

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dal FuelEU Maritime (Fit for 55) atteso un aumento dei noli entro il 2030

Nicola Capuzzo · Friday, November 12th, 2021

Il pacchetto legislativo di proposte Fit for 55 della Commissione Europea prevede, tra le altre cose, un regolamento che introduce regole armonizzate tra gli Stati Membri per incentivare l'utilizzo di carburanti sostenibili nel trasporto marittimo. Secondo la stessa Commissione, il traffico navale da e verso i porti appartenenti allo Spazio economico europeo genera infatti circa l'11 % delle emissioni totali di Co2 dell'Ue derivanti dai trasporti e il 3-4 % di quelle totali.

Più precisamente, il testo “propone un quadro normativo comune dell'Ue per aumentare la quota di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel mix di combustibili del trasporto marittimo internazionale senza creare ostacoli al mercato unico”. L'idea alla base è cioè che “una maggiore prevedibilità del quadro normativo” possa “stimolare lo sviluppo tecnologico e la produzione di combustibili e aiutare il settore a sbloccare l'attuale circolo vizioso tra la domanda e l'offerta di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio”.

Chiamato FuelEU Maritime, il regolamento – completato a luglio, ma rimasto aperto a commenti degli stakeholder fino a pochi giorni fa – si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate (le quali rappresentano il 55% circa di tutte le navi che fanno scalo nei porti interessati, ma sono responsabili del 90% delle emissioni di Co2 del settore marittimo), indipendentemente dalla loro bandiera, e riguarda l'energia usata durante la sosta nei porti degli Stati membri così come la totalità dell'energia utilizzata per tratte tra porti di Stati membri (per le tratte con origine da uno Stato membro e arrivo o scalo in un paese terzo, invece, si considera la metà del totale).

FuelEU Maritime indica un cronoprogramma per la riduzione graduale dell'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia, calcolato avendo come riferimento quella prodotta dalle navi nel 2020.

Lo schema è questo:

- – 2% entro il 2025
- – 6% entro il 2030
- – 13% entro il 2035
- – 26% entro il 2040
- – 59% entro il 2045

- – 75% entro il 2050

Per la verifica di questi target, le compagnie di navigazione saranno a tenute a elaborare piani di monitoraggio per ciascuna nave della propria flotta e a sottoporre questa documentazione a enti verificatori accreditati dagli Stati Membri per il rilascio di certificati di conformità FuelEU. Più nel dettaglio si stabilisce che tale piano dovrà essere presentato per ogni unità “entro il 31 agosto 2024”.

Il regolamento prevede anche che dal 1 gennaio 2030, con alcune eccezioni (unità a zero emissioni, che hanno effettuato salvataggi, da guerra e altro ancora), le navi portacontainer e passeggeri all’ormeggio nei porti di Stati membri dovranno servirsi dell’alimentazione elettrica.

Con questo regolamento, la Commissione mira ad aumentare in modo soddisfacente (oltre il 20%) la penetrazione nel settore del trasporto marittimo di nuove tecnologie ad oggi inutilizzate, quali la propulsione elettrica e la alimentazione da celle a combustibile.

Un punto particolarmente delicato, su cui ha posto l’attenzione in particolare Fedespedi, è quello del potenziale aumento dei livelli di noli marittimi, poiché gli armatori potrebbero scaricarvi parte dei costi derivanti dai processi di decarbonizzazione dei carburanti.

Secondo quanto evidenziato dalla associazione in una nota, al riguardo “la Commissione appare ottimista e prevede un aumento massimo del +2,5% dei noli entro il 2030? per effetto di queste politiche”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, November 12th, 2021 at 4:29 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

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