

Considerazioni sulla Conferenza Argus dedicata al mercato del bitume in Europa e Africa

Some considerations on the Argus Conference devoted to the bitumen market in Europe and Africa

CARLO GIAVARINI
SITEB

Riassunto

Sulla base di quanto emerso durante la Conferenza Argus di Barcellona (Argus Europe/Africa Bitumen 2012) e di quanto sta accadendo in Italia, vengono fatte alcune considerazioni sulla situazione, attuale e ipotizzabile per l'immediato futuro, relativa alla disponibilità del bitume in Italia e in Europa. In pratica, però, la volatilità (rispetto sia al mercato che alle forniture) è l'unica vera costante e non permette di fare previsioni precise.

Summary

Referring to the Argus Conference held in Barcelona on May 16 and 17 and to the Italian situation, the actual trend is critically analysed. Times have changed: volatility is the new constant forcing bitumen to become a more market responsive product. Relationship building and market knowledge is the key to obtain an adequate supply and the right quality of bitumen.

1. Il programma della Conferenza

Nei giorni 16 e 17 maggio 2012 si è tenuta a Barcellona l'annuale Conferenza ARGUS sul mercato del bitume in Europa e Africa.

Inizialmente è stato presentato un quadro generale sull'andamento dell'industria della raffinazione in Europa, e in genere nel Mondo, prendendo in considerazione il mercato del petrolio, la domanda dei prodotti petroliferi e i margini della raffinazione. L'attenzione si è poi focalizzata sul mercato del bitume in Europa, attraverso le relazioni sui singoli Paesi quali Spagna, Germania, Italia (quest'ultima presentata dal Presidente di SITEB) e Russia.

È stato analizzato quindi l'andamento della domanda e della futura disponibilità di bitume a livello generale europeo, incluso anche il mercato delle emulsioni (Le Bouteiller, IBEF) e dell'asfalto naturale (Giavarini).



La seconda giornata è stata dedicata al mercato africano, rispettivamente nel Nord, Est e Sud Africa, alle tecnologie del trasporto e dell'*upgrading* del bitume.

Tra i circa 150 partecipanti provenienti soprattutto da Europa e Africa (ma anche da Iran, Emirati Arabi e Cina), discreta la presenza degli italiani, che hanno sfruttato le favorevoli occasioni di incontri e scambi.

Sia la produzione che la domanda di bitume in Europa sono in calo a partire dal 2006.

Dopo il boom di importazioni registrato fino al 2010, le regioni del Nord Africa hanno ridotto notevolmente le importazioni (principalmente da Spagna e Italia), soprattutto a causa dei noti sconvolgimenti politici nella Regione. Si pensa comunque che si possa tornare rapidamente ai volumi del 2010. Il Marocco diventerà presto un esportatore di bitume.

Anche se i tradizionali fornitori di bitume sono sotto pressione economica (alcuni hanno scelto di uscire dal mercato), la produzione di bitume dovrebbe essere sufficiente a soddisfare la domanda europea; il bitume dovrà però competere con valorizzazioni in crescita e con l'olio combustibile (che rappresenta un altro sbocco del residuo).

2. Fattori che influenzano il prezzo del bitume

Il costante aumento del costo del bitume è un fenomeno generale e non solo italiano, come già sottolineato in precedenti comunicazioni pubblicate sul Bollettino SITEB e sulla Rassegna del bitume.

I prezzi indicati da ARGUS a maggio 2012 in vari Paesi sono riportati in **Fig. 1**.

Negli ultimi due anni l'aumento è stato mediamente del 50% a livello globale. I principali fattori che influenzano il prezzo sono, per ciò che riguarda il *supply*, i seguenti:

- ® costi di raffinazione (ripartiti tra i vari prodotti);
- ® alternative di mercato (es. competizione con olio combustibile);
- ® costo del grezzo e differenza tra i vari grezzi (pro-bitume e non);
- ® opzioni di trasporto (nave, strada, ferrovia, containers, sacchi, ecc.);
- ® necessità di produrre nuove tipologie;
- ® competizione di mercato e costo degli stoccaggi.

A questi si può aggiungere la fluttuazione dei costi della catena commerciale, se presenti.

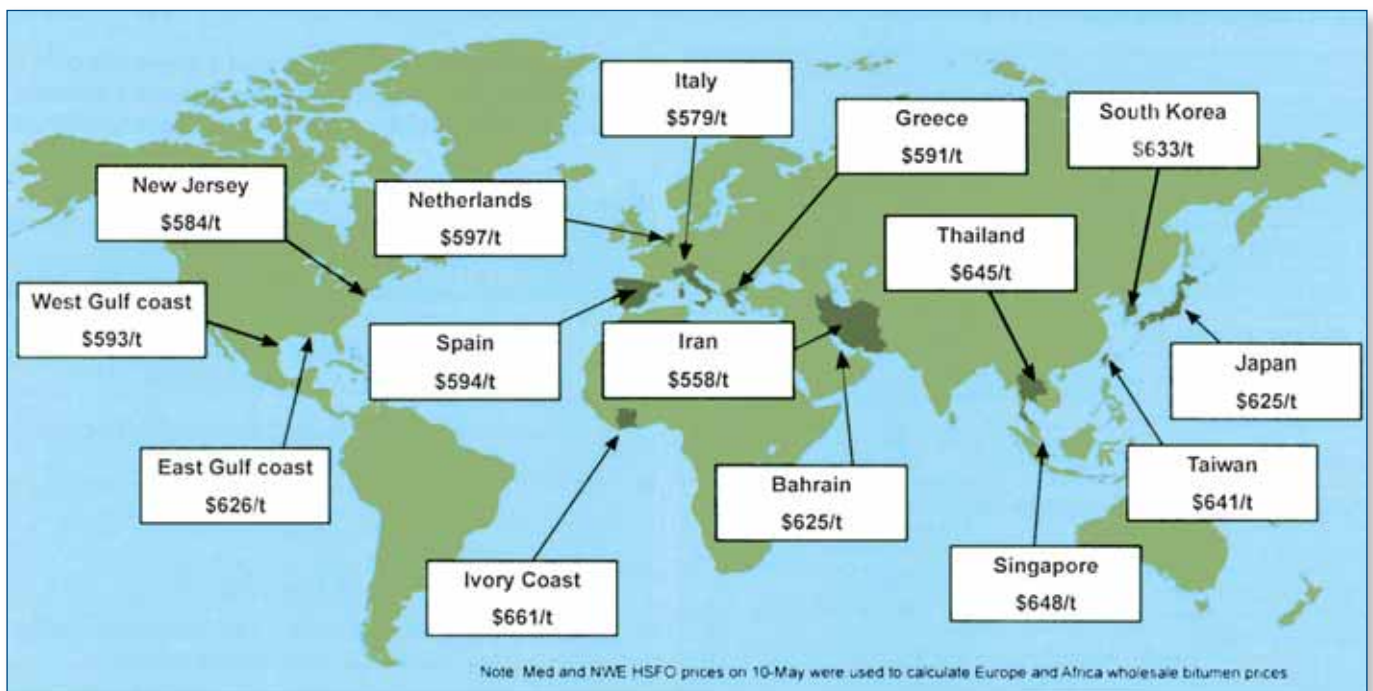


Fig. 1 Costo del bitume in alcuni Paesi del globo (Bollettino Argus, 11 maggio 2012)

Il bitume non ha un mercato basato sui *futures* e può essere disgiunto dal mercato internazionale del grezzo, in quanto considerato talvolta un sottoprodotto nelle raffinerie integrate.

Oggi esistono alternative alla produzione del bitume, come la riduzione del residuo (*coking*, gassificazione, ecc.) o il mercato del *fuel oil* (olio combustibile), specialmente per le raffinerie che hanno la flessibilità di passare da un prodotto all'altro.

Le raffinerie integrate (complesse) devono giustificare il bitume come unità di business, mentre le raffinerie specializzate devono in ogni caso pareggiare i conti.

Le **Figg. 2-3** riportano, rispettivamente, i costi del bitu-

me (Rotterdam) confrontati con quelli del grezzo Ural negli ultimi dieci anni, e il differenziale di valore tra l'export del bitume italiano e il prezzo del fuel oil (HSFO): come si vede, in Italia nell'ultimo anno il bitume è stato sfavorito rispetto all'olio combustibile.

3. La situazione europea e italiana

La crisi dell'economia europea ha portato la recessione in alcuni Paesi, con la paura di contagio finanziario. Molti hanno varato piani di recupero tagliando drasticamente gli investimenti.

Ne hanno risentito i lavori stradali e, come conseguenza, le vendite del bitume. Ciò non solo in Italia, dove, come noto, la produzione annua di conglomerato bituminoso è passata negli ultimi tempi da oltre 40 milioni di tonnellate a meno di 29, ma mediamente anche in Europa (**Fig. 4**). Si è arrivati ad un eccesso di offerta, anche a causa dei concomitanti problemi createsi nei paesi del Nord Africa, tradizionali importatori (soprattutto da Spagna e Italia). La chiusura di alcune raffinerie ha ridotto ma non risolto il problema. In Africa si è ristretto il mercato in Libia, Tunisia ed Egitto (problemi di credito); il Marocco sta invece diventando un netto esportatore, soprattutto verso l'Algeria, che dovrebbe aumentare notevolmente la domanda di bitume nel 2012. Anche nel nostro Paese si registrano condizioni analoghe. L'Italia, che grazie all'export aveva mantenuto costante la produzione del bitume, nonostante il forte calo della domanda interna, ha visto diminuire la produzione a partire dal 2011. Il forte aumento delle esportazioni ha infatti subito una battuta di arresto (dal 37,6% nel 2009 al 34% nel 2011) »

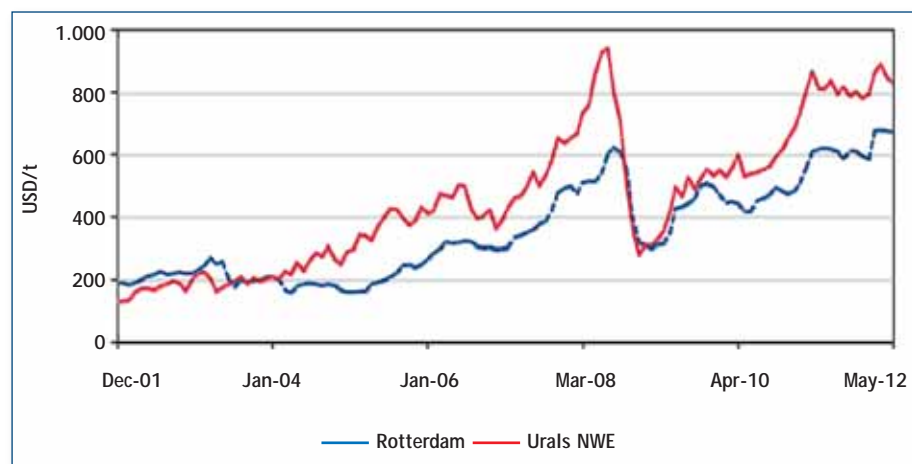


Fig. 2 Confronto tra costo del bitume (Rotterdam) e del grezzo Ural, negli ultimi 10 anni (N. Tasker, Argus Barcellona 2012)

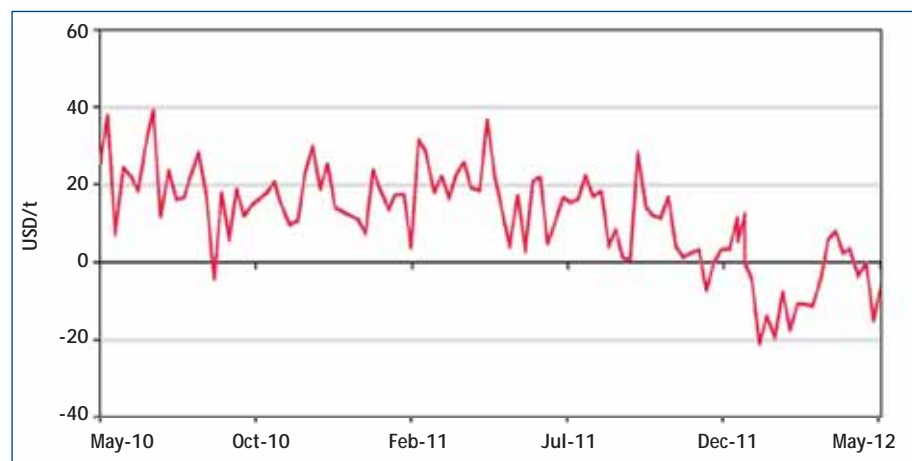


Fig. 3 Differenziale di valore tra prezzo *export* del bitume italiano e costo del *fuel oil* dal maggio 2010 al 2012 (N. Tasker, Argus Barcellona 2012)

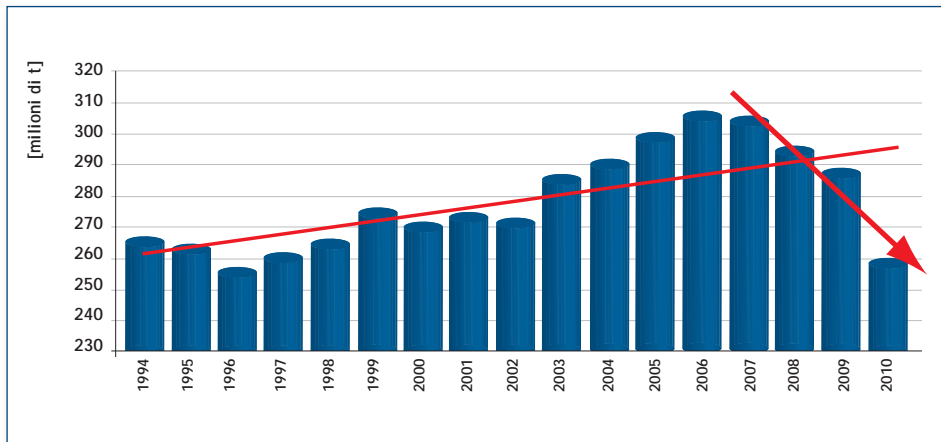


Fig. 4 Consumo di conglomerato bituminoso in Europa negli ultimi 15 anni

a causa soprattutto della crisi nel Nord Africa. In questo momento esiste quindi una capacità produttiva superiore alla domanda, cui le compagnie stanno facendo fronte con la chiusura, totale o parziale, di alcuni impianti.

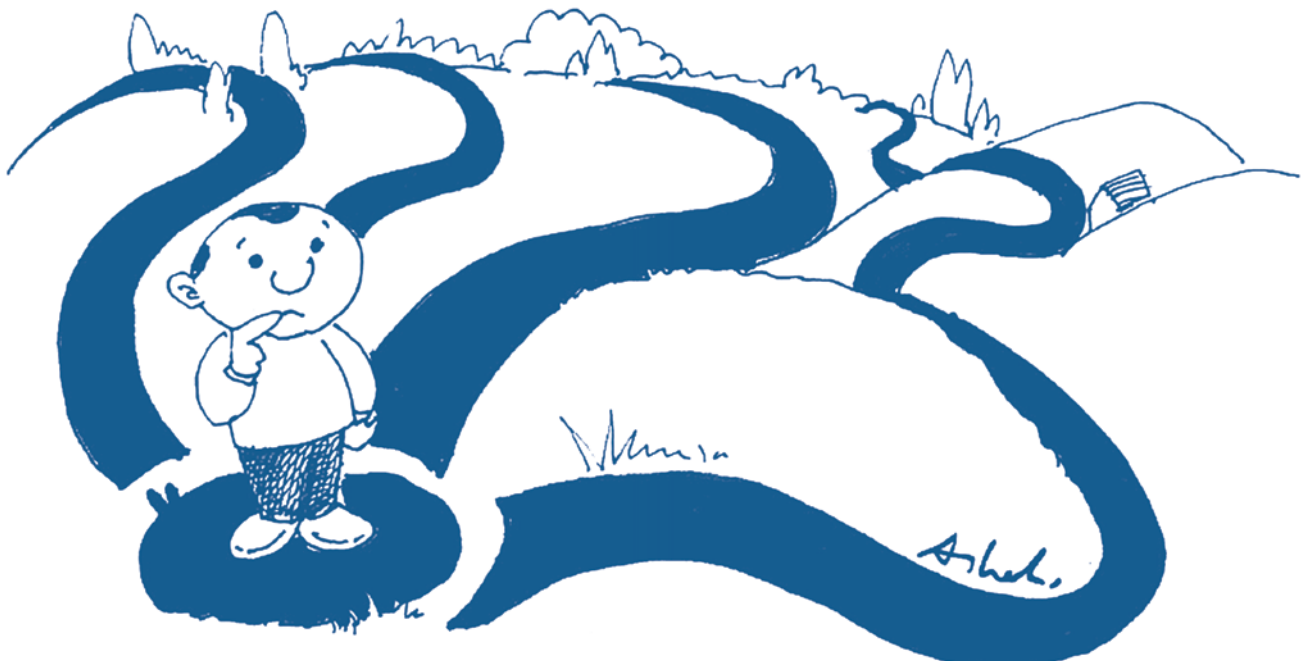
Considerata l'attuale situazione economica e il negativo mercato dei combustibili, è probabile che le nostre quattordici raffinerie (se si esclude l'Alma Petroli, produttrice di solo bitume) risultino essere eccessive rispetto al mercato italiano.

Sono già state annunciate alcune chiusure e fermate di produzione. In effetti, rispetto al precedente periodo di crescita, la razionalizzazione dei siti produttivi da parte delle compagnie procede con maggior cautela (ma procede comunque), anche a causa del maggiore impatto sociale ed economico dovuto alla crisi.

Negli ultimi decenni i cambiamenti nel mercato del bitume sono stati molto maggiori che nel passato, sia in Italia che in Europa: la volatilità è in effetti la nuova

costante e non ci permette di fare previsioni precise. A livello europeo, sono entrate nel mercato del bitume anche banche e istituti finanziari. Sembra comunque esserci la tendenza verso un meccanismo dei prezzi più flessibile.

La chiave per assicurarsi le necessarie forniture e la adatta qualità risiede nella migliore conoscenza del mercato e nella possibilità di stringere adeguate relazioni, con un orizzonte più ampio rispetto al passato. ■



Refinery economics determine the path chosen (N. Tasker, Argus Barcellona 2012)