

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

EU ETS & shipping: una sfida più burocratica che economica, per ora

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 14th, 2024

*Contributo a cura di Mattia Ferracchiatto **

** Head of Carbon Markets BRS Shipbrokers*

Analisi Prezzo EUA

Nel tumultuoso mondo del mercato del carbonio europeo, il 2024 è iniziato con un colpo di scena dopo l'altro. Dopo una rapida ascesa alla fine del 2023, con le quote di carbonio che si aggiravano sopra gli 80 euro, il nuovo anno ha portato con sé un'ondata di incertezza e turbolenza.

L'EUA DEC-24, il contratto di riferimento del carbonio, ha aperto l'anno a 80,50 euro/t, raggiungendo solamente un picco di 81,25 euro/t, solo per poi precipitare in un vortice discendente che ha portato il mercato a toccare il fondo il 22 gennaio a 60,86 EUR/t, segnando una perdita impressionante del 24% rispetto all'apertura.

Le ragioni di questo crollo epico sono state molteplici, una mescolanza di domanda cauta di quote, una produzione ridotta delle centrali elettriche fossili e, per non farsi mancare nulla, un inverno di nuovo sorprendentemente mite che ha favorito la generazione di energia rinnovabile (quello del 2023 era stato già considerato un inverno record).

Ma il primo trimestre del 2024 non ha finito di sorprenderci. Febbraio ha portato un'altra dose di novità al mercato del carbonio. Dopo un breve slancio all'inizio del mese dove si sono sfiorati i 65 euro/t, un annuncio della Commissione europea riguardante un ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra ha gettato il mercato in uno stato di incertezza, facendo crollare il valore delle quote fino al minimo dell'anno di 51,08 EUR/t (per ora). Il 6 febbraio, infatti, la Commissione europea ha confermato che spingerà per un obiettivo di riduzione dei gas serra del 90% entro il 2040, come obiettivo intermedio prima della completa neutralità delle emissioni di carbonio del 2050.

Marzo, invece, è stato il mese della ripresa. Il mercato ha finalmente intravisto la luce in fondo al tunnel, con un aumento mensile dell'11% che ha portato il prezzo del carbonio a superare di nuovo i 60 euro/t. Ma non è stato tutto rose e fiori: l'incertezza ha continuato a regnare sovrana, con le forniture di gas naturali tagliate e interruzioni nelle forniture in Norvegia che hanno continuato a mettere alla prova la resilienza del mercato.

Il mercato europeo carbonio ha aperto ad aprile con una nota ribassista nonostante l'attività ridotta sul mercato per le vacanze pasquali. Inoltre, le emissioni verificate degli industriali del 2023 pubblicate ad aprile erano più basse del previsto soprattutto da parte del settore energetico più inquinante, il che ha aumentato la pressione ribassista. Tuttavia, il valore delle quote di carbonio ha ricominciato a salire a partire dalla seconda settimana di aprile, arrivando quasi a toccare la soglia dei 75 euro a metà mese, in simbiosi con l'aumento dei prezzi del gas e dell'energia causati dall'incertezza che continua a regnare in Medio Oriente e delle interruzioni delle forniture di gas nel Golfo degli Stati Uniti e nel Mare del Nord. Un'ultima ondata di freddo ha contribuito ulteriormente a far alzare il prezzo del combustibile, e il riempimento degli stocaggi di gas per l'inverno è stato messo in pausa per qualche giorno.

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
2008	-14,8%	11,6%	4,5%	7,2%	9,3%	10,2%	-23,3%	14,2%	-11,3%	-19,7%	-13,5%	2,4%
2009	-25,5%	-14,9%	16,5%	21,4%	4,6%	-11,1%	3,4%	8,9%	-10,5%	8,8%	-9,6%	-4,6%
2010	2,6%	1,1%	24,2%	24,2%	-5,2%	1,0%	-7,3%	7,9%	7,9%	-5,1%	0,9%	-3,5%
2011	5,2%	3,6%	11,3%	-0,8%	-0,9%	-20,4%	-9,6%	5,9%	-17,1%	-5,3%	-17,9%	-12,3%
2012	9,8%	6,5%	-16,8%	6,7%	-16,3%	30,2%	-16,3%	16,6%	-1,5%	3,5%	-24,8%	7,6%
2013	-48,7%	43,3%	-1,8%	-35,1%	26,6%	6,6%	3,1%	5,3%	10,3%	-4,6%	-9,4%	13,5%
2014	12,9%	27,9%	-34,3%	16,2%	-6,6%	14,9%	6,3%	2,9%	-8,9%	8,7%	10,9%	4,3%
2015	-2,6%	0,0%	-2,5%	6,6%	-0,9%	1,4%	5,6%	2,5%	0,9%	6,0%	-0,7%	-3,4%
2016	-26,8%	-17,5%	4,2%	18,4%	-1,3%	-26,7%	-0,9%	-0,9%	11,0%	19,0%	-22,4%	43,4%
2017	-18,4%	-2,2%	-10,5%	-2,6%	9,0%	1,0%	4,0%	13,6%	19,0%	4,2%	2,2%	8,6%
2018	13,4%	8,8%	31,5%	2,3%	9,7%	0,5%	16,1%	21,2%	0,6%	-22,9%	25,3%	22,0%
2019	-10,8%	-2,7%	-0,7%	22,1%	-6,0%	6,3%	6,5%	-5,9%	-6,1%	3,6%	-1,5%	-2,3%
2020	-3,1%	-1,1%	-25,1%	10,7%	9,4%	26,0%	-2,6%	9,1%	-6,0%	-12,0%	22,9%	12,3%
2021	0,7%	13,1%	14,1%	14,8%	5,9%	9,0%	-5,4%	13,9%	1,6%	-4,9%	28,4%	7,0%
2022	10,7%	-7,9%	-7,0%	10,4%	-0,5%	7,3%	-12,9%	1,9%	-16,6%	19,8%	5,9%	-0,9%
2023	10,8%	7,3%	-7,9%	-5,0%	-7,2%	9,9%	-2,7%	-1,0%	-4,8%	-3,2%	-10,4%	13,5%
2024	-20,2%	-12,7%	10,4%	10,9%								

Come hanno reagito armatori e noleggiatori?

È ormai risaputo dai dati EU MRV degli anni passati che i settori delle portacontainer, le petroliere e le portarinfuse saranno quelli sui cui i costi del EU ETS peseranno di più a causa delle loro elevate emissioni.

Tuttavia, quest'anno, sembrerebbe che l'impatto dell'EU-ETS sul settore sia più burocratico che economico. La combinazione tra prezzi del carbonio bassi, l'obbligo di pagare solo per il 40% delle emissioni e i noli o freight rate ai massimi storici hanno contenuto il costo del carbonio in percentuale sul costo totale dei viaggi.

L'embargo dell'UE sulle importazioni di greggio dalla Russia ha portato a una ridefinizione dei modelli commerciali e delle rotte delle petroliere. Inoltre, le tensioni nel Mar Rosso hanno

ulteriormente aumentato la quota di commercio delle navi più grandi di greggio e di prodotti raffinati nel 2024. Ci aspettiamo infatti ad un aumento della quota di emissioni nelle categorie di navi VLCC, Suezmax e LR2 quest'anno.

Nel settore delle portarinfuse secche, le navi di tipo multi-purpose avevano la quota maggiore di emissioni fino al 2022, quando le navi Supramax hanno preso il sopravento. Nel 2022, l'aumento delle emissioni deriva principalmente dalle grandi navi (Capesize, Supramax e Panamax) a seguito di un aumento delle tonnellate-miglia di carico secco verso l'UE. La riorganizzazione del commercio del carbone dopo l'inizio della guerra in Ucraina ha giocato un ruolo preponderante, favorendo il commercio a lungo raggio. Le tonnellate-miglia di carico secco verso l'UE sono diminuite nel 2023 e nel primo trimestre del 2024, nonostante un record di esportazioni per il trimestre, inefficienze derivanti dal crollo dei transiti del Canale di Suez da metà dicembre e dalla deviazione intorno al Capo di Buona Speranza che aumentano le emissioni dal commercio extra-UE.

Il costo dell'ETS nel settore delle petroliere e delle portarinfuse viene compensato all'armatore dal noleggiatore attraverso meccanismi altamente eterogenei, talvolta rivelando una lacuna di conoscenza nel mercato del carbonio, che si traduce ad esempio nell'uso di strategie di hedging non sempre ottimali e nella firma di contratti o clausole che non coprono bene tutte le eventualità.

Nel settore delle portacontainer, l'approccio al sistema ETS è sicuramente più trasparente e strutturato. Le principali compagnie portacontainer hanno confermato di trasferire il costo dell'ETS agli spedizionieri e caricatori, pubblicando i loro sovrapprezzi per il periodo Q1-2024. I dati rivelano ampie differenze sia nel costo applicato che nella metodologia. Ad esempio, le compagnie portacontainer basano i loro supplementi ETS sulla media dei prezzi EUA degli ultimi 1-3 mesi, adeguando le tariffe mensilmente o trimestralmente ma spesso senza una chiara comprensione del prezzo del carbonio utilizzato (prezzo spot oppure del contratto future di riferimento, EUA DEC-24?).

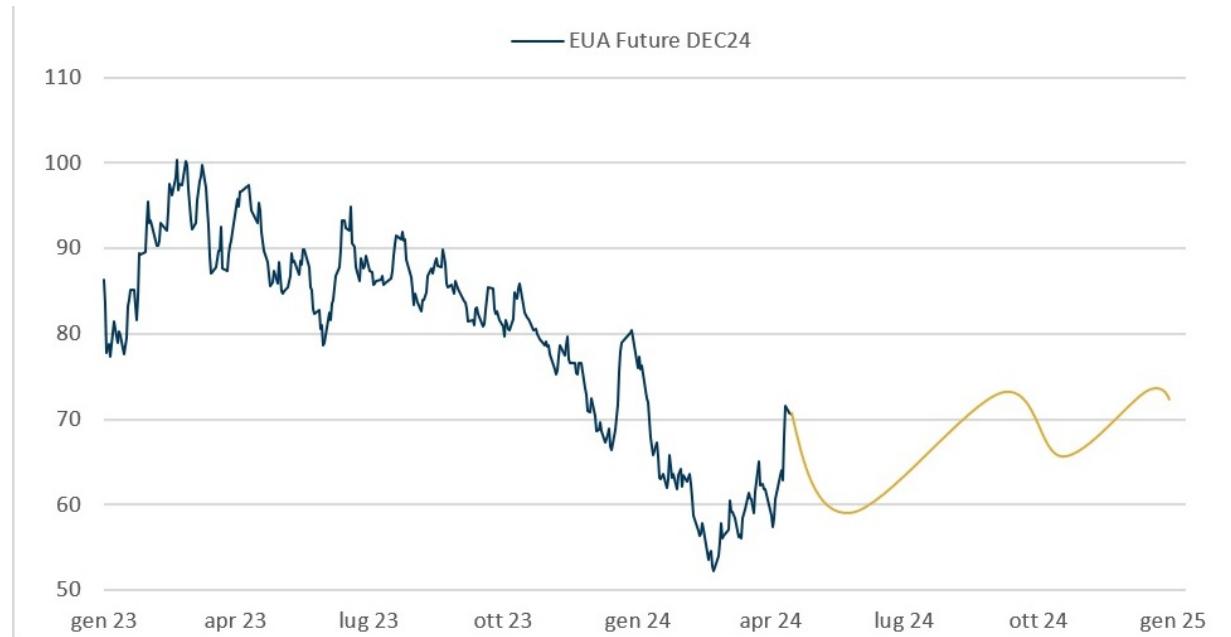
Cosa ci attende nei prossimi Mesi?

Nonostante il mercato del carbonio abbia mostrato segni di una forte ripresa già in aprile, con i prezzi che hanno oscillato tra un minimo di 56,90 euro e un massimo di 74,90 euro, emergono chiari segnali che indicano la persistenza di prezzi bassi nel breve termine. Questo è principalmente dovuto al crollo delle emissioni di tutti i settori ETS nel 2023, influenzato dall'inflazione e dalla grande produzione di energia verde, che naturalmente non richiede l'acquisto di quote di CO₂. In aggiunta, il sistema EU ETS sta attualmente vivendo una fase di grande disponibilità di quote, grazie al programma RepowerEU, che ha stanziato da luglio 2023 un maggiore volumi certificati d'emissione venduti nelle aste giornaliere fino al 2026. Questo surplus di offerta, combinato con una domanda debole, manterrà presumibilmente stabile il valore della CO₂ europea sotto 80 euro/t per la maggior parte del 2024.

Tuttavia, è importante specificare che potrebbe verificarsi una risalita sopra 80 euro durante la prossima estate. Lo spostamento della scadenza per la riconsegna delle emissioni verificate del 2023 da aprile a settembre 2024 potrebbe infatti concentrare gli acquisti dei ritardatari nei mesi di agosto e settembre. Di conseguenza, gli speculatori e i trader cercheranno di spingere i prezzi verso l'alto per trarre profitto approfittando della situazione.

Inoltre, il periodo estivo è caratterizzato da frequenti ed intense ondate di calore che aumentano i consumi elettrici per il raffreddamento, potenziando la domanda di gas. Questo settore sta già affrontando incertezze a causa delle tensioni nel Medio Oriente e della guerra in Ucraina, il che potrebbe ulteriormente influenzare i prezzi delle materie prime energetiche e quindi della CO2 che ne è un suo derivato.

Noi analisti di BRS ci immaginiamo quindi un range finale per il periodo primaverile/estivo 2024 di 60/75 euro con il picco tra luglio e fine settembre (grafico in basso) ed i ribassi tra maggio e giugno.



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 14th, 2024 at 8:30 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

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