

# Gli agenti marittimi svelano il grande bluff ambientalista

*Nel 2023 si produce e si usa più petrolio che mai. Ma grazie agli annunci ora ci sono meno navi tanker e i costi aumentano. Solo l'Ue non l'ha capito*

**Diego Pistacchi**

■ Ci sono i discorsi politicamente corretti, i convegni tutti sorrisi, le strategie annunciate. Poi c'è la Genoa Shipping Week, la settimana del mare dove si incontrano gli addetti ai lavori, dove si fanno i conti con la realtà e al futuro si guarda con dati concreti. Ed è da Genova che arriva una doccia fredda sull'enfasi regalata alla transizione verso le fonti di energia alternativa. Anzi, una doccia di petrolio, perché sì, il mondo va più che mai a petrolio. E non è un caso se tutto questo emerge nel corso del dibattito 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 - spiegano i giovani agenti marittimi -. 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».

Lo stesso Palmesino, una vera autorità per il mondo dello shipping italiano quando si parla di capacità delle flotte commerciali nel mondo e di noli, sottolinea come in parte anche la grande comunità del mare sia caduta nella «trappola» mediatica della transizione, con conseguenze che rischiano di riflettersi nei prossimi anni proprio

sul trasporto. «Fra proclami sulla transizione e realtà di mercato - ha sottolineato Palmesino al convegno - 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».

Rallentare gli investimenti si traduce con meno ordini per la costruzione di navi petroliere. Secondo queste stime, il portafoglio ordini dei cantieri garantirà a malapena nei prossimi anni un incremento annuo del 5% nell'offerta di trasporto via mare. E questo potrebbe tradursi con una domanda di navi molto superiore alla disponibilità. E in genere con un aumento dei noli e dei costi. Alla beffa di una transizione che non decolla, si aggiungerebbe il danno di nuovi rincari di petrolio e derivati.

Sincerità per sincerità, dalla comunità dello shipping arriva anche un chiaro atto d'accusa nei confronti di quella parte di mondo che continua a «raccontarsela», con l'Europa che insegua sogni e non vede la realtà.

E non si fa pregare Stefano Messina, il presidente di Assarmatori, nel dire chiaramente come stanno le cose, parlando di «una vocazione europea all'autotassazione, che sfiora l'autolesionismo». I dati confermano che la fuga dal petrolio si è arrestata, ma 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. Dai giovani agenti marittimi il disincanto si trasforma in consapevolezza. E anche in amara soddisfazione di aver avuto il coraggio di cancellare quell'ipocrisia pseudo ambientalista che sottende molte politiche economiche, specie dell'Ue che si avvia a trarre le conclusioni di una «maggioranza Ursula» continentale i cui risultati sono assai meno esaltanti di quelli che i media mainstream sono abituati a diffondere.

Un'Europa che troppo spesso riesce, con le sue norme scritte a tavolino da burocrati distanti dalla realtà del lavoro, a complicare soltanto le cose. Da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, arriva l'allarme per le conseguenze del nuovo Regolamento CEE 1907/2007 concernente la registrazione, valutazione e autorizzazione delle sostanze chimiche, che rischia di mettere in crisi gli scali italiani, che potrebbero non essere in grado di sostenere le nuove e più stringenti misure di controllo adottate. «Praticamente - osserva Giampaolo Botta - non si salva nessuno. Coinvolte nei nuovi controlli Reach sono, infatti, moltissime sostanze (metalli compresi), miscele (per esempio vernici, lubrificanti), articoli (anche pneumatici per autovetture, mobili e capi di abbigliamento), prodotti per la cosmesi, oltre a quelli sanitari e farmaceutici. Sostanze chimiche sono presenti in oltre il 90% dei prodotti manifatturieri e quasi tutto, dai pannelli solari ai prodotti farmaceutici, è realizzato



con il loro ausilio». Un problema per i porti, ma non solo: basti pensare all'operatività, che diventerà sempre più difficile, dei laboratori d'analisi sparsi nelle varie Agenzia Regionali per l'Ambiente. Problemi reali, esposti senza timori di dire la verità.

«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».

Il bilancio della Genoa Shipping Week, conclusa con l'esclusivo dinner che ha visto presenti 3500 ospiti in arrivo dai cinque continenti, è assai positivo e tracciato dai presidenti degli agenti marittimi genovesi che hanno organizzato l'evento. «È stato un grande sforzo collettivo - ha confermato Paolo Pessina - ma il risultato ci ha ripagato di tutte le fatiche. Abbiamo acceso i riflettori su Genova, ma anche su un Mediterraneo inquieto che proprio nei traffici e nella crescita economica congiunta potrà e dovrà trovare le motivazioni per una convivenza pacifica. E tutti sanno come in questo momento così difficile sia importante pianificare il futuro per trovare quelle speranze che nascono da obiettivi condivisi».



Gian Alberto Cerruti