato (Tab. 1), in funzione dell'organizzazione di vendita di ogni società petrolifera e risulta essere di tipo: diretto (soc. petrolifere al consumo), mediante rivenditori, mediante società affiliate e/o agenti, oppure utilizzando un sistema misto che contempla la coesistenza di tutti o alcuni dei tipi sopra indicati.

Per quanto riguarda il bitume modificato si stima un consumo negli ultimi anni intorno a 140/150.000 t, pari al 7-8 % del bitume totale stradale utilizzato.

2. Produzione e Logistica

Mediamente la produzione di bitume in Italia è pari a ca. il 2,7% della lavorazione del petrolio greggio. Tale percentuale sale al 5,3% se consideriamo solo le raffinerie che producono bitume (queste ultime lavorano ca. il 53% del greggio totale).

Sul territorio nazionale 11 raffinerie (su un totale di 17) producono bitume, e sono così posizionate: 6 al nord, 3 al centro, 2 al sud/Sicilia.

Ci sono inoltre 9 depositi attrezzati per lo stoccaggio a caldo del bitume e riforniti dalle raffinerie via mare e qualcuno via terra. Nella Fig. 4 si evidenzia in dettaglio quanto indicato.



Fig. 4 - Ripartizione logistica

Negli ultimi anni si è registrato un fenomeno di fusioni societarie sia a livello mondiale (Chevron/Texaco, Exxon/Mobil, BP/Amoco/Arco, Phillips/Conoco) che europeo (Agip/IP, Total/Fina/Elf) con conseguente accorpamento delle attività produttive, logistiche e commerciali.

Sul territorio nazionale sono presenti inoltre 11 impianti per la produzione di bitumi modificati, facenti capo sia a società petrolifere che ad altri operatori, con una potenzialità complessiva di produzione alquanto elevata.

A questa va aggiunto un quantitativo di autoproduzione in cantiere da parte di alcune imprese, di difficile quantificazione, anche in termini di tipologie e qualità.

È opportuno, inoltre, evidenziare che sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2001 le nuove specifiche europee con una diversa classificazione dei bitumi. Ciò ha richiesto un adeguamento della produzione in alcune raffinerie: attualmente sul mercato, in linea con le disposizioni europee, è disponibile bitume tipo 35/50, 50/70, 70/100, 160/220.

In queste specifiche c'è un inasprimento delle caratteristiche dei bitumi in quanto si richiede una valutazione della resistenza all'invecchiamento e l'introduzione di caratteristiche opzionali, quali la viscosità a 60 °C ed a 135 °C

3. Società petrolifere

Lo scenario attuale è caratterizzato in Italia da diverse tipologie di società produttrici. La prima comprende le compagnie petrolifere a ciclo integrato, con un elevato grado di diversificazione negli altri derivati del petrolio (benzine, gasoli, olii combustibili, lubrificanti, *specialties*, ecc.).

La seconda tipologia di società è costituita da società indirizzate soprattutto alla produzione e distribuzione di limitati prodotti della raffinazione, tra cui il bitume. La maggior parte delle società petrolifere presenti in Italia produce bitume su una sola raffineria e quindi cura un mercato più ristretto, di pertinenza dell'hinterland di quella raffineria. Si deve altresì registrare la presenza di società che, avendo diversi siti produttivi sul territorio, curano un mercato allargato a tutto il territorio nazionale o a più macro-aree.

4. Rivenditori

Si registra una presenza sul mercato bitumi di ca. 40 operatori, numero elevato se riferito alla quantità di bitume immesso sul mercato; questa è infatti alquanto limitata, se paragonata ad altri prodotti di origine petrolifera quali benzine, gasoli, olio combustibile ecc.

Quella dei rivenditori è una categoria molto varia nelle sue peculiari caratteristiche; di seguito vengono evidenziate solo quelle che vanno ad identificare ed influenzare il modo di porsi del rivenditore sul mercato del bitume:

- rivenditore mono/pluriprodotto: nel primo caso cura il mercato in maniera più specialistica, nel secondo caso offre un pacchetto più vasto di prodotti di cui il bitume è solo un complemento e/o un prodotto trainante;
- volume movimentato piccolo/medio/grande: da qualche migliaio di tonnellate a diverse decine di migliaia, con una presenza sul mercato a livello locale o al massimo interregionale. È da evidenziare, a questo proposito, che una decina di rivenditori soltanto, movimentano una quantità molto rilevante di bitume e, tra l'altro, le singole quantità sono distribuite su un territorio abbastanza limitato con incidenza notevole sul territorio stesso. I rivenditori possono essere ulteriormente così suddivisi:
- con/senza deposito logistico; questo ultimo caso, la quasi totalità, è condizionato dagli orari di raffineria;
- con/senza automezzi propri per trasporto, la maggior parte ricorre al servizio c/terzi;
- con/senza attività tecnico/produttive abbinate ai bitumi, quali: emulsioni, modificati, servizio assistenza, macchine ed attrezzature specialistiche. È però da evidenziare che il maggior numero non ha tale abbinamento di attività.

5. Scenario

In considerazione del previsto aumento della spesa pubblica per opere infrastrutturali (anche nell'ambito del piano generale dei trasporti e della logistica) si conferma nel medio termine il *trend* incrementale dei consumi.

Si prevede uno sviluppo e consolidamento di nuove tecnologie che richiedono l'utilizzo del bitume modificato per manutenzioni e costruzioni stradali (autostrada e viabilità ordinaria) ed aeroportuali ed una maggiore incidenza nel mercato di prodotti ad alta tecnologia con contenuti sempre più prestazionali.

Si pone inoltre una maggiore attenzione alle tecnologie "a freddo" e di riciclaggio in genere.

È da registrare altresì una crescente sensibilizzazione delle imprese alla qualità dei prodotti utilizzati e del ciclo di produzione e stesa del conglomerato, nonché alla crescente disponibilità degli Enti gestori di strade di utilizzare prodotti nuovi (vedi modificati) per la realizzazione di pavimentazioni con specifiche caratteristiche.

Da parte delle pubbliche amministrazioni si pone sempre maggiore attenzione alla qualità e alla durabilità della strada, all'uso di nuovi materiali e tecnologie, alla gestione della manutenzione stradale, ai controlli sul conglomerato.

Si inquadrano in quest'ottica i seguenti fattori:

- si valutano a livello governativo i piani e processi di ammodernamento delle infrastrutture stradali, soprattutto sotto il profilo della sicurezza e dell'impatto ambientale;
- il nuovo codice della strada prevede risarcimenti, da parte dei gestori, concessionari e proprietari di strade, dei danni in caso di incidenti causati per difetto di progettazione, realizzazione o manutenzione della strada stessa;
- lo sviluppo consistente sulla rete autostradale dell'utilizzo di pavimentazioni con effetto drenante e fonoassorbente e progressiva introduzione di queste sulla rete ordinaria;
- l'istituzione del catasto delle strade;

- la regionalizzazione di ca. 30.000 km dei ca. 45.000 km di rete stradale. Alle Regioni passa la responsabilità della manutenzione ordinaria e straordinaria della rete la cui operatività viene in gran parte delegata alle Province; allo Stato restano 15.000 km (il 38% dell'attuale rete viaria);
- la direttiva europea che prescrive all'Italia di ridurre entro il 2010 la mortalità per incidenti stradali del 40%;
- la stesura di capitolati (ANAS, Ministero Infrastrutture ecc.) che richiedono sempre maggiori controlli sui materiali e sulla esecuzione dei lavori, i cui costi sono a carico dell'amministrazione appaltante;
- una maggiore attenzione alle caratteristiche prestazionali della pavimentazione;
- una maggiore attenzione all'impatto ambientale (fonoassorbente).

È doveroso, a conclusione di questo articolo sugli operatori nel mercato dei bitumi, riconoscere al SITEB il merito di avere svolto, soprattutto negli ultimi anni, un'azione efficace di informazione e di assistenza, rivolta in particolar modo alle imprese ed ai tecnici della pubblica amministrazione, promuovendo "cultura" sulle pavimentazioni bituminose tra i vari operatori di questo settore, anche mediante pubblicazione di interessanti articoli sulla *Rassegna del Bitume*.

L'Associazione ha organizzato inoltre diversi Convegni, seminari ed incontri coinvolgendo il mondo della ricerca e dell'Università, i gestori di strade e di aeroporti e le imprese.

In particolare va poi evidenziata l'azione del GPM (Gruppo Promozione Modificato) che ha avuto come obiettivo la promozione dell'utilizzo del bitume modificato mediante la formazione dei tecnici sulle nuove tecnologie.

È anche per questo che oggi tutti noi operatori del settore produzione e distribuzione di bitume, ci troviamo in condizioni di poter dialogare proficuamente con gli operatori degli altri settori interessati al bitume, all'asfalto e alla costruzione e gestione delle strade.