

Il mercato del bitume: gli aggiornamenti emersi durante la Conferenza ARGUS del giugno 2013

The Argus Europe-Africa Bitumen Conference



CARLO GIAVARINI
SITEB

Riassunto

L'Argus Europe-Africa Bitumen Conference di Cannes ha confermato la grande evoluzione e variabilità del mercato del bitume, in termini di produzione, distribuzione, domanda e offerta. "Volatilità" del mercato è stata la parola più diffusa. Sono in atto grandi cambiamenti negli asset e nelle logistiche. Italia e Spagna rimangono i principali esportatori, pur con la chiusura di alcune linee di produzione in Italia.

Summary

The Argus Europe-Africa Bitumen Conference held in Cannes on 12th and 13th June 2013 confirmed the fast evolution and volatility of the bitumen market in terms of production, distribution, supply and demand. Important changes are in progress relating assets and logistics. Italy and Spain are still the main European "bitumen pumps", in spite of the closure of a number of production units in Italy.

1. Premessa

L'otto marzo 2013 SITEB aveva organizzato a Roma un incontro internazionale per fare il punto sulla situazione della raffinazione in Italia e sull'approvvigionamento del bitume (vedi Rassegna del Bitume 73/13).

Il Convegno di Cannes "Argus Europe-Africa Bitumen Conference", con respiro più ampio e durato due giorni (12 e 13 giugno 2013), ha ulteriormente aggiornato il quadro europeo ed internazionale, che si presenta in rapido mutamento.

Sono intervenuti vari relatori e oltre duecento delegati provenienti da vari Paesi, non solo europei o africani. Tutte le presentazioni sono state di grande interesse e animate da dibattiti, a conferma del grande interesse che esiste per il mercato del bitume nell'area euro-africana. Considerato l'attivismo di SITEB in questo settore e l'importanza dell'Italia quale produttore di bitume, si è deciso di organizzare la prossima Conferenza Afro-Europea in Italia; la sede (Roma o Firenze, probabilmente) verrà definita a seguito di ulteriori incontri tra SITEB e Argus.

2. Domanda e offerta di bitume in Europa

Già la Conferenza di marzo a Roma aveva messo in evidenza la diminuita capacità di raffinazione e il basso utilizzo di quella esistente, causati dalla volatilità della domanda di prodotti petroliferi e della pressione sui margini di raffinazione.

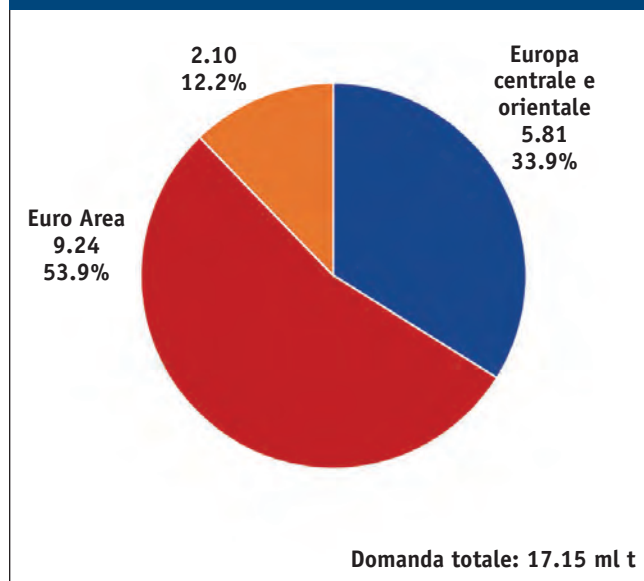
Negli ultimi due anni almeno una dozzina di raffinerie europee hanno chiuso o comunque cessato la produzione di bitume. Molte altre hanno cambiato proprietario. La produzione di conglomerato bituminoso si è notevolmente ridotta (specialmente in Italia), facendo calare la richiesta di bitume; questa è diminuita del 15,3% nel solo 2012, con cali più sensibili nell'eurozona.

La **Fig. 1** riporta i dati Argus della domanda di bitume in Europa, ripartita per area: la produzione del 2012 è scesa a 17,15 milioni di tonnellate.

La rete stradale europea supera i 5 milioni di km e il 75% delle merci (oltre all'80% dei passeggeri) viaggia su gomma. Per la manutenzione si dovrebbe spendere almeno l'1,5% del valore della rete (valore però sotto- »

» CONFERENZA ARGUS - CANNES

Fig. 1 - Domanda di bitume in Europa nel 2012 (milioni di t)



stimato da ERF, *European Road Federation*); oggi si spende meno dell'1%, pur del valore sottostimato. La situazione italiana è ancor peggiore. Tutti sappiamo che un euro speso in manutenzione ne fa risparmiare circa 15 per la riabilitazione e ricostruzione.

Le sensibile riduzione della domanda di bitume non è stata accompagnata da un'uguale riduzione della produzione; parte della chiusura di impianti è derivata da esistente sovraccapacità.

Già si vede che nel 2013 l'andamento della domanda sarà simile o più probabilmente inferiore a quello del 2012; per vedere una ripresa si dovrà arrivare al 2014.

La conseguenza è che sempre meno raffinerie producono bitume e che

la fornitura dipenderà sempre più da depositi e terminali; abbinati a soluzioni "creative" di trasporto. Una analisi più dettagliata delle varie eurozone ci mostra che Italia e Spagna sono i Paesi con maggior sovraccapacità di produzione, causa la forte diminuzione di assorbimento nazionale e la riduzione delle esportazioni verso il Nord Africa; nuove chiusure di impianti sono quindi possibili.

La Spagna però sembra essersi meglio organizzata, avendo programmato investimenti e adattamenti tecnologici per rendere più flessibili le lavorazioni delle sue raffinerie, in funzione della domanda di prodotti e bitume.

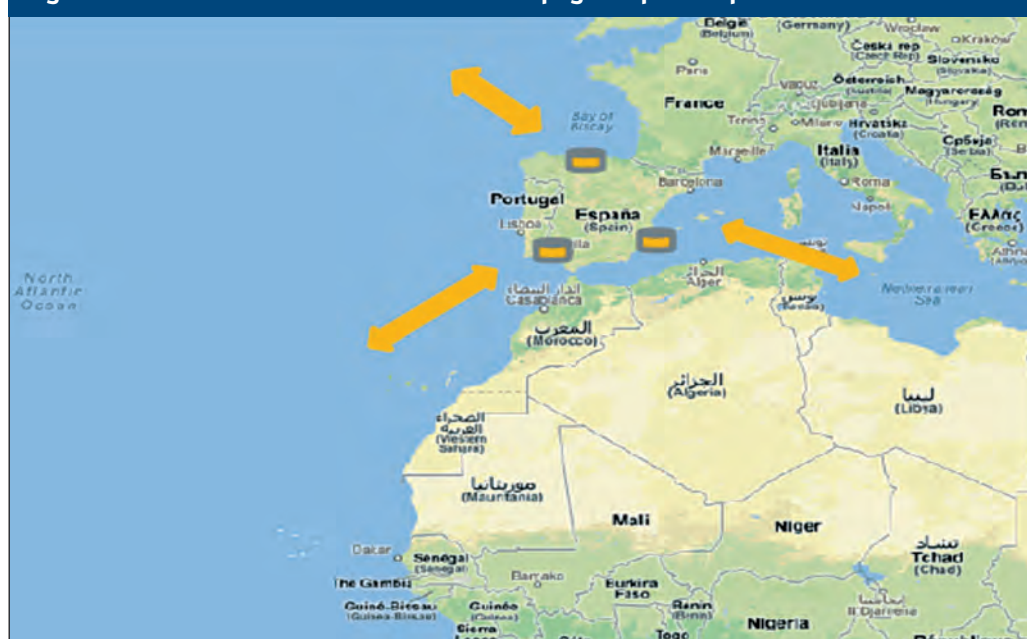
La sola raffineria di Cartagena ha investito più di tre miliardi di euro per adeguamenti tecnologici.

La Spagna ha molto potenziato e adeguato i propri terminali per l'esportazione, trovandosi in una eccellente posizione per fornire sia il Bacino Mediterraneo, sia l'Africa Occidentale (**Fig. 2**).

I prezzi di mercato, simili a quelli italiani, sono bassi e competitivi.

La regione che comprende Germania, Francia e Paesi Bassi dovrebbe essere globalmente in equilibrio, così come la Gran Bretagna. L'Est Europa e i Balcani potrebbero essere le sole zone in deficit di prodotto.

Fig. 2 - L'ottima ubicazione dei terminali spagnoli per l'esportazione del bitume



3. L'impatto del riciclaggio e di altri fattori

Una decina di anni fa il fresato recuperato dai manti stradali veniva impiegato soprattutto nei sottofondi non legati; oggi viene usato in tutti gli strati, tramite le nuove tecnologie di riciclaggio a caldo, a freddo o tiepide. Ne risulta un sensibile aumento dell'impiego di asfalto riciclato, a scapito del materiale vergine (Fig. 3).

La Tab. 1 mostra i dati di riciclaggio per alcuni Paesi europei.

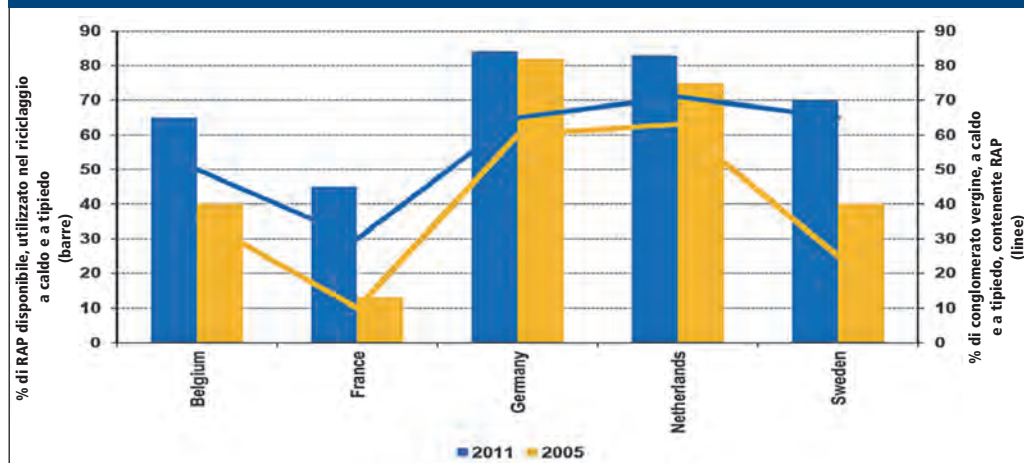
L'impatto del riciclaggio sulla produzione e consumo di bitume non va quindi sottovalutato.

Altri aspetti che contribuiscono a mettere sotto pressione la produzione di bitume da parte delle raffinerie derivano dalla variazione dei rapporti di produzione tra i vari prodotti (più gasolio, meno benzina, meno olio combustibile) e dai regolamenti ambientali, che influenzano la scelta dei grezzi da lavorare. La produzione del bitume ri-

chiede l'acquisto di determinati grezzi (più pesanti e con più zolfo) e un più accurato controllo dei *blending*. L'inseverimento delle specifiche ambientali può rendere difficile l'impiego del residuo, sia come bitume che come olio combustibile, nel caso che diminuisca la richiesta di bitume.

In conclusione, i tradizionali metodi di produzione del bitume possono creare problemi di *planning* e flessibilità, tali da spingere alla chiusura della linea del bitume. »

Fig. 3 - Percentuale di RAP impiegato nel riciclaggio in alcuni Paesi europei (barre, valori a sx) e percentuale di conglomerato, caldo e tiepido, contenente RAP (linee, valori a dx)



Tab. 1 Impatto del riciclaggio (freddo, tiepido, caldo) in alcuni Paesi europei (dati in kton, anno 2011)*

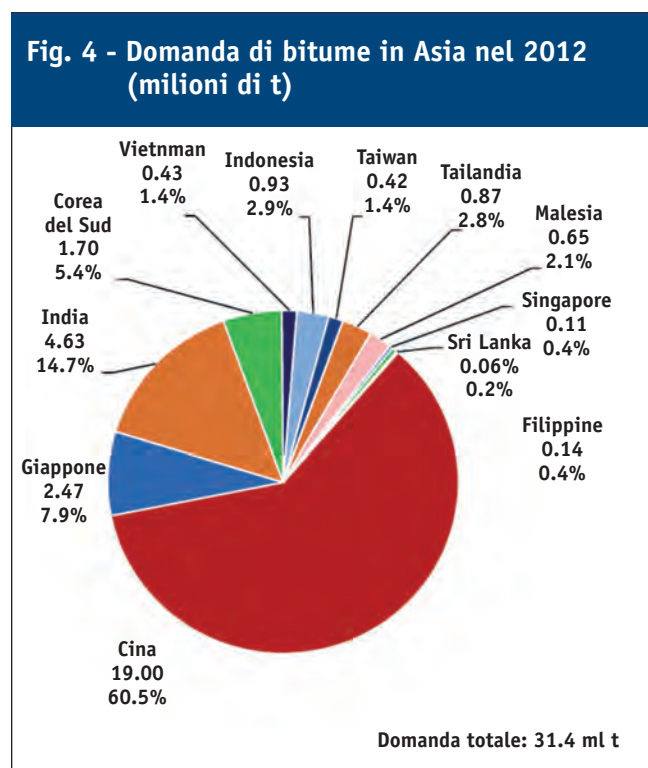
PAESE	RAP RICICLATO NELLA MISCELA	% RICICLATO SULLA PRODUZIONE TOTALE	CONSUMO DI BITUME VERGINE		RIDUZIONE DI BITUME	DIMENSIONE DEL MERCATO	PERDITA % DI BITUME
			0% RAP - 5,5 % BITUME	50% RAP - 3% BITUME			
Austria	523	7	57	31	26	470	6
Belgio	975	16	107	59	49	405	12
Francia	3.186	8	350	191	159	3.100	5
Germania	11.760	24	1.294	706	588	2.700	22
Lussemburgo	181	26	20	11	9	18	50
Olanda	3.920	41	431	235	196	450	44
Polonia	4	0	0	0	0	1.600	0
Svizzera	1.540	25	169	92	77	306	25
EUROPA	22.089	15	2.430	1.325	1.104	9.049	12

(*) = dati Nynas (Kurt Wynendaele)

4. La domanda di bitume negli altri Continenti

Dati di mercato riassuntivi sono stati forniti dalla coordinatrice di Argus, Nasree Tasker.

Relativamente all'Asia, la domanda è aumentata leggermente nel 2012, raggiungendo i 31,4 milioni di tonnellate. Cina e India hanno mostrato la maggior crescita degli ultimi anni; sensibili aumenti hanno riguardato anche Indonesia, Thailandia e Malesia (Fig. 4).



La domanda dell'Africa (Nord e Sub-Sahariana) e del Medio Oriente è cresciuta dell'8%, a partire da 9 milioni di t dal 2011 (Fig. 5).

Il Sub-Sahara, pur avendo un mercato relativamente piccolo, ha un grande potenziale di crescita.

Anche in Libia esistono forti pressioni per far partire la ricostruzione del Paese.

Le Americhe e i Caraibi hanno mostrato un calo del 3% (Fig. 6); mentre gli Stati Uniti sono diminuiti del 4% producendo "solo" 20,1 milioni di tonnellate nel 2012; il Sud America è stata la zona con maggior cre-

Fig. 5 - Domanda di bitume nel Nord Africa e nella zona Sub-Sahariana (milioni di t)

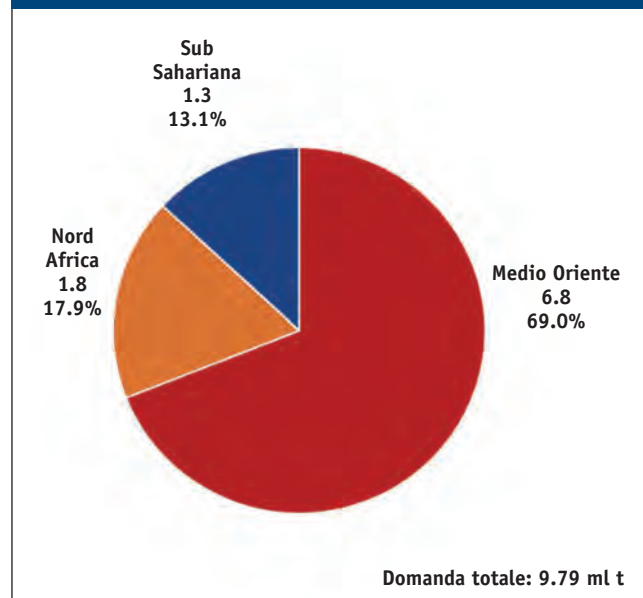
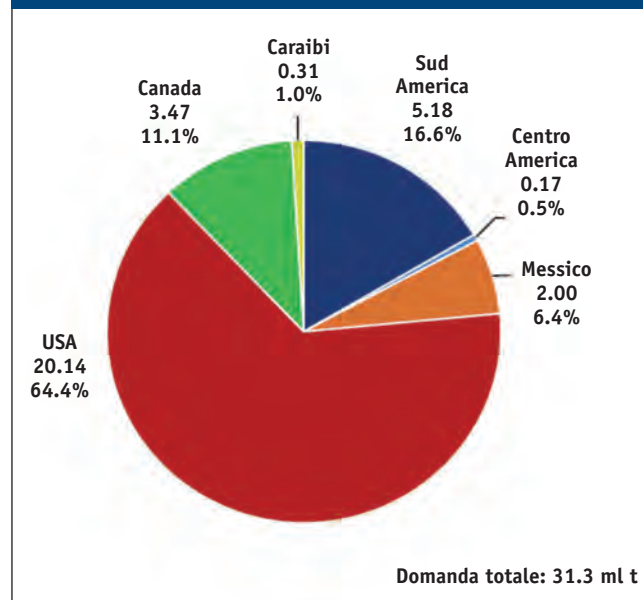
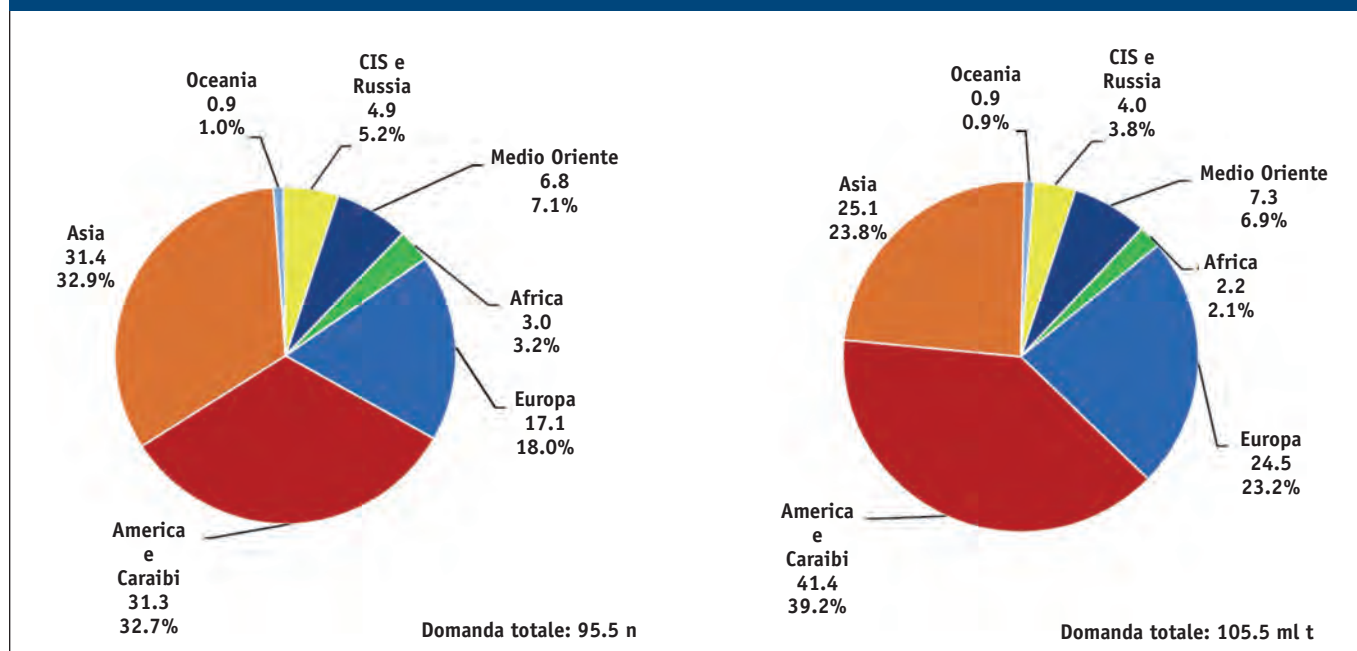


Fig. 6 - Domanda di bitume nelle Americhe e zona Caraibica (milioni di t)



scita nella regione, con necessità di importare bitume. A livello globale, la distribuzione dei consumi è cambiata significativamente dal 2005 al 2012, come mo-

Fig. 7 - Domanda globale di bitume: confronto tra 2005 e 2012



strato nei grafici di **Fig. 7**. La torta del bitume è comunque diventata più piccola, con una diminuzione del 3,2% rispetto al 2011 e del 10% in sette anni.

Il calo maggiore è stato in Europa, seguito da quello USA. Africa e CIS/Russia sono le regioni che, a partire dal 2005, hanno sempre avuto una domanda in crescita.

L'Africa rappresenta probabilmente il futuro, dato il grande potenziale di crescita e sviluppo: prima o poi i consumi dovrebbero esplodere.

I Paesi esportatori di bitume restano i seguenti: Italia, Spagna, USA, Olanda, Grecia, Costa d'Avorio, Thailandia, Giappone, Taiwan, Singapore, Bahrain e Iran. Tra di essi sono diventati molto attivi il piccolo Barhain (verso Emirati e Oman) e, soprattutto, l'Iran, che possiede almeno sette raffinerie produttrici e tre terminali sul Golfo Persico, a Bandar Abbas, Bushehe e Bik. La **Fig. 8** riporta i tonnellaggi consumati localmente in Iran e quelli esportati negli anni 2011 e 2012. Gli Emirati ne assorbono la maggior quantità (27%), seguiti da Pakistan e Sri Lanka, ma anche da alcuni Paesi africani.

Al momento l'Iran deve combattere contro le sanzioni, la carenza di container, i costi di trasferimento del

denaro e l'inflazione; nonostante ciò riesce ad esportare notevoli quantità di bitume.

5. I fattori che influenzano il prezzo del bitume

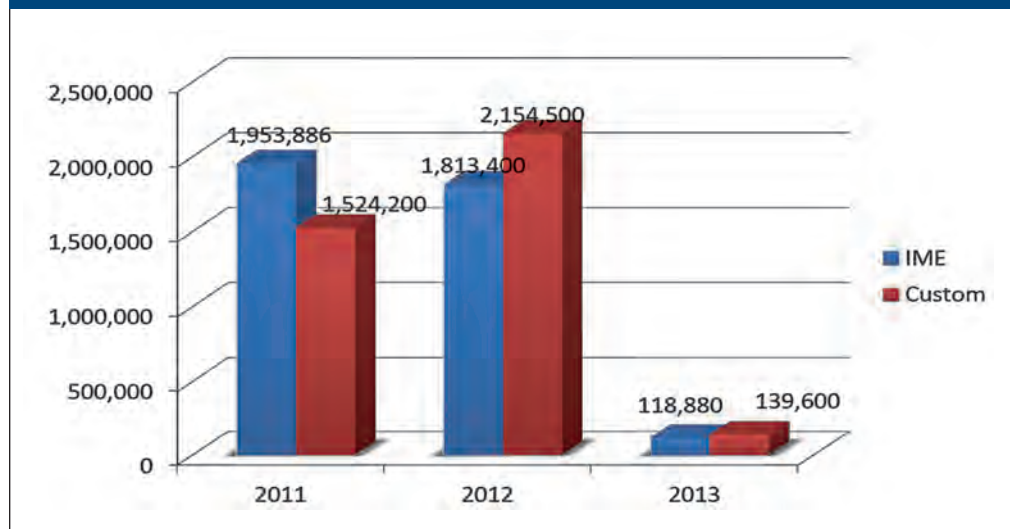
Il prezzo del bitume è influenzato da vari fattori: gli *economics* di raffineria, le alternative di produzione, il prezzo del grezzo, le opzioni di trasporto, il tipo di bitume, la competizione sul mercato.

Da notare che per questo prodotto non esiste un mercato dei *futures* come per il petrolio. Le alternative di produzione riguardano oggi l'installazione di impianti di *coking* (per trasformare i residui in coke, gas e distillati) e le produzioni alternative di olio combustibile, che può essere ottenuto dallo stesso residuo, parametri ambientali permettendo.

Le raffinerie integrate devono giustificare il bitume come unità di business, mentre le raffinerie specializzate devono raggiungere una soglia di utile tale da coprire almeno le spese (*breaking point*).

I punti di produzione sono diminuiti e i rivenditori non sono considerati sempre affidabili, relativamente a di-

Fig. 8 - Consumo di bitume in Iran (barre blu) ed export in tonnellate (dati Binas Baia Energy)



sponibilità di prodotti e costi; anche i loro margini sono fluttuanti.

Anche gli utilizzatori, ovvero i *contractors* dei lavori stradali si trovano, come ben sappiamo, ad affrontare grandi fluttuazioni dei costi nel corso di uno stesso anno, con crescenti difficoltà nella quotazione di progetti a lungo termine.

I *contractors* più importanti si dotano di capacità di stoccaggio, bypassando i rivenditori.

La volatilità è il nuovo fattore che caratterizza il mercato; la domanda debole e l'incertezza sul futuro hanno infatti alterato gli indici storici che definivano il prezzo del bitume.

Il bitume è oggi visto come centro di profitto e la sua disponibilità potrà essere condizionata dagli *economics*; già banche e istituti finanziari stanno entrando nel mercato del bitume.

A conferma della volatilità, basta guardare i prezzi FOB forniti da Argus il primo giugno 2012 e confrontarli con quelli di un anno dopo (31 maggio 2013): nel 2012 i prezzi più bassi erano quelli italiani (537 \$/t) e spagnoli (540 \$/t) contro quelli iraniani di 558 \$/t. Un anno dopo, nel maggio 2013, il bitume iraniano è il meno caro di tutti, a 495 \$/t, mentre in Italia e Spagna il costo è di 502 e 512 \$/t rispettivamente, per arrivare ai 632 \$/t della Costa D'Avorio.

6. Trasporto via mare e pirateria

A inizio 2013 erano in costruzione e consegna otto navi bitumiere destinate ad entrare in funzione nel 2013 e 2014; la loro capacità totale era di 87.000 t (le quattro maggiori hanno tonnellaggio compreso tra 15.000 e 88.000 t). Le navi al momento non più rintracciabili o rottamate rappresentano 160.000 t; solo la metà del tonnellaggio è quindi rimpiazzata dalle nuove costruzioni.

Ci si chiede se il mercato del Mediterraneo e dell'Africa non ne sarà affetto.

La flotta gravitante su Mediterraneo e Africa Occidentale era costituita nel 2010 da 42 navi bitumiere.

Un aspetto cui solitamente non pensiamo quando parliamo di trasporto del bitume è la pirateria; purtroppo essa interessa anche le navi bitumiere, facili prede in quanto viaggiano meno veloci e più sguarnite delle altre. La pirateria è diffusa un po' dappertutto e non solo nelle coste della Somalia e nella parte Est dell'Africa. Pur in minor misura, episodi si sono verificati anche nel Mediterraneo, presso il delta del Nilo.

Forse a causa dei maggiori controlli, il fenomeno non si è aggravato (e anzi è forse regredito) sulle coste orientali e nel Golfo di Aden; esso però è recentemente e rapidamente cresciuto sulle coste occidentali dell'Africa, specialmente di fronte alla Nigeria: nel 2012 il numero di sequestri è stato pari a quello della Costa Orientale. Nel 2011 sono state sequestrate quattro navi bitumiere europee.

La pirateria rappresenta un ulteriore e serio problema per l'industria del bitume; come detto, essa si sta espandendo anche nell'Africa Occidentale, con un conseguente impatto sugli scambi, in quanto alcuni importanti terminali sono dislocati in Guinea e nel West Africa.

Ad Abidjan, in Costa d'Avorio, è stata installata una raffineria strategica, produttrice di bitume, proprio in una



zona infestata dai pirati. Ricordiamo che la Costa d'Avorio è il solo esportatore di bitume per tutta la zona.

7. Varie

La Conferenza Argus di Cannes ha toccato anche altri aspetti relativi al bitume, ma non al mercato in senso stretto, sui quali non ci soffermiamo, se non per citarli. Una relazione di Icopal ha fatto il punto sulle imper-

meabilizzazioni e sulla produzione delle membrane. Una presentazione di Colas (J.C. Roffé) ha illustrato il fondamentale contributo delle emulsioni per le tecniche di manutenzione.

Alcuni aspetti relativi alla modifica dei bitumi sono stati illustrati da una presentazione di GKG, mettendola in relazione con le aumentate necessità di garantire ai manti stradali portanza e durabilità, a seguito dell'aumento della circolazione e del peso dei veicoli.





MASSENZA

- IMPIANTI PER BITUMI MODIFICATI
- CISTERNE SPRUZZATRICI
- IMPIANTI EMULSIONE
- CALDAIE OLEOTERMICHE

MASSENZA S.r.L. Via Bologna, 12 - 43036 FIDENZA (PR) ITALY
ph: 0039 - 0524 202811 • fax: 0039 - 0524 530205
www.massenza.it • e-mail: massenza@massenza.it