

“La transizione ecologica? Ad oggi è una chimera”

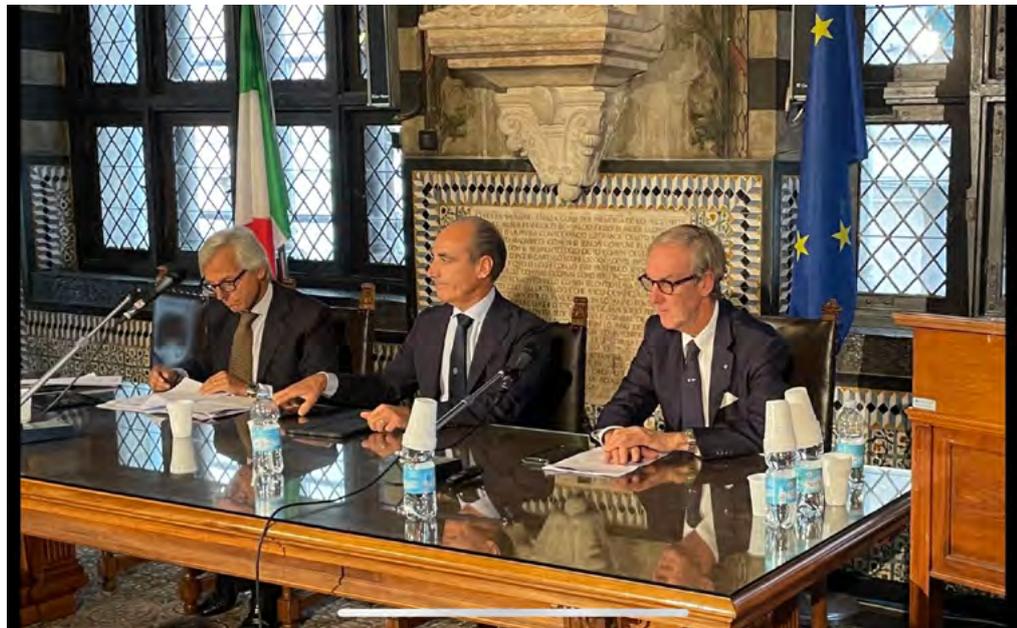
I dati emersi dall'assemblea dei giovani agenti marittimi di Genova parlano chiaro: secondo l'esperto broker marittimo Ennio Palmesino la produzione di petrolio nel 2023 chiuderà con il massimo storico

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,



Messina, Santi, Cosulich

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.

> 32



> 31

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.

REEFER

10/10/2023

CISCO analizza a Genova la logistica del freddo

Nell'ambito della Genoa Shipping Week ha trovato la sua collocazione anche il Cool Logistics Global per confrontarsi su sostenibilità, innovazione, rischi e prospettive di un mercato in ripresa

Il Centro Internazionale Studi Container - CISCO, porta a Genova per la prima volta la manifestazione più importante legata alla catena del fresco e del freddo. Alla luce dei vari progetti innovativi che si stanno sviluppando nei porti italiani, è di vitale importanza portare sul tavolo della discussione gli argomenti di impatto e rilevanza per il settore del trasporto marittimo nell'ambito del cold treatment. Il commercio di navi reefer è in ripresa fino al 2023, questi sviluppi positivi hanno portato quest'anno a un ritorno alla crescita su base annua su tutte le principali rotte commerciali ad alta intensità di reefer, con volumi via mare che dovrebbero aumentare dell'1,5% entro la fine dell'anno. Tuttavia, si prevede che il commercio containerizzato di reefer si espanderà del 2,3%, superando rapidamente la domanda di carichi containerizzati in generale, che è rimasta piatta.

Ospiti come il Bureau International du Container - BIC, nominato > 33



Filippo Gallo

Gli operatori della filiera logistica affrontano a muso duro le sfide energetiche (e il resto)

Al convegno di Ship2Shore presso il GIS 2023 alla fiera di Piacenza messe in evidenze le problematiche con cui si interfacciano quotidianamente armatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, operatori intermodali e dei trasporti eccezionali, advisor finanziari e legali

di Angelo Scorza

Dibattito ad alto livello a cura di S2S – ma purtroppo a bassa affluenza di audience, causa una scelta ‘forzosa’ e poco idonea – quello andato in scena (anzi, in campo!) al Palabanca di Piacenza, un palazzetto dello sport, sede davvero inedita per un convegno, a latere del GIS Giornate Italiane del Sollevamento 2023 che hanno letteralmente ‘impazzato’ per tre giorni (ed una notte di social networking) intensissimi alla fiera della città emiliana, riscuotendo un successo senza precedenti. In un long weekend dal sapore vagamente estivo per le elevate temperature raggiunte anche in Padania, l’Expo di Piacenza traboccava letteralmente di stand degli espositori, in numero record di quasi 500, tanto da dover ‘invadere’ pacificamente anche le aree pubbliche normalmente riservate alla convegnistica (come nelle edizioni precedenti); sicché gli organizzatori di Mediapoint hanno dovuto sacrificare ogni singolo spazio utile, a scapito del convegno, che si è tenuto ‘a reti unificate’, ovvero nella stessa location della successiva [premiazione degli ITALA Awards](#).

Mai come in questo caso, peraltro, gli



Il saluto di Potestà



Prima sessione

assenti (in parte giustificati, invero) hanno avuto torto, o meglio si sono purtroppo persi una discussione di calibro elevato (a detta dei pochi presenti) fra operatori che coprivano sostanzialmente l'intera catena logistica e dei trasporti, anello per anello, in virtù della loro rappresentanza delle rispettive associazioni di categoria e/o dell'appartenenza ad aziende trainanti certi ruoli ed attività fondamentali nella filiera.

Una supply chain messa sotto pressione anche più del solito in una fase storica ‘bizzarra’, già di per sé assai tumultuosa, come ben noto a questi stessi operatori, che si trovano a confronto – ciascuno con le proprie esigenze e peculiarità – con la grande sfida della transizione energetica, ormai imperante in ogni momento della quotidianità attuale (sia come imprese che come comuni cittadini), ma non solo.

E se l'adeguamento, coercitivo e stringente, imposto da parte delle normative internazionali ad assumere una veste nuova, che sia frutto di un'evoluzione organizzativa e tecnologica che alla fine si traduce in un notevole sovraccosto operativo (non si sa bene sino a che punto



Vergani e Ferrari

poi ribaltato dalle aziende fino agli estremi della filiera di produzione e distribuzione, ovvero i consumatori finali) è qualcosa di prestabilito e dunque programmato e programmabile (almeno sino ad un certo punto), vi sono altri fattori (endogeni ed esogeni) che condizionano pesantemente i players, e che scaturiscono in maniera inaspettata e deleteria.

Dalle questioni geopolitiche (leggasi guerre e invasioni) alle discrasie > 39

> 38

infrastrutturali (distruzioni e crolli di ponti e tunnel), verrebbe da dire quasi, con un certo cinismo senza eccedere in vittimismo, “dacci oggi la nostra disgrazia quotidiana”; una sorta di refrain costante che subissa gli operatori, e a cascata i loro fornitori di servizi, di stress con regolarità concertante.

Per restare alla ‘fredda cronaca’ dell’attualità (anche meno recente) dell’ultimo quinquennio o poco più, dai viadotti italiani crollati ad Annone (Brianza) nel 2016, alla tragedia immane del Ponte Morandi di Genova nel 2018 (quella che ha fatto certo più rumore mediatico) e al ponte di Albiano Magra tra Spezia e Massa nel 2020, hanno purtroppo ‘risposto’ altre disgrazie di impatto internazionale: dai binari inopinatamente franati a Rastatt in Germania nel 2017, tagliando in due il trasporto ferrato nel Vecchio Continente, agli ultimissimi ‘sinistri’ dei trafori del Frejus e del Gottardo di poche settimane fa, per citare i maggiori, che rischiano di sovraccaricare sino a farli esplodere gli assi viari con sbocco transfrontaliero superstiti, quali Ventimiglia e il Sempione, per poter comunicare tra Italia e Francia e tra Italia e Svizzera, e da qui raggiungere l’Europa Occidentale e Centrale.

Un inquietante effetto domino di disastri, come a dimostrare che nessun territorio e nessuna modalità è esente dal rischio di un default improvviso che ostacola, sino a quasi bloccarla, la fluidità dei flussi commerciali veicolati dai vettori (quando non esista, e ciò si ravvisa spesso, una saggia ‘ridondanza’).

Di tutte queste frustrazioni, che possono capitare all’improvviso - e a cui si aggiungono altre causate da decisioni cervellotiche, tipo quelle di effettuare lavori in cantieri stradali così fitti che,



Alberto Rossi



Vettosi

ad esempio, il trasporto eccezionale si è autobandito dal percorrere le strade di accesso al porto di Genova - sono ben consapevoli tutti gli operatori del trasporto; come hanno testimoniato in ciascun intervento svolto in quel di Piacenza tutti i 10 partecipanti ai due panel organizzati da S2S, chiamati a rispondere, portando le rispettive esperienze e mettendo sul tavolo le specifiche problematiche, al titolo dell’incontro: “Terminalismo e logistica fra sfide energetiche e innovazioni tecnologiche”.

Laddove ovviamente la logistica è intesa in senso lato, comprensiva della fase marittima, che è spesso quella ‘core’ nelle catene del trasporto internazionale.

Così - dopo il saluto del padrone di casa Fabio Potestà (Mediapoint), armatori e terminalisti, spedizionieri e autotrasportatori, operatori logistici, intermodali e dei trasporti eccezionali, advisor finanziari e legali, hanno approfittato dell’occasione piacentina per togliersi qualche sassolino dalle scarpe, quasi a ‘vuotare il sacco’ su tutto ciò che li condiziona in maniera spesso devastante; dei vari ‘lacci e laccioli’ (come si diceva una volta; oggi sarebbe più opportuno parlare di ‘bastoni fra le ruote’) che impediscono loro di fare serenamente impresa.

Senza indugiare in lamentele gratuite ma circostanziando ogni loro sofferenza nel concreto, si sono avvicendati a elaborare



Ferrari

questi concetti sul parquet del Palabanca, di fronte ad un’audience sparuta, quasi dispersa negli amplissimi spazi del complesso sportivo, ma comunque sempre attenta a cogliere ogni sfumatura, gli avvocati Enrico Vergani (BonelliErede) e Giorgio Berlingieri (AIDIM), i ‘numeri due’ delle associazioni armatoriali nazionali, ovvero Fabrizio Vettosi, Consigliere di Confitarma, e Alberto Rossi, Segretario Generale e Direttore di Assarmatori, gli omologhi nelle associazioni terminalistiche Alessandro Ferrari (Assiterminal) e Paolo > 40

> 39

Ferrandino (Unipart), il Vicepresidente di Fedespedi, Manuel Scortegagna (Scortrans), il Vicepresidente di CNA FITA, Luciana Ferrone (L Transport), la Consigliera di WISTA, Nora Rossi (Contship Italia) e il Direttore Generale di FITE, Sandra Forzoni.

Impossibile, anche per carenza di spazi (qui come in fiera...) riportare con precisione e senza operare tagli dolorosi a ragionamenti sofisticati, gli interventi di ciascuno di loro.

Ma il sentimento unanime è che così davvero non si possa andare avanti.

Bastano poche citazioni, a titolo di esempio.

La transizione ecologica è diventata uno strumento politico; non è affatto vero che le navi, gli asset delle compagnie di navigazione, siano i fattori più inquinanti dell'industria moderna, come ha ben dimostrato – dati di enti terzi alla mano – Vettosi nella sua lunga prolusione.

Chi ha detto che lo shipping è brown? Gli armatori sono anzi operatori virtuosi, hanno cominciato ad adottare correttivi all'inquinamento già 15 anni fa, ed a proprie spese, investendo la bella cifra di 90 miliardi di dollari che si traducono in capex.



Ferrandino

Così come non è accettabile che la Commissione UE pensi di fare diventare tutta Europa un territorio 'danese' nel suo goffo, maldestro ma pericolosissimo tentativo di omogeneizzare le economie portuali tramite quell'arma impropria che è diventata l'ETS (salvo auspicabili e comunque tardivi ripensamenti a Bruxelles), come han ben rappresentato

nella sua severa arringa l'avv. Rossi, il quale ha fatto notare che in Germania le conseguenze, nefaste per il transhipment mediterraneo, di tale regolamento iniquo erano state avvertite (e dunque programmate anche nella catena degli investimenti da effettuare in futuro) con un vantaggio di una decina di anni almeno. Rispetto al tema dominante del transhipment, con la sua legiferazione 'insana', la UE nel 2021 ha violato il principio della non infrazione del sistema di proporzionalità perché le sue misure non vanno a inferire impatti nei porti del Nord Europa. La norma come concepita oggi andrà ad alterare le condizioni relative alla concorrenza: per i trasporti con > 41



Ferrone e Scortegagna

**THE LIFTING, INDUSTRIAL & PORT HANDLING
AND HEAVY TRANSPORT SHOW**

Il videomessaggio di Rixi



Forzoni



Nora Rossi



Berlingieri

> 40

le isole e i servizi delle Autostrade del Mare comporterà un aumento dei costi, per il trasbordo dei contenitori invece regalerà un vantaggio competitivo ai porti del Nord Africa rispetto a quelli europei, fra cui in primis Gioia Tauro.

Non meno malinconico il riscontro da parte dei terminal operator, che – come hanno ricordato Ferrari e lo stesso Ferrandino – vedono degli atout pure importanti ed utili come il Cold Ironing e le Comunità energetiche portuali come ancora, purtroppo, futuribili in Italia, a

differenza di altri paesi, alcuni già più avanti.

Il punto di vista legale di Vergani ha fatto notare come tutte le pressioni odierne vengano scaricate sugli operatori senza pensare che non si può fare uno switch on, come girare un interruttore, ma ogni nuova misura introdotta deve essere graduale nei suoi effetti, altrimenti può essere devastante.

Senza considera che l'efficienza energetica e i criteri ESG sono parametro di valutazione adottato anche

nell'ambito della concessione di credito, dell'investimento e del project financing. All'appuntamento di Piacenza è purtroppo mancato il riscontro della politica – ma questa non è certo una novità – che ha unicamente delegato ad un videomessaggio inviato dal Viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, la condivisione (abbastanza scontata) dell'impegno governativo a supportare sempre le istanze esposte; parole cui troppo spesso non conseguono fatti concreti.



Seconda sessione

USCLAC prova a entrare 'nella testa' dei marittimi

Da una ricerca commissionata dal sindacato, per analizzare l'impatto psicologico del lavoro a bordo, emergono i punti di forza della categoria, ma anche gli aspetti negativi come ripetitività e stress

I marittimi italiani hanno una notevole capacità di resilienza, sono efficienti sul lavoro e hanno un forte senso di responsabilità: di contro però collaborano poco fra di loro e devono fare i conti con fattori negativi come ripetitività e stress. Sono significative però le differenze nelle loro percezioni, che variano a seconda della collocazione del marittimo all'interno della gerarchia lavorativa. Questi in estrema sintesi i risultati di una ricerca presentata nei giorni scorsi a Genova, a Palazzo San Giorgio, nel corso del convegno 'Nella testa dei marittimi: un'analisi psicologica dei bisogni' organizzato dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD e svoltosi nell'ambito della Port & Shipping tech conference, evento della Genoa Shipping Week.

Lo studio è stato realizzato da Psicologia del Mare, un gruppo di ricerca dell'Università di Torino e della Sapienza - Università di Roma composto da dottorandi e docenti psicologi specializzati in psicologia del lavoro e giuridico-forense che si occupa di promuovere il benessere psicologico tra i marittimi italiani e stranieri. A presentare i risultati sono stati gli psicologi Francesco Buscema e Clarissa Cricenti.

Al convegno hanno preso parte anche Isabella Susy De Martini, medico di bordo, Mariachiara Sormani, segretario del gruppo tecnico Education e capitale umano di Confitarma e Giovanni Consoli, dirigente della politica marittima di Assarmatori.

Lo studio di Psicologia del Mare intendeva esplorare i rischi psicosociali e i fattori di protezione nella marineria italiana ed è stato condotto attraverso un questionario online, volto a mappare i principali fattori di stress e quelli protettivi dei lavoratori.

Il campione indagato è di oltre 848 marittimi (di cui 519 per le analisi), per il 94% uomini, di età media di 41 anni, per il 79% in possesso di un diploma di scuola secondaria di secondo grado e coniugati per il 51%.

Per quanto riguarda lo status dei marittimi oggetto della ricerca, il 45% sono ufficiali, il 33% comandanti o direttori di macchina e il 21% sottufficiali o comuni. Quanto alla tipologia di navi su cui sono impiegati, il 48% opera su navi passeggeri, il 32% su cargo e il 19% su unità operative.

Dal punto di vista delle risorse lavorative, lo studio evidenzia come in linea generale i marittimi italiani possano contare su bassi livelli di supporto tra colleghi e leadership trasformativa, in maniera più critica fra i lavoratori più in basso nelle gerarchie di bordo.

Per quanto riguarda qualità dell'ambiente di lavoro e clima di sicurezza esistono differenze significative nella percezione: comandanti/direttori/capi commissari reputano maggiormente adeguato l'ambiente di lavoro rispetto a chi ha uno status più basso (valore di 3,5 in una scala da 1 a 5) e mettono in atto più comportamenti di sicurezza rispetto a sottufficiali/comuni.

I marittimi ai vertici di bordo si caratterizzano per più alti livelli di responsabilità, autonomia e flessibilità (valori fra 4 e 5) e riportano di subire le pressioni lavorative in misura minore.

Comandanti/direttori/capicommissari infine riportano minori dinamiche relazionali negative sul posto di lavoro e minore solitudine emotiva rispetto agli ufficiali, mentre non vi sono differenze significative con i sottufficiali e i comuni.

Quanto al carico di lavoro comandanti/direttori/capicommissari riportano minori pressioni lavorative rispetto a sottufficiali/



comuni, e minor carico fisico rispetto a tutti coloro che sono inferiori in grado. Riportano però un maggior carico cognitivo rispetto ai sottufficiali/comuni.

In relazione alla gestione dello stress infine, comandanti e direttori e capicommissari riportano minori livelli di stress legati alla gestione del tempo rispetto agli ufficiali, ma con maggiori livelli di stress legati alla gestione di una possibile emergenza.

In sintesi, i marittimi, indipendentemente dallo status ricoperto a bordo, mostrano livelli elevati di resilienza, autoefficacia lavorativa ed anche umorismo, mentre sembrerebbero più compromessi i livelli di supporto ricevuto dai colleghi e la leadership trasformativa. Queste risorse sono fondamentali per permettere all'individuo di adattarsi a uno specifico contesto e affrontare lo stress in modo adeguato diminuendo il rischio di sviluppare forme di malessere come disturbi del sonno o burnout (esaurimento).

Tutti i marittimi infine sembrano reputare il lavoro ripetitivo che, insieme a un ambiente di per sé "monotono" (p. es. impiego sulle stesse tratte per diversi mesi, esposizione a un ambiente esterno sempre uguale) può aumentare i livelli di ipostimolazione connessa alla mancanza di risposta al fondamentale bisogno di interazione con l'ambiente e, quindi, a più elevati livelli di malessere a bordo e conseguenti comportamenti atipici.

La ricerca, in conclusione, mostra la necessità di intervenire nella popolazione generale di marittimi su alcuni elementi (es. supporto dei colleghi, routine lavorativa), ma di personalizzare l'eventuale formazione e/o intervento a seconda dello status ricoperto a bordo, ovvero delle specifiche difficoltà riferite: solo in questo modo si potrà intervenire in modo completo e in linea con i bisogni dell'individuo, ed incrementare così il livello di benessere sul lavoro.

"Riteniamo che la ricerca presentata oggi confermi per molti versi quanto sosteniamo da anni circa la necessità di intervenire per migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi, soprattutto in relazione alla gestione dello stress e alla qualità del riposo. Alcuni dati emersi fanno riflettere, come ad esempio lo scarso supporto dei colleghi, credo quindi che bisognerà adottare politiche ed iniziative specifiche di sostegno sia pratico che psicologico per tornare a quei livelli di solidarietà e aiuto reciproco che in un ambiente di lavoro complesso come la nave sono fondamentali" ha dichiarato il comandante Claudio Tomei, presidente di USCLAC.