

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tutti i pregi di FuelEU Maritime secondo Lloyd's Register

Nicola Capuzzo · Thursday, December 26th, 2024

FuelEU rappresenta un importante intervento di politica economica da parte dell'Ue, che spinge le compagnie di navigazione ad aumentare l'adozione di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, stabilendo requisiti sull'intensità di gas serra (Ghg) di tutti i carburanti.

Lo sostiene un recente report di Lloyd's Register sul tema.

Oggi, molti armatori e gestori sono preoccupati per il sistema di scambio di quote di emissione (Ets) dell'Ue, progettato per ridurre le emissioni prodotte dallo shipping. Tuttavia, le proiezioni LR mostrano che l'impatto di FuelEU supererà quello dell'Ets intorno al 2035 e lo surclasserà negli anni successivi. Il *business as usual* non è quindi più un'opzione e devono essere prese decisioni progressive per affrontare questa sfida.

Il regolamento FuelEU è teso a promuovere i carburanti più sostenibili, attraverso un sistema di sanzioni significative per le compagnie di navigazione che non effettuano la transizione. Le navi di almeno 5.000 GT devono ridurre entro il 2050 l'intensità di gas serra dei loro carburanti dell'80% rispetto a un parametro fissato nel 2020 o incorrere in sanzioni. Questo cambiamento sarà graduale con obiettivi iniziali piccoli, che aumenteranno man mano che ci avviciniamo al 2050, così come il livello di intervento necessario per conformarsi.

L'Ue esprime un punto di vista su ciascuno dei diversi carburanti disponibili per le compagnie di navigazione, determinando una gerarchia. In cima, con i maggiori benefici, ci sono i Rfnbo (Renewable fuels of a non-biological origin – carburanti rinnovabili di origine non biologica), prodotti combinando idrogeno verde con altri elementi come carbonio o azoto estratti dall'atmosfera. In fondo, i combustibili fossili comportano le maggiori penalità. Da qualche parte nel mezzo ci sono i biocarburanti, prodotti da fonti biologiche.

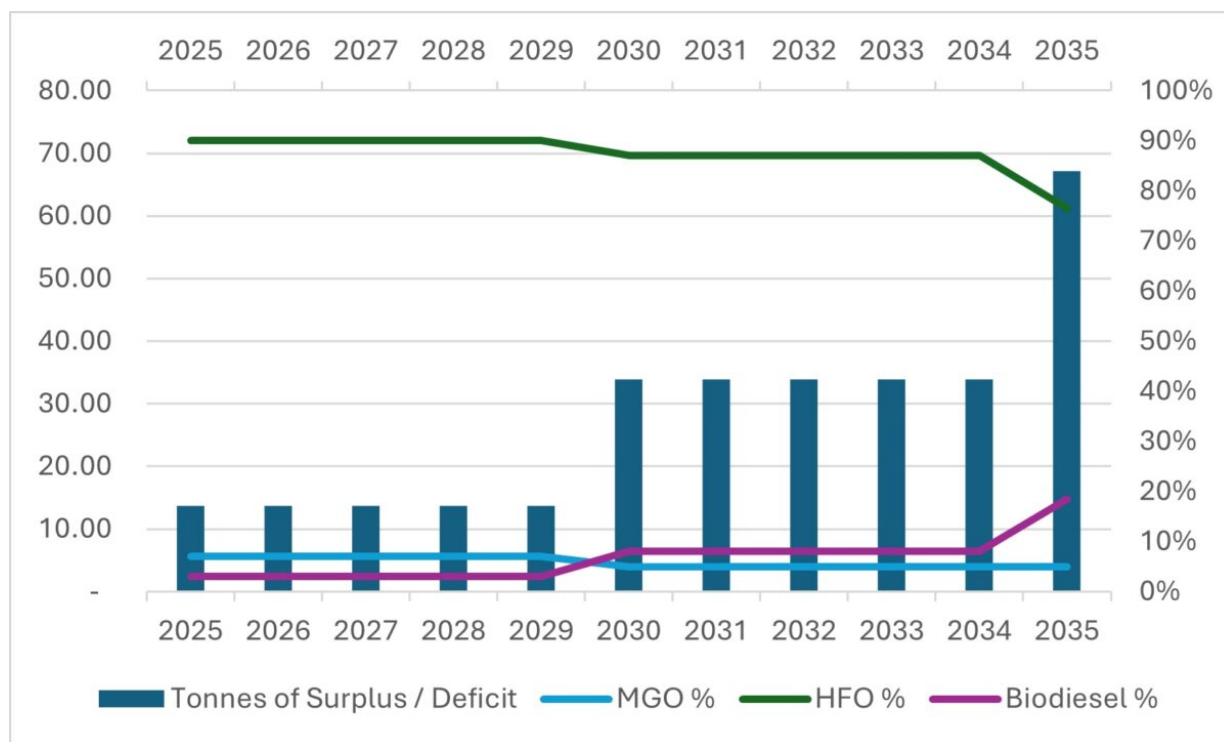
Senza alcun intervento, le navi che utilizzano lo stesso mix HFO/MGO di oggi saranno soggette a sanzioni e a un moltiplicatore annuale. Le sanzioni per una flotta di cinque navi, ciascuna delle quali utilizza 5.000 tonnellate di carburante all'anno tra il 2030 e il 2034 senza interventi (l'intensità well-to-wake è di 91,40 gCO₂eq/MJ) passeranno dai 5,6 milioni di euro del 2030 a 7,2 milioni nel 2034.

Questa ipotetica flotta di cinque navi potrebbe seguire diverse rotte per diventare conforme. Questa analisi considera due rotte credibili per il 2034: la prima prevede porzioni crescenti di biodiesel;

la seconda una flotta simile ma con proporzioni crescenti di bioLng in una singola nave dual fuel Lng.

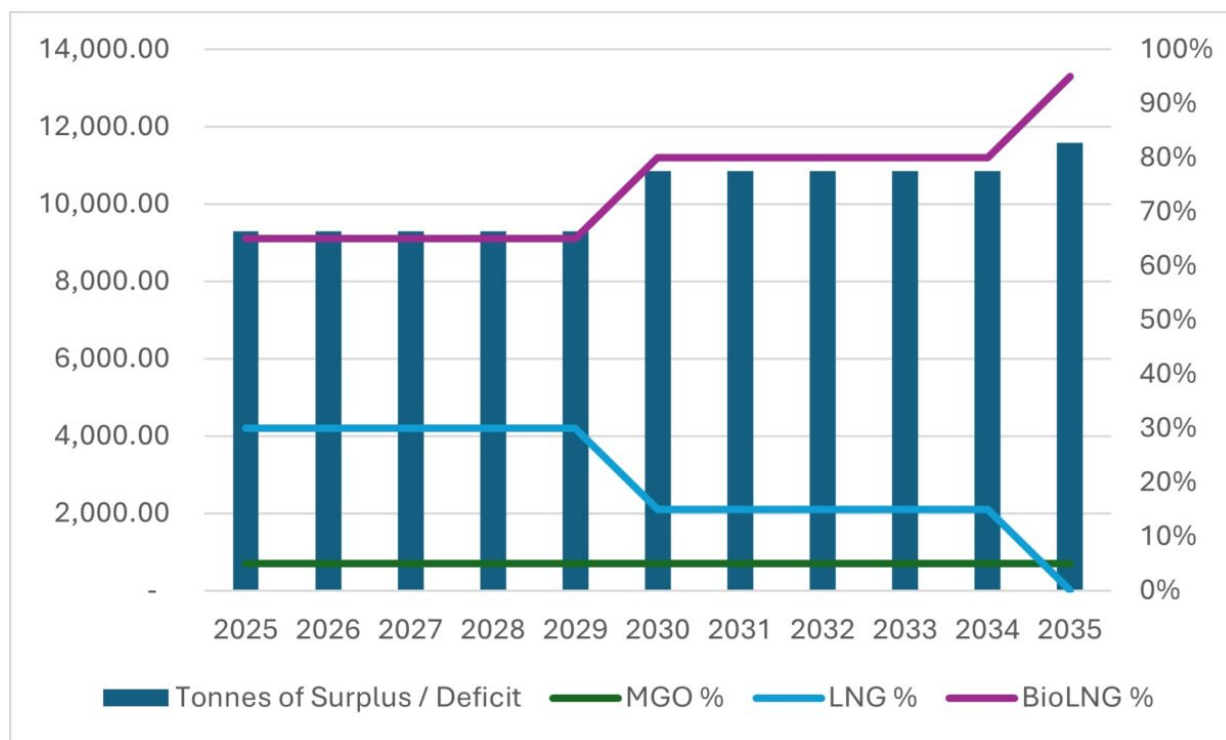
Questi due biocarburanti sono stati scelti non perché siano “migliori” – non saranno appropriati o addirittura rilevanti per molte flotte – ma in quanto carburanti “drop-in”, sono entrambi utilizzabili perché sono già disponibili e utilizzano le infrastrutture navali esistenti. Con l’entrata in vigore di altre parti del pacchetto normativo Fit For 55 dell’Ue, si renderanno disponibili più carburanti alternativi, presentando strategie più adatte a una più ampia gamma di flotte. Oltre il 2035, le previsioni di costo diventano molto incerte, poiché dipendono da una moltitudine di fattori emergenti, tra cui l’offerta di Rfnbo e il modo in cui questi carburanti saranno prezzati dall’Ue.

Questo grafico mostra come una singola nave che utilizza 5.000 tonnellate di combustibile Hfo-equivalente all’anno possa mantenere la conformità FuelEU aumentando ogni cinque anni la percentuale di biodiesel nel suo mix di combustibili, al 3% dal 2025, all’8% dal 2030 e poi al 19% dal 2035. Questo scenario produce un piccolo surplus di conformità, misurato in decine di tonnellate all’anno.



In questa piccola flotta di cinque navi, ogni nave dovrebbe adottare questa strategia perché l’intera flotta sia conforme.

Nello scenario n.2, si vede come l’elemento di pooling di FuelEU possa funzionare all’interno di una flotta. Prendendo la stessa flotta di cinque navi, quattro funzionano come di consueto con una miscela 90% Hfo/10% Mgo. La quinta nave utilizza una miscela di Gnl e bioGnl, con una percentuale di bioGnl che salirà al 95% entro il 2035.



A parità di conformità, i meccanismi di pooling della normativa fanno sì che in questo esempio l'eccedenza di una nave bioLng copra i deficit delle altre quattro navi della flotta, rendendo l'intera flotta conforme fino al 2034, man mano che la percentuale di bioLng aumenta. La nave a bioLng ha un surplus di conformità di 9.287 tonnellate nel 2025, che sale a 11.576 tonnellate nel 2035, rispetto alle sole 67 tonnellate dell'esempio del biodiesel. Aumentando la percentuale di biodiesel nell'esempio precedente, si potrebbero ottenere eccedenze maggiori.

In questo esempio, l'eccedenza di conformità è inizialmente così grande che una sola nave copre il deficit di conformità di 17 navi simili ogni anno tra il 2025 e il 2029, eccedenza che quindi potrebbe essere acquistata da terzi o potenzialmente da un mercato secondario in un momento futuro. Questa eccedenza si riduce a cinque navi tra il 2030 e il 2034 con l'inasprimento della FuelEU, per poi coprire solo se stessa nel 2035. Sarebbero quindi necessari ulteriori interventi per rendere conformi le navi rimanenti.

A partire dal 2035, un'opzione potrebbe essere quella di passare all'eLng, un Rfnbo, che dovrebbe avere un'intensità di gas serra inferiore a quella del bioLng, ma, poiché le cifre per l'eLng non sono ancora state fissate nella seconda fase della Direttiva Ue sulle energie rinnovabili e questo combustibile non è ancora prodotto in quantità significative, è difficile fare proiezioni accurate.

In ogni caso questi esempi dimostrano un principio di base: FuelEU premia coloro che sono eccessivamente conformi creando un nuovo mercato in cui vendere il surplus di conformità. Sebbene ogni intervento comporti un costo, può anche generare un ritorno. E i ritorni possono essere significativi. Se una tonnellata di emissioni equivalenti di CO2 può valere almeno 500 euro sul mercato libero e si possono risparmiare, ad esempio, 7.500 tonnellate di emissioni equivalenti di CO2 all'anno, si capisce come questo possa trasformarsi rapidamente in un significativo motore di entrate.

Ci sono ulteriori vantaggi nella conformità. Nuove direttive nell'Ue e negli Usa impongono alle aziende di gestire le proprie emissioni indirette, quelle prodotte cioè dalla propria catena del valore, che inevitabilmente includerà lo shipping. Le compagnie di navigazione che tergiversano, quindi,

non solo saranno soggette a sanzioni e alla necessità di acquistare conformità in eccesso, ma potrebbero anche vedere ridursi i fatturati poiché i loro clienti passano a concorrenti a basse emissioni di carbonio.

L'economia passerà dai combustibili fossili alle basse emissioni di carbonio. FuelEU non può essere considerata solo un'imposizione, ma un importante intervento di politica economica grazie a cui le compagnie di navigazione con navi che operano nelle acque europee devono operare per costruire un futuro redditizio e sostenibile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, December 26th, 2024 at 9:36 am and is filed under [Economia, Market report, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.