

# Shipping in rotta verso la decarbonizzazione

L'ormai incontestabile evidenza del cambiamento climatico e delle sue potenzialmente catastrofiche conseguenze, non poteva non riflettersi anche nel settore dei trasporti



**Enrico Salvatico,**  
Partner Studio Legale Mordiglia  
Delegato Sezione Logistica,  
Trasporti e Spedizioni di ANIMP

**Enrico Salvatico**  
Partner Studio Legale Mordiglia  
Delegato Sezione Logistica, Trasporti e  
Spedizioni di ANIMP

**L'**Unione Europea ha fissato ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni, che si sono poi tradotti in specifiche normative di settore. Tali normative sono destinate a ridefinire in modo radicale le coordinate all'interno della politica verso la transizione climatica.

Nel dicembre del 2019 la Commissione Europea ha presentato il "Green Deal" europeo con l'obiettivo di trasformare l'economia per raggiungere la neutralità climatica in Europa. Un aspetto notevole del "Green Deal" europeo è stato l'aumento delle ambizioni di riduzione delle emissioni proposte, portando l'obiettivo dal 40% al 55% entro il 2030 (rispetto ai livelli del 1990).

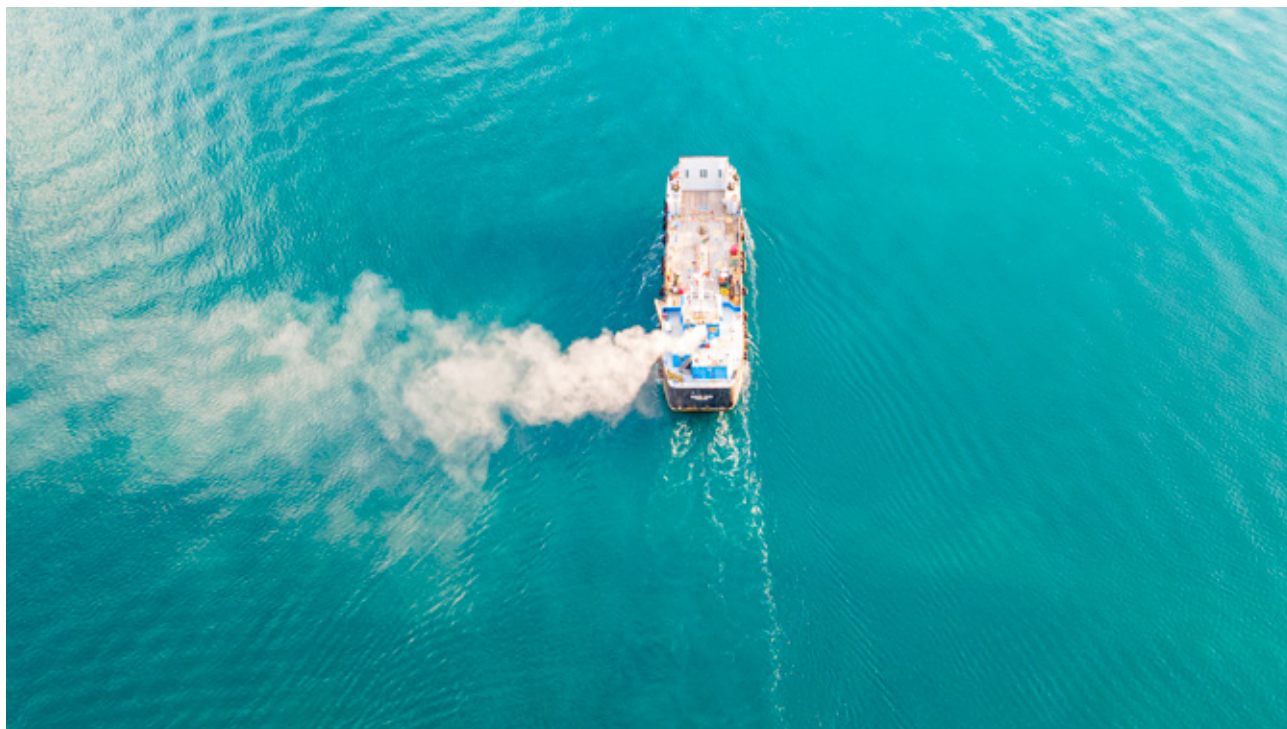
Nel 2021 l'UE ha adottato il pacchetto "Fit For 55": una serie di proposte atte a ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990, entro il 2030, in linea con l'obiettivo fissato dalla *European Climate Law* che ha reso giuridicamente vincolante l'obiettivo di azzerare le emissioni di gas serra entro il 2050.

In particolare, il pacchetto include una revisione del sistema ETS dell'Unione (*European Trading Scheme*, sistema europeo di scambio delle quote di emissione) con l'introduzione di nuove disposizioni in materia di energie rinnovabili, trasporti e sfruttamento del suolo; il tutto per raggiungere l'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030.

Lanciato nel 2005 dopo l'adozione della Direttiva 2003/87/CE, l'ETS si basa sul principio "limitazione e scambio" o "*cap and trade*". In altre parole, secondo il sistema, data la fissazione di un limite assoluto (*cap*) alla quantità totale di emissioni producibili dai soggetti operanti nei settori regolamentati, gli stessi acquistano o ricevono quote di emissioni, che possono poi scambiarsi sul mercato (*trade*). Quote che, alla fine di ogni anno, dovranno essere restituite in un numero sufficiente a coprire le emissioni di gas serra prodotte nell'anno precedente.

L'ETS copre i settori nei quali le emissioni possono essere misurate e verificate con un alto grado di precisione: anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) derivante da produzione di energia elettrica e di calore; i settori industriali ad alta intensità energetica, comprese raffinerie di petrolio, acciaierie e produzione di ferro, metalli, alluminio, cemento, calce, vetro, ceramica, pasta di legno, carta, cartone,

**“L'Unione Europea ha fissato ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni, tradotti poi in specifiche normative di settore, destinate a ridefinire in modo radicale le coordinate all'interno della politica verso la transizione climatica**



acidi e prodotti chimici organici su larga scala come elencati nell'Allegato I del Dlgs 47/2020; aviazione civile, ossido di azoto (N<sub>2</sub>O) derivante dalla produzione di acido nitrico, adipico e gliossilico e glicosale perfluorocarburi (PFC) derivanti dalla produzione di alluminio.

La partecipazione all'EU ETS è obbligatoria per le imprese che operano in questi settori, ma in alcuni settori sono inclusi soltanto gli impianti al di sopra di una certa dimensione. Inoltre, alcuni impianti dimensioni ridotte possono essere esclusi qualora le amministrazioni mettano in atto misure fiscali o di altro genere che ne riducano le emissioni di un quantitativo equivalente.

Quanto al settore dei trasporti, l'introduzione del sistema ETS per lo scambio di quote di emissioni è stata prevista per lo *shipping* a partire dal prossimo 1 gennaio 2024.

L'inserimento, a partire dall'inizio del prossimo anno, delle emissioni dello *shipping* nel mercato del carbonio avverrà in maniera graduale, imponendo alle compagnie marittime di restituire una quota di emissione per tonnellata di CO<sub>2</sub> equivalente emessa e, nel caso le quote ricevute non siano sufficienti a coprire le emissioni prodotte dalle loro navi, dovranno comprare all'asta o da altre aziende quote di emissione europee il cui prezzo seguirà le regole della domanda e dell'offerta.

La gradualità consiste nel pagamento nel 2025 del 40% delle emissioni prodotte nel 2024, del pagamento nel 2026 del 70% delle emissioni rilasciate nel 2025 e nel pagamento, a partire dal 2027, del 100% delle emissioni prodotte dal 2026 in poi.

Altra parte fondamentale del pacchetto "Fit for 55" è il "Fuel EU Maritime", ovvero l'uso coerente di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e di ridurre le emissioni di gas serra del settore marittimo garantendo al contempo il buon funzionamento del traffico marittimo ed evitando distorsioni nel mercato interno. Tale iniziativa è coerente con altre misure presentate nell'ambito del pacchetto "Fit for 55" e trova - da ultimo - la sua disciplina nel Regolamento del Consiglio UE del 25 luglio 2023 che modifica la direttiva 2009/16/CE. Tale disciplina istituisce un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre informazioni pertinenti delle grandi navi che utilizzano i porti dell'UE.

Le principali disposizioni del nuovo Regolamento riguardano:

1. l'adozione di misure atte a garantire che l'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili utilizzati dal settore del trasporto marittimo diminuisca gradualmente nel tempo, dal 2% nel 2025 fino a raggiungere l'80% entro il 2050;
2. un regime speciale di incentivi per

**“L'argomento della decarbonizzazione del trasporto marittimo nel processo di transizione energetica è particolarmente attuale e oggetto del Convegno organizzato dalla sezione LTS di ANIMP, con il contributo della sezione Energia, dello scorso 22 novembre**

- sostenere l'adozione dei cosiddetti carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) con un elevato potenziale di decarbonizzazione;
3. l'esclusione dei combustibili fossili dal processo di certificazione del regolamento;
  4. l'obbligo per le navi passeggeri e i container di utilizzare l'alimentazione elettrica a terra per tutte le esigenze di energia elettrica quando sono ormeggiate in banchina nei principali porti dell'UE.

La scelta del combustibile da parte dell'industria marittima sarà comunque uno dei fattori più importanti nei suoi sforzi per la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

La normativa internazionale in campo ambientale sul trasporto marittimo si sta sviluppando sia in ambito IMO che in ambito UE per agevolare la produzione e la diffusione dei cosiddetti «carburanti alternativi sostenibili» per le navi. I *fuel* in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e più facilmente utilizzabili sono riconducibili ai *biofuel*, prodotti ampiamente diffusi sul mercato che non richiedono infrastrutture logistiche diverse da quelle del bunker fossile tradizionale e che possono essere impiegati negli attuali motori marini, in miscela nei prodotti petroliferi e in purezza. L'HVO-Olio Vegetale Idrotrattato e il biodiesel-FAME sono quelli più immediatamente disponibili. Parallelamente anche il GNL, le cui infrastrutture si stanno sviluppando, può dare da subito significativi contributi. Il GNL nella sua versione fossile abbate

la versione Bio può raggiungere emissioni prossime allo zero.

In un orizzonte temporale di medio lungo termine ci si attende una maggiore diversificazione delle opzioni di alimentazione delle navi.

Tuttavia, l'incertezza sulla fonte energetica alternativa per il futuro (GNL, idrogeno, ammoniaca o altro) potrebbe determinare un'esitazione per gli operatori ad acquistare navi che utilizzano combustibili puliti per timore che possano rivelarsi la scelta sbagliata per un investimento di 20-30 anni, il che significa che probabilmente si arriverà al 2030 prima di vedere un passaggio significativo ai combustibili puliti.

All'interno dell'ambiziosa agenda del "Fit for 55%" si inserisce anche il "CBAM", *Carbon Border Adjustment Mechanism*, strumento storico dell'UE per combattere la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e uno dei pilastri centrali del processo verso la decarbonizzazione in vigore dall'1 ottobre 2023. Tale strumento intende equiparare il prezzo del carbonio dei prodotti nazionali e delle importazioni al fine di garantire che le politiche climatiche dell'UE non siano compromesse dalla delocalizzazione della produzione verso Paesi con norme ecologiche meno ambiziose, o dalla sostituzione dei prodotti dell'UE con importazioni a maggiore intensità di carbonio.

Nella fase transitoria, e dunque fino al 2026, il "CBAM" si applicherà unicamente alle importazioni di cemento, ferro e acciaio, alluminio, fertilizzanti, elettricità e idrogeno. Gli importatori dell'UE di tali merci dovranno solo comunicare il volume delle loro importazioni e le emissioni di gas a effetto serra incorporate durante la loro produzione, senza tuttavia versare alcun adeguamento finanziario in questa fase.



La fase transitoria servirà alla Commissione europea per raccogliere informazioni utili sulle emissioni incorporate al fine di perfezionare la metodologia per il periodo definitivo, che inizierà – come detto – nel 2026. A partire da tale data gli importatori dovranno acquistare e restituire il numero di “certificati CBAM” corrispondenti ai gas a effetto serra

incorporati nelle merci “CBAM” importate.

Da quanto sopra, emerge una breve e sintetica panoramica delle numerose

iniziative che sono state adottate a livello europeo - in parte attuate - per agevolare il raggiungimento dell'obiettivo finale della decarbonizzazione del trasporto marittimo nel processo di transizione energetica.

L'argomento è particolarmente attuale e oggetto del Convegno organizzato dalla sezione LTS di ANIMP, con il contributo della sezione Energia, dello scorso 22 novembre.

Eliminare le emissioni di gas serra dal tra-

sporto marittimo è comunque un'impresa enorme, ma il percorso tecnologico da seguire è ragionevolmente chiaro. E lo è già da qualche anno.

Basti pensare che il settore del trasporto marittimo consuma circa 10 quadrilioni di Btu di carburante, ed emette 1 miliardo di tonnellate metriche di anidride carbonica all'anno. Si tratta di un quantitativo superiore a tutte le emissioni della Germania, a tutte le emissioni dell'Arabia Saudita e all'incirca pari alle emissioni di tutti i veicoli passeggeri negli Stati Uniti. In base a qualsiasi misura ragionevole, l'industria marittima è uno dei principali emettitori globali, uno dei settori economici che devono essere completamente decarbonizzati entro la metà del secolo per mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 1,5 gradi centigradi.

Tuttavia, per quanto lo *shipping* resti un settore conservatore e resistente al cambiamento, il trasporto marittimo ha dimostrato nel corso degli anni di essere un'industria altamente resiliente e adattabile.

Al suo interno vi è la chiara consapevolezza che ci troviamo all'apice di una nuova era, e probabilmente vedremo cambiamenti significativi nei prossimi anni che rimodelleranno l'intera industria.

Enrico Salvatico

**“L'industria marittima è uno dei principali emettitori globali, uno dei settori economici che devono essere completamente decarbonizzati entro la metà del secolo per mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 1,5 °C**

## Enrico Salvatico

Partner dello Studio Legale Mordiglia, Enrico Salvatico ha una vasta esperienza in tutti gli aspetti del Diritto marittimo, dei trasporti e delle assicurazioni. Si occupa in particolare di controversie in materia di *charterparties*, polizze di carico e CMR, crocieristica e trasporto passeggeri, e svolge attività di consulenza in materia di compravendita di navi e yacht. Assiste regolarmente armatori e P&I Clubs nelle inchieste amministrative e nelle controversie legali derivanti da sinistri marittimi che implicano lesioni personali, danni al carico, inquinamento marino, perdita totale e rimozione del relitto di nave. È anche esperto in materia di concessioni demaniali marittime e portuali, prestando assistenza a primari cantieri navali in gare d'appalto pubbliche e contenziosi davanti ai tribunali amministrativi. È inoltre specializzato nel settore delle spedizioni “Project Cargo”, offrendo consulenza sia agli EPC Contractors sia agli spedizionieri internazionali, in tutte le fasi del progetto, incluse le attività di redazione dei contratti, negoziazione delle specifiche coperture assicurative così come nella gestione delle complesse vertenze legali nelle varie giurisdizioni.

È Presidente della Sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni di ANIMP.