

Materie prime

Addio greggio? Non ancora

Il 2023 sarà un anno record per produzione, trasporto e consumi di petrolio - Un'escalation però del conflitto in Medio Oriente spingerebbe le quotazioni dell'oro nero sopra la soglia dei 100 dollari - Nonostante gli auspici della transizione verde, si investe ancora molto nel settore petrolifero, ma nella cantieristica si registrano cali degli ordinativi per nuove petroliere



Il 30% di quanto oggi viene trasportato via mare a livello globale è petrolio. © Reuters/Jean-Paul Pelissier

GIAN LUIGI TRUCCO

04.11.2023 06:00

Il prezzo del greggio non è stato, per ora, sensibilmente influenzato dalle vicende mediorientali. Dopo il massimo di 95 dollari raggiunto dal Brent il 24 settembre e una successiva discesa, ha avuto un sussulto nei giorni che hanno immediatamente seguito l'attacco terroristico di Hamas, per poi stabilizzarsi intorno a 87 dollari al barile.

Tuttavia, la Banca Mondiale, nel suo *Commodity Market Outlook* pubblicato lunedì, considera i possibili impatti nel caso di diversi livelli di escalation del conflitto. Una «modesta interruzione» dell'offerta fra i 500 mila e i 2 milioni di barili giornalieri sarebbe assorbita dal mercato e porterebbe il prezzo fra i 93 e i 102 dollari al barile. Un calo maggiore, pari a quello verificatosi con la guerra in Iraq nel 2003, con una perdita di 3-5 milioni di barili al giorno, farebbe salire il prezzo verso i 110-120 dollari, mentre una crisi di ampie dimensioni, simile alla situazione dell'embargo petrolifero arabo del 1973, con 6-8 milioni di barili eliminati, farebbe salire il prezzo fino a 140-160 dollari. Il documento illustra come i maggiori costi petroliferi si rifletterebbero anche sui prezzi alimentari, peraltro già elevati. Va pure notato come un'estensione del conflitto a livello regionale potrebbe rendere critica la situazione in due «choke point» (collo di bottiglia) particolarmente rilevanti per il traffico petrolifero: lo Stretto di Hormuz all'uscita del Golfo verso l'Oceano Indiano e il l'Estremo Oriente, controllato dall'Iran, e quello di Bab el-Mandeb all'entrata del Mar Rosso sulla rotta verso Suez ed il Mediterraneo, alla portata degli Houti yemeniti.

A prescindere dalle evoluzioni geopolitiche, l'Opec+, che ha confermato i tagli di produzione, prevede comunque nel suo ultimo rapporto un incremento della domanda di petrolio nella parte finale del 2023 e soprattutto una forte ripresa nel corso del 2024, con una maggiore domanda di 2,25 milioni di barili giornalieri.

Quadro controcorrente

Un'accurata analisi del mercato petrolifero è stata effettuata in occasione dell'assemblea Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi, tenutasi di recente a Genova.

I dati presentati sono stati indicati come «uno choc sulla chimera della transizione ecologica». È stata evidenziata una contrapposizione netta rispetto ai proclami e alle indicazioni che individuavano nel 2017 lo stop nel consumo dei prodotti fossili, o quanto meno l'avvio di una marcata fase discendente.

Il quadro che oggi si evidenzia appare decisamente controcorrente, come ha indicato Ennio Palmesino, uno dei decani fra i broker marittimi del settore *tanker*, cioè petroliere: il 30% di quanto oggi viene trasportato via mare a livello globale è petrolio.

Senza considerare poi i flussi attraverso oleodotti e altri vettori, il 2023, ai ritmi attuali, polverizzerà ogni precedente dato con una produzione media mensile, nonostante i tagli decisi dall'Opec+, di oltre 102 milioni di barili, rispetto ai 94,2 milioni di barili del 2021.

Effetti sugli investimenti

Durante il convegno, tenutosi nel quadro della Genoa Shipping Week di Assagenti, in cui si dibattono temi legati allo sviluppo della portualità, al ruolo sempre più centrale del Mediterraneo, anche in chiave energetica, Palmesino ha affermato come «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 del 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».

È stato rilevato come questa frenata degli investimenti, e in generale il clima ideologico negativo nei confronti del settore, abbia significato meno ordini per la costruzione di petroliere, con un portafoglio dell'attività cantieristica che potrà garantire a malapena nei prossimi anni un incremento del 5% nell'offerta di trasporto via mare.

Vanno poi considerate a tale riguardo tutte le incertezze, evidenziate anche in occasione del recente convegno luganese Un Mare di Svizzera concernenti le normative comunitarie europee sui nuovi combustibili per i motori navali e la spinosa questione della tassa ETS sulle emissioni.

Niente «fuga» dal greggio

Così, mentre la «fuga» dal petrolio sembra essersi arrestata, se non addirittura aver invertito la propria direzione, e mentre Wall Street torna a investire nei settori del petrolio e del gas, l'Europa mantiene inalterate le sue scadenze verdi, «fingendo che i programmi di transizione serrati imposti funzionino», ha affermato Stefano Messina, presidente di Assarmatori, recentemente ospite anche del convegno luganese, «mostrando una vocazione europea all'autotassazione, che sfiora l'autolesionismo».

«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».

L'appuntamento genovese ha confermato la capacità degli agenti marittimi, calati quotidianamente nella realtà internazionale su cui tutto confluisce, dalla geopolitica alla finanza, di monitorare e individuare prima di altri, senza vincoli ideologici, i cambiamenti che si stanno verificando entro scenari in rapida e spesso convulsa evoluzione.