

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'impatto della decarbonizzazione sui contratti di trasporto marittimo

Nicola Capuzzo · Friday, December 8th, 2023

*Intervento a cura del prof. avv. Marco Lopez de Gonzalo **

** Studio Legale Mordiglia*

Si usa dire che il concetto di sostenibilità nasce dall'equilibrio di tre “E”: Efficienza economica; Equità sociale; Ecologia.

Fino ad oggi, l'attenzione si è concentrata sulla prima di queste “E”; per effetto della decarbonizzazione il baricentro del triangolo si sposta nella direzione della “E” di Ecologia. Questo spostamento del baricentro comporta un rilevante spostamento di risorse. In altre parole, non può esistere una sostenibilità a costo zero. Il processo di decarbonizzazione crea nuovi costi o (sotto un diverso punto di vista) fa emergere costi prima esternalizzati.

In prima battuta, i costi aggiuntivi della decarbonizzazione sono posti a carico degli armatori in quanto destinatari delle norme. Questo non significa che gli armatori siano gli unici soggetti “responsabili” delle emissioni generate dalle navi. In un contratto di time charter è il noleggiatore che acquista il combustibile e decide l'impiego della nave, così determinando, in buona misura, il livello di emissioni. Più in generale, gli armatori non sono gli unici soggetti che beneficiano del “sistema” del trasporto marittimo. Detto in un altro modo, le emissioni generate da una nave sono emissioni Scope 1 per l'armatore, ma sono al contempo emissioni Scope 3 per gli utilizzatori del trasporto (per emissioni Scope 1 si intendono quelle prodotte da un'attività, mentre le emissioni Scope 3 sono quelle generate dalla supply chain di tale attività). Occorre quindi valutare se, a chi, in quale misura, con quali strumenti, i costi aggiuntivi della decarbonizzazione possono essere trasferiti su altri soggetti.

Esaminiamo brevemente quali sono le normative che creano costi da eventualmente trasferire.

L'IMO, nell'ambito della Convenzione Marpol, ha adottato un approccio di tipo regolatorio, mediante l'imposizione di standard obbligatori.

Con la normativa EEXI vengono imposti requisiti di efficienza energetica attinenti alle

caratteristiche tecniche della nave. Si ritiene che un gran numero di navi oggi in esercizio non rispetti tali standard e necessiti quindi di lavori di adeguamento, che, a loro volta, comporteranno una riduzione della potenza del motore e della velocità.

Nella normativa CII gli standard di efficienza energetica riguardano la operatività della nave; la valutazione sotto questo profilo della nave si traduce in un rating (tra A ed E) ed il mantenimento di un rating pari almeno a C comporterà dei limiti all'impiego della nave.

Una riallocazione di tali costi può attuarsi sul piano contrattuale. A questo riguardo (e con l'avvertenza che non si tratta di un modello unico né tanto meno obbligatorio) si può fare riferimento alle clausole elaborate dal Bimco per i contratti di time charter.

Nella EEXI Clause, lo schema fondamentale prevede che il costo dei lavori ed il tempo necessario per completarli restino a carico dell'armatore, ma il noleggiatore sia tenuto ad accettare la riduzione di performance che ne deriva. Nella CII Clause si prevede che le parti concordino un "agreed CII" e che il noleggiatore sia poi tenuto ad impartire ordini per l'impiego della nave che consentano il mantenimento di tale "agreed CII".

L'Unione Europea ha invece adottato, con la normativa ETS, un approccio "market oriented", ispirato al principio "chi inquina paga". Ogni armatore dovrà contenere le emissioni entro un certo numero di quote ("allowances"); se supera tale livello, dovrà acquistarne altre; se invece impiega meno quote di quelle consentite, potrà vendere quelle in eccedenza. Destinatario di questi obblighi è la "shipping company", definizione con qualche approssimazione assimilabile a quella di armatore, nella quale certamente non rientra il time charterer (anche se questi, come visto, con le sue scelte operative incide significativamente sul livello di emissioni).

Nella prospettiva di una riallocazione del costo delle quote di emissioni, la clausola elaborata dal Bimco dispone che il noleggiatore "shall provide and pay" le allowances per le emissioni generate nel periodo di noleggio. Nell'ambito della diversa struttura del trasporto di linea, il maggior costo del trasporto conseguente al sistema ETS potrebbe essere ribaltato sui caricatori con un "ETS surcharge" (analogo al "Bunker surcharge").

Certo è che le quote di emissioni diventeranno un bene (una "commodity"), alla quale verrà attribuito un prezzo, che potrebbe anche avere una certa volatilità. È quindi certo anche che vi sarà un trading di emissioni, nell'ambito del quale potranno essere utilizzati anche strumenti derivati.

Due brevi conclusioni. La prima è che cambiano le coordinate entro le quali si colloca il "sistema" del trasporto marittimo. L'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni non saranno più una variabile esterna, ma si imporranno come elemento strutturale.

La seconda è che, nonostante l'aumento dei costi, vi dovrebbero essere, nel medio periodo, anche riflessi positivi per gli operatori virtuosi. In primo luogo, le navi con rating energetico migliore avranno un vantaggio competitivo in termini di maggiore "commerciabilità", mentre le navi con una performance energetica peggiore verranno gradualmente spinte ai margini del mercato. In secondo luogo, avranno accesso privilegiato al credito; già oggi esistono mutui e obbligazioni "sustainability linked", il cui costo è inversamente proporzionale alla riduzione delle "carbon intensity" del soggetto, o della nave, finanziati. Il rispetto della normativa ed il possesso di un elevato rating di efficienza energetica saranno inoltre requisiti di accesso e/o titolo preferenziale di aggiudicazione in gare, non solo pubbliche (c.d. "green procurement"). Infine, e più in generale, l'obbligo di redigere un bilancio ESG renderà le imprese sempre più attente nella selezione dei

fornitori sulla base della loro compliance con gli standard imposti dalla transizione energetica.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Marco Lopez de Gonzalo

This entry was posted on Friday, December 8th, 2023 at 9:00 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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