

“La transizione ecologica? Ad oggi è una chimera”

I dati emersi dall'assemblea dei giovani agenti marittimi di Genova fanno emergere dati choc: secondo l'esperto broker marittimo Ennio Palmesino la produzione di petrolio nel 2023 chiuderà con il massimo storico

11 OTTOBRE 2023 ALLE ORE 18:15



Messina, Santi, Cosulich

di Francesco Nittolo

Transizione energetica, decarbonizzazione, *net zero* e consumo di petrolio sono termini e temi nei quali ci si imbatte con frequenza se si è soliti fare parte del mondo dello shipping. Eppure la ‘granitica’ convinzione che il petrolio, inteso come carburante, stia andando verso la dismissione è stata confutata dai numeri e dai dati che sono emersi durante il convegno ‘Noli marittimi: navighiamo a vista?’, che si è tenuto a Genova, presso Palazzo San Giorgio, organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti.

In netta contrapposizione con tutti i proclami che meno di un decennio fa individuavano nel 2017 lo stop nel consumo di prodotti fossili, i dati scaturiti hanno fornito un quadro a dir poco controcorrente. Ennio Palmesino, uno dei decani fra i broker marittimi del settore tanker, non solo ha confermato che il 30% di quanto viene trasportato via mare, è tutt’oggi petrolio, ma anche rilevato che il 2023, con i ritmi attuali, polverizzerà con una media

mensile di oltre 102 milioni di barili ogni precedente dato sulla produzione di petrolio a fronte dei 94,2 milioni di barili del 2021.

“Fra proclami sulla transizione e realtà di mercato si consuma la grande contraddizione e in parte il grande falso: le incertezze alimentate da previsioni che si stanno rivelando errate hanno rallentato gli investimenti in un settore, quello del trasporto di petrolio, che non alimenta solo i consumi energetici, ma fornisce anche (con una quota pari al 50% del trasportato) la materia prima essenziale per molteplici filiere industriali strategiche”, ha sottolineato Palmesino al convegno organizzato nell’ambito della Genoa Shipping Week di Assagenti. E il rallentamento ha significato meno ordini per la costruzione di navi petroliere con un portafoglio ordini dei cantieri che garantirà a malapena nei prossimi anni un incremento annuo del 5% nell’offerta di trasporto via mare.

Il futuro, allora, dove va? “La transizione energetica è in corso, ma il petrolio non è solo carburante, se lo sostituissimo, sotto quel profilo, sarà comunque sempre presente nelle plastiche, ma è solo uno degli innumerevoli esempi che si possono fare. Il prezzo del petrolio, ora, sale quando dovevamo abbandonarlo. Lo pagheremo anche noi in veste di consumatori. Se vi ricordate uno spot recente dell’ENI sosteneva ‘Abbiamo l’energia nuova?, ora dicono ‘L’energia nuova è l’energia di sempre’, come a dire che il nostro è un ritorno in punta di piedi verso il passato”, ha concluso, infine Palmesino, che condivideva il tavolo con Eugenio De Paolis, shipbroker e CEO di Bulk Mare; Gianluca Croce, Deputy General Manager dell’Agenzia Marittima Le Navi e Matteo Fortuna Executive Managing Director di BBC Chartering Genoa.

La seconda sessione, moderata dal giornalista Matteo Dell’Antico, ha visto come protagonisti il presidente di Assarmatori, Stefano Messina; il presidente di Federagenti, Alessandro Santi; e il presidente del Gruppo F.lli Cosulich, Augusto Cosulich.

Se la fuga dal petrolio - e i dati diffusi oggi lo confermano - si è arrestata e se Wall Street è tornata a investire in modo massiccio nell’oil & gas, specie l’Europa sembra far finta che i programmi di transizione nei ritmi serrati imposti, funzionino. Facendo in questo modo emergere - come sottolineato da Stefano Messina, Presidente di Assarmatori - una vocazione europea all’autotassazione, che sfiora l’autolesionismo.

“Ormai tutti parlano di ETS e noi, come associazione, è da fine 2021 che abbiamo lanciato questo allarme per la disparità di trattamento. Quello che ci spaventa non è la spesa, ma è avere oneri supplementari rispetto agli altri Paesi. Il Governo Meloni, e di questo siamo contenti, sta intervenendo anche se i risultati ancora non si vedono. Nello shipping gli investimenti e la solidità sono basilari, almeno come saper cogliere le occasioni, nel quadro congiunturale che si sta vivendo”, ha affermato, ancora Messina.

“Dobbiamo fare partnership. In Italia dobbiamo far vedere che anche noi sappiamo fare le cose, ma c’è la necessità di investire, altrimenti - è solo una battuta -, ma Assagenti diventa un’altra associazione di armatori”, ha sostenuto nel suo intervento un pungente Augusto Cosulich, per poi proseguire: “Noi siamo un gruppo che ha investito nelle bettoline a gas, ho messo 50 milioni, ma voglio investire di più mi sono stancato delle chiacchiere. Tutti parlano di metanolo, ma quale costo avrà questo nuovo fuel? Devono dirci dove dobbiamo investire, non possiamo andare avanti per tentativi metanolo, LNG, idrogeno, ad oggi non sappiamo ancora quale sarà la scelta giusta. Inoltre voglio fare un invito agli agenti

marittimi; devono investire e fare partnership con gli armatori. In cinese esiste una parola che significa contemporaneamente sia 'pericolo' che 'opportunità'. Evitiamo i fondi che ristrutturano le aziende e poi le vendono per guadagnarci; gli imprenditori lavorano bene e cercano di crescere, nelle difficoltà si rimboccano le mani. Noi i dividendi li reinvestiamo per nuove attività”.



“Se l’obiettivo del nostro convegno era - ha concluso il presidente del Gruppo giovani di Assagenti, Gian Alberto Cerruti - quello di valicare il pericoloso confine del politically correct, il risultato è stato centrato e non a caso da una categoria, come quella degli agenti marittimi, che ogni giorno si confronta con la realtà, quella vera, dei traffici marittimi”.

E l’appuntamento genovese ha anche confermato una capacità probabilmente unica degli agenti marittimi di monitorare e individuare prima di altri, anche attraverso piccole aziende che si gioveranno dell’intelligenza artificiale come fattore competitivo, i cambiamenti che si stanno verificando anche negli equilibri e nello spostamento degli stessi all’interno dell’economia mondiale.