

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I Poseidon Principles sono una (furba) iniziativa bancaria privata, la legge Ue è altra cosa

Nicola Capuzzo · Friday, November 19th, 2021

*Contributo a cura di Fabrizio Vettosi **

** chairman of Ship Finance Working Group ECSA*

Recentemente abbiamo letto numerosi articoli e comunicazioni, non ultimo [quello pubblicato](#) dall'amico Alberto Scala di PL Ferrari, che fanno riferimento all'adozione dei Poseidon Principles da parte degli intermediari bancari e delle compagnie assicurative. Forse è giunto il momento di fare un po' di chiarezza su temi che spesso vengono percepiti in maniera confusa nell'ambito di norme e convenzioni private non armonizzate tra di loro.

Iniziamo col dire che l'attività di shipping è sottoposta a livello globale ad un Regolatore Sovranazionale (IMO), con norme che vengono recepite dalle legislazioni dei singoli Paesi. Vedasi ad esempio l'attuale normativa sulla classificazione per rating delle navi in base al CII (Carbon Intensity Indicator) secondo la quale il processo di decarbonizzazione deve avvenire in base ad una specifica traiettoria calcolata su una metrica di consumo in voga da molti anni (AER – Annual Efficiency Ratio) e riferita alla tipologia e dwt delle navi.

Ai fini di rendere “sostenibile” e “green” l'attività di finanziamento navale (e di tutti i settori industriali) la Commissione Europea ha varato tre anni fa il progetto di implementazione della c.d. “Tassonomia” finanziaria, che si è concretizzato in un provvedimento di legge meglio noto come “Taxonomy Regulation” n. 852/2020 entrato in vigore a giugno dello scorso anno. Questo corpo di 27 articoli ha regimentato e regimenterà la classificazione dei vari settori industriali (incluso lo shipping che è definito un settore in transizione) al fine stabilire ciò che è green e ciò che è brown.

In pratica le singole attività dovranno rispondere a determinati criteri (Technical Screening Criteria) per essere considerate green. La tassonomia Europea viene attuata attraverso lo strumento dell'Atto Delegato ed al momento è stato emanato l'Atto Delegato N. 1 (DA1) che definisce i criteri per i primi due obiettivi ambientali (Mitigation ed Adaptation) che andranno in vigore a partire dal 1/1/2022, nonché i criteri di reporting ai sensi dell'art. 8 che saranno applicati dal 2023 in avanti. Sottolineiamo che la Tassonomia ha valenza per le aziende operanti in ambito EU.

Al tempo stesso la BCE sta modificando le regole di assorbimento di capitale per le banche, introducendo dei parametri di minor assorbimento per quei finanziamenti diretti ad attività definite green ai sensi della tassonomia. Quindi questa, essendo una norma di carattere primario (legge), guiderà l'intero processo di applicazione dei criteri di sostenibilità in ambito Europeo.

Venendo allo shipping, i criteri adottati dagli atti delegati N.1 stabiliscono che, durante la fase di transizione fino al 2025, una nave (e quindi un finanziamento relativo) sono considerati green se l'indicatore EEDI/EEEXI al 2022 è inferiore al valore assegnato in sede IMO almeno del 10%.

A quanto sopra descritto, che rappresenta norma di legge, si sovrappongono una serie di iniziative del tutto private ed unilaterali, che invece non costituiscono norma, tra cui, specificamente per lo shipping, i "Poseidon Principles". I quali, sono un'iniziativa sponsorizzata da un privato (Michael Parker), in pieno conflitto di interesse in quanto Responsabile del Transportation desk di Citi e che si è impegnato in uno sforzo mediatico e di marketing rilevante. Questa Associazione ha definito una propria trajectory (curva), ispirata da una vecchia metrica IMO, che viene imposta contrattualmente sotto forma di covenant alle aziende finanziate con un livello di moral suasion (un modo eufemistico per definire una molto probabile violazione delle norme sulla competizione) stabilendo delle specifiche penalizzazioni in termini di spread applicato, laddove i dati di AER delle navi finanziate non siano allineati a questa curva. In sintesi, una forma più o meno palese per imporre delle specifiche condizioni di tasso agli armatori, i quali, tenuto anche conto della concentrazione di banche (poche) nel settore, sono quasi "costretti" ad accettare.

La beffa consiste nel fatto che, paradossalmente, le due metriche non "parlano" tra di loro. Infatti, mentre la Tassonomia (che è legge) si basa sull'indicatore EEDI, i Poseidon Principles si fondano sull'AER. Tra l'altro un indicatore influenzato dai consumi che, come ben noto, non sono sempre controllabili dall'armatore in quanto dipendono dalle scelte del noleggiatore.

Quindi, potrebbe verificarsi il caso che una nave (e quindi il finanziamento) è green per la legge (tassonomia) ma non lo è per l'accordo privato (Poseidon). La beffa si completa se si assume che le nuove regole bancarie prevederanno un minor assorbimento di capitale per le banche se le attività finanziate sono in linea con la tassonomia, generando quindi un doppio vantaggio per la banca che avrebbe da un lato un minor assorbimento di patrimonio e dall'altra un maggior tasso in quanto, nel caso in esempio, la nave non è allineata alla curva Poseidon.

In sintesi, andiamoci piano, non confondiamo ciò che è definito dalla legge e ciò che è puramente un accordo privato che si potrebbe tradurre in un fenomeno di greenwashing (utilizzo di facciata per approfittarne) e, soprattutto, non lanciamo messaggi confusi che possono ingenerare ulteriore panico. Piuttosto cerchiamo di armonizzare le iniziative private con la norma e, soprattutto, diamo dignità primaria a quest'ultima, od altrimenti l'apparente sostenibilità ambientale, solo di facciata, diventerà insostenibilità morale. Questo è l'obiettivo che sto personalmente portando avanti in qualità di coordinatore dello Ship Finance Working Group dell'ECSA.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, November 19th, 2021 at 3:40 pm 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.

