

di Carlo Giavarini
SITEB

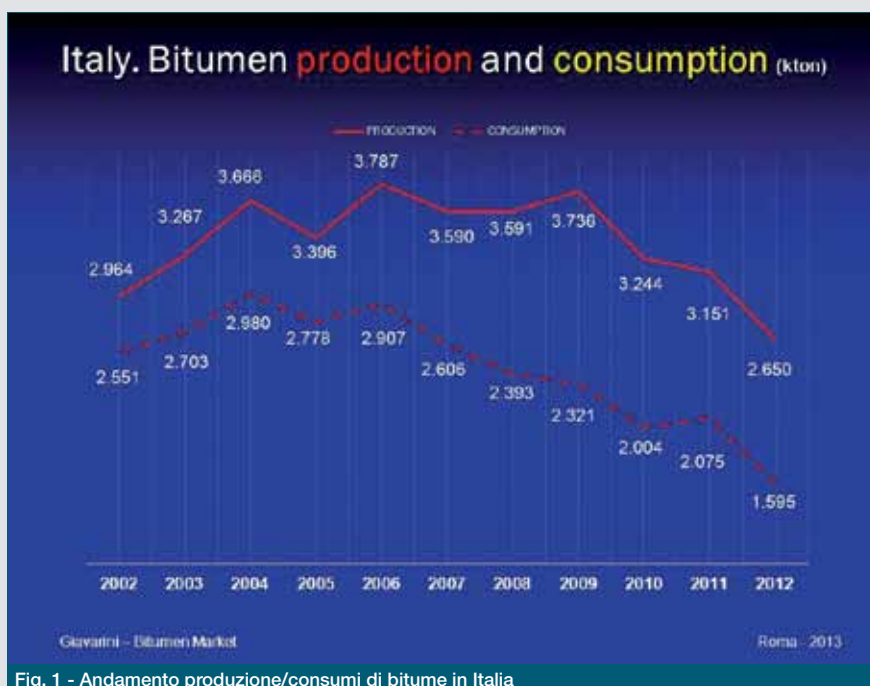


Fig. 1 - Andamento produzione/consumi di bitume in Italia

RAFFINAZIONE E BITUME: SCENARI DI MERCATO E PROSPETTIVE

L'industria europea della raffinazione sta attraversando una crisi che è diventata strutturale e non più recuperabile. Molti impianti hanno chiuso o sono stati fermati. In Italia la situazione è particolarmente grave e coinvolge soprattutto la produzione del bitume stradale e per membrane. Questa crisi si somma a quella già gravissima dei settori dell'edilizia e delle infrastrutture. Con riferimento al mondo dell'asfalto, l'articolo analizza criticamente la situazione e lo scenario attuale, cercando di prevederne gli sviluppi.

Nel febbraio 2010 SITEB (Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade) organizzò, insieme a Unione Petrolifera, una conferenza interazionale (la prima di questo tipo in Italia) per fare il punto sulle prospettive e le future disponibilità del bitume, inquadrandola nel più ampio scenario dell'industria petrolifera europea. Cominciava infatti a farsi sentire una crisi del *down stream* petrolifero occidentale, estesa ad Europa ed America, che aveva come conseguenza la chiusura e il passaggio di proprietà di molte raffinerie. Le principali conclusioni emerse dall'incontro furono le seguenti:

- chiusura di raffinerie europee non compensata da nuove capacità;
- produzione europea di bitume non eccedente la domanda locale, così che ogni perturbazione poteva generare scarsità sui mercati, soprattutto per lo sbilanciamento tra le varie aree;
- il bitume destinato a diventare un prodotto di nicchia, con valore di-

pendente sempre meno dal prezzo del petrolio e sempre più dal rapporto domanda/offerta;

- sfide future basate non più sul prezzo, ma sulla disponibilità del bitume con i grandi contractor (ad es. Colas) in procinto di assicurarsi alcuni siti di produzione (leggi raffinerie);
- cambio nella commercializzazione, con sviluppo del trasporto anche su lunghe distanze, specialmente via mare.

Tutte queste conclusioni hanno trovato puntuale riscontro negli scenari di questi ultimi tempi, con un'accelerazione forse superiore al previsto. La conferenza SITEB dell'8 marzo 2013 (*Scenario e prospettive per il bitume*), a tre anni precisi dalla precedente, ha fatto il punto sulla nuova situazione. Lo scopo non era certo quello di condizionare un trend che ormai sta diventando globale, ma di essere informati sugli attuali scenari in modo da potersi, se possibile, organizzare e "difendere".

La situazione del mercato italiano del bitume

Relativamente al bitume, l'andamento produzione/consumi negli ultimi anni è rappresentata in Fig. 1. La produzione, che aveva tenuto i livelli precedenti, grazie ad un incremento delle esportazioni, ha registrato un sensibile calo nel 2012.

I consumi interni sono in forte calo a partire dal 2006, con un massimo di decremento (23%) nel 2012, rispetto all'anno precedente.

In pratica si è passati da oltre tre milioni di tonnellate degli anni 2004-2006 ai 1.595 milioni del 2012. Considerando che 300-400.000 t sono assorbite dalla industria delle membrane, ben poco resta per la manutenzione stradale, che già era scesa molto al di sotto del livello di guardia. Questa situazione si riflette sulla produzione nazionale del conglomerato bituminoso (Fig. 2). Va fatto però notare che l'Europa ha registrato un'inversione di tendenze a partire dal 2011, mentre l'Italia ha intensificato la discesa.

L'export del bitume (Fig. 3) è aumentato sensibilmente negli ultimi anni (in particolare nel 2012), con una flessione nel 2011, causa i noti problemi nei Paesi del nord Africa.

In ambito internazionale, e quindi non solo in Italia, i prezzi del bitume sono aumentati mediamente di circa il 30% negli anni dal 2010 al 2012. La valorizzazione sul mercato italiano è comunque in costante aumento a partire dal 2004 (Fig. 4).

Le raffinerie produttrici di bitume in Italia

Nel 2010 c'erano in Italia undici raffinerie produttrici di bitume (Fig. 5), di cui almeno tre fornitrici di bitume cosiddetto "industriale" per la fabbricazione delle membrane. Nel corso del 2012 la situazione è cambiata, come mostrato nella Fig. 6. Restano all'inizio del 2013 sette raffinerie produttrici, più una ottava ferma per ristrutturazione; è probabile che quest'ultima ridimensioni la sua produzione dopo una lunga fermata. Le frecce nella mappa di Fig. 6 indicano la presenza di pontili attrezzati per il carico del bitume sulla navi.

Alcuni articoli sui giornali hanno riportato notizie non rassicuranti circa il futuro di una raffineria del Nord, attualmente unica produttrice di bitume industriale. Il potenziale produttivo delle raffinerie italiane per il consumo nazionale è in teoria più che sufficiente, se la situazione non si deteriora ulteriormente e se la raffineria in ristrutturazione riprende l'attività. Ciò è mostrato nella Tab. 1, che riporta la capacità produttiva di bitume delle singole raffinerie, in un intervallo compreso tra l'attuale produzione e la massima potenziale. Resta però l'incognita sul futuro di due produttori (Mantova e Ancona) e sulle intenzioni di due altri impianti, uno al Nord e uno al Sud, relativamente alle politiche di produzione del bitume. La situazione è quindi in evoluzione e, soprattutto, esiste uno scompenso logistico tra siti produttivi e zone di consumo, anche se a ciò si cerca di far fronte con alcuni depositi costieri.

Vista la perdurante crisi del mercato interno, alcuni produttori si sono organizzati per l'esportazione (vedi frecce sulla mappa di Fig. 6), così da far diventare l'Italia un importante fornitore di molti Paesi del Mediterraneo e del Mar Nero. Questo potrebbe creare tensioni sul mercato interno se riprendessero i consumi a livello normale.



Fig. 2 - Consumo di conglomerato bituminoso in Italia e in Europa negli ultimi anni

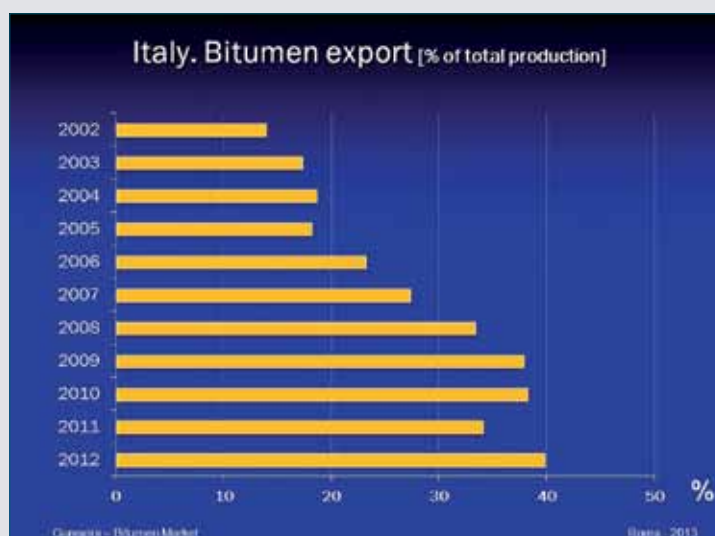


Fig. 3 - Esportazione di bitume dall'Italia, in percento rispetto alla produzione totale



Fig. 4 - Valorizzazione del bitume in Italia (€/t, SITEB dati medi di mercato)



Fig. 5 - Le raffinerie produttrici di bitume fino al 2011



Fig. 6 - Raffinerie che producono bitume agli inizi del 2013

Tab. 1 - Capacità produttiva di bitume delle singole raffinerie, attuale e potenziale massima (kt/a)

RAFFINERIE	Capacità produzione bitume
Busalla	200-240
Sannazzaro	60-120
Mantova	600
Ravenna	300-480
Livorno	500-580
Taranto	40-180
Augusta	600
Falconara	200-400 (?)
Totale	2.500-3.200

I nuovi scenari

La tendenza generale a livello internazionale sembra indicare un disimpegno dell'industria della raffinazione dal mercato del bitume. Caso emblematico è l'Australia, dove utilizzatori e importatori si sono organizzati per sviluppare le loro attività.

La grande impresa francese Colas, che già aveva acquisito due raffinerie per assicurarsi la fornitura del bitume, possiede una rete di depositi in Australia, approvvigionati dalle raffinerie del Sud-Est asiatico di Singapore, Malesia, Thailandia. I grandi *contractor* stanno quindi attrezzandosi con loro depositi, reti di trasporto via mare e, se possibile, con loro raffinerie per la produzione di bitume.

Il bitume non ha una logistica così semplice come quella degli altri prodotti petroliferi più leggeri; deve essere trasportato caldo per mantenerlo allo stato fluido, cosa che ne ha a lungo limitato il raggio di commercializzazione. Già da anni però si sono sviluppati sistemi di trasporto per lunghe distanze (Fig. 7), in particolare con vari tipi di "bags", con container riscaldabili, ma soprattutto con navi. Le navi tradizionali hanno una capacità di 3.000 o 5.000 tonnellate, pur essendo utilizzate anche navi più piccole; esistono però anche bitumiere da 40.000 t per il trasferimento su lunghe distanze e la fornitura di più depositi. Nel 2010 la flotta di bitumiere, per il 60% in Asia, era di circa 200 unità; ora dovrebbe superare le 250 unità. Questo nuovo scenario logistico ha portato alla creazione di adatti pontili di carico e di terminal costieri attrezzati.

Da tale situazione non è esente l'Italia, in cui il deposito costiero in costruzione a Savona si aggiungerà a quelli già esistenti, indicati sulla mappa di Fig. 8, di Marghera, Marsala, Napoli, Oristano, Porto Torres, Livorno. Alcuni di questi depositi non sono però dotati di collegamento pontile-serbatoi e devono ricorrere allo scarico delle navi su autobotti e da queste al deposito. Altri importanti terminal si trovano in Francia e in Spagna e nel Mar Nero.

Per capire come possono funzionare questi depositi, occorre vedere da dove proviene il bitume che li alimenta e chi è interessato a riceverlo. Ci risulta che nel 2012 i principali esportatori del Mediterraneo sono stati i seguenti: Italia ca. 1.000 kt, Spagna ca. 700-900 kt, Grecia ca. 150-200 kt, per un totale di 1.850-2.100 kt, senza contare alcune navi arrivate dagli Stati Uniti. Questi dati sono approssimati e non facili da ben definire, dato le disomogeneità delle fonti. Potenziali esportatori potrebbero essere la Russia e la Serbia.

La lista degli importatori (vedi Tab. 2) è molto più nutrita e anche in questo caso i dati sono stimati con una certa approssimazione, soprattutto nel caso delle proiezioni a due e tre anni.

Emerge comune il fatto che chi richiede bitume è in numero decisamente superiore a chi lo esporta.

Problemi potrebbero crearsi se si avverano le previsioni a 2-3 anni della Tab. 2, tenendo anche presente che la tabella riguarda solo i Paesi del Mediterraneo (a parte Malta e Cipro) e del Mar Nero.

Importano infatti bitume anche Paesi dell'Africa Occidentale e il Sud Africa. I dati mostrano che l'Italia è diventato uno dei principali, se non il principale esportatore di bitume del Mediterraneo (vedi anche Fig. 9);

