

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Trasporto marittimo e biocarburanti: gli armatori chiedono che i fornitori siano responsabili della qualità del bunker

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 8th, 2021

Un recente studio commissionato dall'associazione europea degli armatori Ecsa (European Community Shipowners' Associations) e da quella mondiale Ics (International Chamber of Shipping) sull'imminente proposta di direttiva "FuelEU Maritime" della Commissione europea, rileva che "la promozione dei biocarburanti potrebbe sollevare seri problemi di applicazione, dato che occorrerebbe rendere obbligatorio lo standard sui carburanti anche a quelli acquistati al di fuori dell'Unione Europea. Ciò potrebbe compromettere il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni. La ricerca esamina anche l'introduzione di un complesso sistema di conformità che implica l'istituzione di un sistema di quote di scambio di carbonio oltre all'attuale sistema Eu Ets".

Lo studio, intitolato 'FuelEU Maritime – Avoiding Unintended Consequences' che esplora l'efficacia e le implicazioni di potenziali misure, comprese le nuove norme Ue sui carburanti, volte alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, rileva che "ci sono problematiche significative nell'applicazione delle norme comunitarie sui carburanti al di fuori della giurisdizione dell'Unione". Uno standard per i combustibili acquistati a livello internazionale, in sostanza, imporrebbe l'uso di biocarburanti da parte delle navi a causa della mancanza di combustibili alternativi praticabili, in particolare per la navigazione d'altura. Lo studio evidenzia una serie di questioni in sospeso riguardanti il costo, la disponibilità e le specifiche dei biocarburanti, nonché importanti questioni sull'applicazione dei criteri di sostenibilità dell'UE ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili.

"Lo shipping europeo è impegnato a decarbonizzare il trasporto marittimo il più rapidamente possibile. Tuttavia, gli armatori non possono essere ritenuti responsabili della qualità dei combustibili. Questa è l'unica responsabilità dei fornitori di carburante" afferma Claes Berglund, presidente di Ecsa.

Martin Dorsman, segretario generale della stessa associazione, ha aggiunto: "Comprendiamo che la Commissione voglia applicare i criteri di sostenibilità dell'Ue a tutti i combustibili coperti dalla proposta, ma l'attribuzione della responsabilità legale per gli standard sui combustibili sulle navi non affronta le questioni sostanziali dell'applicazione, in particolare per quanto riguarda i biocarburanti".

Certificare i fornitori di carburante non Ue autorizzati a rifornire le navi a livello internazionale può implicare che FuelEU Maritime regolerebbe efficacemente e potenzialmente perturberebbe il mercato internazionale del carburante. Pertanto, una delle principali conclusioni dello studio è che l'Ue "dovrebbe garantire che l'obbligo principale per il rispetto di eventuali nuove norme spetti ai fornitori di carburante".

Guy Platten, segretario generale dell'International Chamber of Shipping, ha dichiarato: "Non penalizzeresti un proprietario di un'auto per aver acquistato il carburante sbagliato a una pompa di benzina, ma questo è esattamente ciò che accadrà agli armatori con la proposta marittima FuelEU. Inoltre, vi sono legittime preoccupazioni che FuelEU possa compromettere la riduzione delle emissioni imponendo l'uso di biocarburanti, che hanno problemi reali per la sostenibilità ambientale".

Un altro problema evidenziato nello studio è l'introduzione di un sistema di conformità estremamente complesso, in base al quale le navi che non possono utilizzare o avere accesso a combustibili che soddisfano gli standard Ue richiesti potrebbero essere invece tenute ad acquistare crediti da altre società o dalla stessa Commissione. Ciò stabilirebbe effettivamente un sistema di scambio del carbonio in aggiunta e chiaramente sovrapponibile alla proposta di estendere l'Eu Ets alla navigazione.

Lo studio rileva inoltre che la proposta FuelEU Maritime, se progettata in modo adeguato, potrebbe contribuire ad affrontare le barriere identificate nella strategia Ghg dell'International Maritime Organization stimolando la domanda di combustibili per uso marittimo a basse e zero emissioni di carbonio che è attualmente trascurabile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 8th, 2021 at 8:40 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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