

Eni-Assarmatori: a che punto è la decarbonizzazione del settore marittimo

12 Luglio 2023 In [Environmental](#)

[Eni](#) ha presentato il documento di orientamento strategico *La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo*, in cui ha analizzato l'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica.

Il progetto, in collaborazione con **Assarmatori** e **Confitarma**, ha visto il contributo delle grandi aziende produttrici di motori navali **Wärtsilä**, **WinGD** e **MAN Energy Solutions**, oltre a **Unem**, **Federchimica/Assogasliquidi**, **Assocostieri** e **RINA**, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti che dal marzo scorso hanno lavorato congiuntamente per arrivare a una strategia comune.

Nel mondo, ogni giorno, **più di 100.000 navi mercantili trasportano 12 miliardi di tonnellate di merce all'anno**. Il settore marittimo è oggi una spina dorsale dell'economia globale in quanto il 90% delle merci è trasportato via acqua. Secondo le stime proposte dal cane a sei zampe, **le emissioni ad effetto serra generate dal settore pesano per circa il 3%** sul totale mondiale delle emissioni climalteranti. A livello europeo il trasporto marittimo muove circa il 75% del commercio extra-europeo e il 36% dell'intra-EU.

Il settore necessita quindi di soluzioni di breve, medio e lungo termine, per contenere fino ad azzerare le emissioni di CO2 e consentire agli armatori di rispondere adeguatamente ai target fissati dalla Commissione europea, nonché agli obblighi definiti a livello internazionale dall'IMO (International Marine Organization) e da altri ulteriori adempimenti. I vettori energetici disponibili sono molteplici ma presentano applicazioni e prospettive diverse, condizionate dalla disponibilità di materie prime e dalle infrastrutture esistenti o in via di realizzazione. Da quanto emerge dal documento di Eni i biofuel rappresentano nel breve-medio termine una soluzione già disponibile ed Eni intende realizzare dei casi pilota, che consentirebbero di soddisfare i target europei e di garantire la competitività, tenuto conto di un naviglio mondiale con un'età media di poco sotto ai 22 anni che, a seconda della tipologia di attività, ha tempi di sostituzione molto diversi.

Al momento gli armatori si stanno orientando per i nuovi ordini verso motori mono fuel (in via sperimentale anche con la cattura a bordo della CO2 per il GNL o con tecnologie che possano catturare il carbonio in forma solida) e dual fuel che utilizzano vettori liquidi o gassosi anche bio, metanolo e nel lungo termine ammoniacale e idrogeno.

“Aver lavorato insieme a questo progetto, congiuntamente a Eni e a diversi altri qualificati attori, è un’ulteriore prova del fatto che gli armatori sono in prima linea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, pronti a fare quanto in loro potere in quest’ottica” hanno dichiarato **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, e **Stefano Messina**, Presidente di Assarmatori. “Tuttavia è bene ribadire che quando si parla di combustibili alternativi è fondamentale il contributo dell’industria di terra per l’individuazione del fuel, per la sua produzione e infine per lo stoccaggio nei porti, la distribuzione e la messa a bordo della nave. Su questo ci aspettiamo molto anche per rispettare le stringenti normative nazionali, comunitarie e internazionali in materia di sostenibilità ambientale”.