



ARCHIVIO | SPECIALI | EVENTI | MULTIMEDIA | SONDAGGI | LIBRERIA | EXTRA

Cerca nel sito



<b>SHIPPING</b> NAVI & CANTIERI	<b>LOGISTICA</b> INTERMODALE & TRASPORTI	<b>PORTI</b> SERVIZI & POLITICA	<b>ENERGIA</b> TRADING & COMMODITIES	<b>RUBRICHE</b> ALTRE CATEGORIE
------------------------------------	---	------------------------------------	---	------------------------------------

**gic** **GIORNATE ITALIANE DEL CALCESTRUZZO** **www.gic-expo.it** **gic**  
Piacenza, 29-31 Ottobre 2020

Sei in Home » Shipping » ECSA e Confindarma al lavoro per promuovere lo spirito green dello shipping



## Shipping

12/06/20 16:53

### ECSA e Confindarma al lavoro per promuovere lo spirito green dello shipping

La Commissione Europea procederà ad introdurre, nella regolamentazione sul credito, parametri legati alla sostenibilità dei beneficiari. Vettosi: "Impossibile ogni soluzione pattizia privata, occorre procedere per via istituzionale"



Da Fabrizio Vettosi, managing director di Venice Shipping and Logistics S.p.A. e vicepresidente della Commissione Finanza di Confindarma, riceviamo e pubblichiamo un contributo in merito alla sua partecipazione, in rappresentanza della Confederazione,, al gruppo di lavoro, in seno alla Commissione Finanza di ECSA, che sta lavorando alle consultazioni per la definizione della tassonomia dello shipping finalizzata all'introduzione da parte della Commissione Europea del "Green and Social Supporting Factor" nella direttiva del 2013 sui requisiti di capitale degli istituti finanziari. Si prevede che il lavoro sulla tassonomia si concluda entro la fine dell'anno e che si arrivi alla sua applicazione entro la fine del 2021

di Fabrizio Vettosi

Negli ultimi tempi si sono susseguiti messaggi ed informazioni relativi al tema Green Finance. Purtroppo non sempre tale argomento è percepito correttamente. Eppure si tratta di un tema estremamente rilevante e oserei dire "trasformatore" per l'impatto che sta avendo ed avrà sui business model delle aziende di shipping, le quali dovranno misurarsi sempre di più su metriche ESG (Environmental, Social, Governance). In pratica, le aziende di shipping si avviano a formare al loro interno non solo Energy Managers ma vere e proprie funzioni apicali di ESG Compliance.

Una delle declinazioni più rilevanti del Green Shipping riguarda proprio gli aspetti finanziari legati sia al Capital Market (per le aziende con titoli quotati od emittenti di bond) che al puro e tradizionale Finanziamento Bancario (lending).

In particolare in questi mesi si è molto elevato il tema dell'introduzione del c.d. Green Supporting Factor da parte della EC nel quadro della CRD IV (Capital Requirements Directive) emanata nel 2013 e che recepisce integralmente le determinazioni di BIS (Bank of International Settlement) deputata a definire le Regole di Capitale (c.d. Basel Agreements). In particolare nel framework di "Basilea 3.5" è specificamente prevista l'introduzione di parametri green che consentano di rendere "virtuosa" l'erogazione del credito a favore di quelle imprese che li rispettano. Tale schema è previsto che entri in vigore al più tardi entro il 2025, ma sono molte le giuste pressioni per far sì che si avvenga ad un'applicazione entro il 2021; Confindarma ed ECSA hanno già partecipato ad una prima consultazione in coordinamento con ABI e Confindustria lo scorso gennaio. C'è anche da aggiungere che l'ESMA (European Securities Market Authority), che vigila sul mercato dei Capitali, ha già emanato il proprio regolamento sul tema.

Per sviluppare: 1) Definizione, 2) Principi, 3) Transizione la EC ha nominato nel marzo 2018 un TEG (Technical Experts Group) che, a sua volta, ha rilasciato un report con relativi annexes lo scorso marzo; il TEG ha anche emanato le Taxonomy Rules composte da 27 articoli in base ai quali vengono definiti i tre aspetti citati, mentre il report e gli annexes declinano i singoli settori economici. Purtroppo, sia lo shipping che l'aviation sono stati messi in "purgatorio", nel senso che la definizione della loro Taxonomy è rinviata alla fine del 2020. Ciò è esemplificativo di come, nonostante i notevoli sforzi effettuati negli ultimi 10 anni, il settore venga considerato brown, o quanto meno poco green. Forse dovremmo analizzarci a volte su come sia opportuno, in generale, comunicare correttamente nell'ambito del nostro settore; spesso mi capita di sorprendere gli interlocutori quando snocciolo gli oltre 8 provvedimenti dirimpanti assunti in sede IMO (e non solo) nel corso dei predetti anni e che hanno consentito di ridurre le emissioni di CO2 di oltre il 20%.

Sui suddetti temi l'ECSA ha costituito una Temporary Correspondance Group misto, formato sia dai membri del Financial Committee (di cui faccio parte) sia da skills tecnici. Nel caso dell'Italia, nel mio Gruppo ricevo l'elevato e fattivo contributo di Ivana Melillo (d'Amico), Franco Porcellacchia (Costa), Dario Bocchetti (Grimaldi).

Lo scopo ora è quello di partecipare alle Consultazioni (già ne abbiamo avute due rispettivamente a gennaio e maggio e la prossima è prevista il 15 luglio) attivate da EC, DG FISMA e DG MOVE al fine di produrre un framework della "tassonomia" che sia effettivamente rispondente alle caratteristiche del nostro settore e che sia premiante e non penalizzante in via indiscriminata dal punto di vista dei costi di erogazione del credito.

Su tale punto voglio fare una precisazione: abbiamo assistito negli ultimi tempi ad una serie di iniziative "sedicenti" istituzionali tra cui spiccano nello shipping i c.d. "Poseidon Principles" e CBI (Climate Bond Initiatives). Ora, senza voler attivare polemiche sterili, risulta opportuno precisare a futura memoria di tutti, che le predette iniziative non hanno alcun valore istituzionale in quanto gli unici soggetti deputati ad emanare regole in materia di credito sono l'EBA (European Banking Authority), la BCE (Banca Centrale Europea) e BIS (Bank of International Settlement). Tali regolamenti vengono poi recepite in leggi e decreti comunitari e nazionali. La materia creditizia, infatti, non può essere oggetto di forme pattizie "private" se concerne le regole di comportamento, non a caso il credito è un settore oggetto di vigilanza.

Ritornando ai suddetti "Poseidon Principles" questi non sono altro che una serie di accordi presi da una "lobby" privata a cui aderiscono (o dovrebbero aderire) su base volontaria soggetti privati (Banche) che, però, stante a volte l'autoreferenzialità dello shipping, si è fatta strada in sede IMO e ICS. Tra l'altro non escludo che possa scattare il sistema sanzionatorio da parte dell'autorità competente per la concorrenza in sede Comunitaria, visto che non è possibile definire un "cartello" sui tassi d'interesse da praticare, a maggior ragione in questo periodo in cui vi è una divaricazione di forza negoziale tra le parti (a favore delle banche).

Ho evidenziato durante le riunioni ECSA tale nostra posizione, e devo ammettere che quasi tutte le Nazioni partecipanti sono allineate al pensiero.

TAG : Confindarma ECSA

Anno 2020  
N° 24

**LEGGI L'ULTIMA RIVISTA**

**DOWNLOAD PDF**

**FOTO**

Il SECH inaugura il nuovo PIF (Punto di Ispezione Frontaliero)

**VIDEO**

intervista  
**ZENO D'AGOSTINO**

Parla D'Agostino: "Hanno colpito me per attaccare un certo modo di vedere il porto"

**MULTIMEDIA**

**GNV**

NAVIGHIAMO PER CIASCUNO DI VOI.

**SPECIALISTS IN OVER DIMENSIONAL CARGO MOVEMENT ACROSS THE GLOBE**

Donna il tuo 5x1000 a Helpcode e porta un sorriso nella vita di tanti bambini che crescono in situazioni di difficoltà.

cf: 95017350109

**helpcode**

**metrocargo**  
Italia

**AMBROGIO**  
INTERMODAL

[www.ambrogiointermodal.com](http://www.ambrogiointermodal.com)

**cnan**

**PALUMBO**  
GROUP

**ARKAS**

**corsica ferries**  
**sardinia ferries**

**CTS**

movimentazioni industriali  
sollevamenti  
trasporti eccezionali

**COECLERICI GROUP**

CREIAMO VALORE IN 11 PAESI DEL MONDO.

**P.L. FERRARI**