

Le associazioni degli armatori ed Eni insieme per decarbonizzare il settore marittimo

Le parti hanno definito una strategia comune per analizzare l'evoluzione tecnologica dei motori e la disponibilità di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. I biofuel rappresentano nel breve-medio termine una soluzione già disponibile.

Eni, in collaborazione con **Assarmatori** e **Confitarma**, ha presentato oggi il documento «La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo» a cui hanno contribuito tre delle più 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 da marzo 2023 hanno lavorato congiuntamente per arrivare a una strategia comune.

Le strategie definite da armatori ed Eni per ridurre le emissioni di CO2

Il progetto ha definito un documento di orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Nel mondo, ogni giorno, più di 100 mila navi mercantili trasportano 12 miliardi di tonnellate di merce all'anno. Il settore marittimo è oggi la spina dorsale dell'economia globale: il 90 per cento delle merci è trasportato via acqua e si stima che le emissioni ad effetto serra generate pesino per circa il 3 per cento (sul totale mondiale delle emissioni climalteranti). A livello europeo il trasporto marittimo muove circa il 75 per cento del commercio extra-europeo e il 36 per cento dell'intra-EU.



Evento con associazioni degli armatori ed Eni (Eni).

Il settore necessita di soluzioni di breve, medio e lungo termine, compatibili con le dinamiche economiche, 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 (HVO, FAME, GPL, GNL e le sue soluzioni bio e rinnovabili, metanolo, ammoniaca, carburanti sintetici e idrogeno), ma presentano applicazioni e prospettive diverse condizionate dalla disponibilità di materie prime e dalle infrastrutture esistenti o in via di realizzazione.

Biofuel già disponibili

I **biofuel** rappresentano nel breve-medio termine una soluzione già disponibile: nell'incontro tra le associazioni ed Eni, svoltosi in data 11 luglio 2023, è emersa la volontà di 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. I produttori di motori sono pronti per realizzare soluzioni

ad hoc per le diverse tipologie di combustibile. 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 ammoniaca e idrogeno.

Le associazioni: «In prima linea per decarbonizzare il trasporto marittimo»

Questa la dichiarazione congiunta di **Mario Mattioli**, presidente di Confitarma, e **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori: «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. 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».

Eni: «Esempio inclusivo di collaborazione tra tutti gli attori del settore»

Giuseppe Ricci, direttore generale Energy Evolution di Eni, ha aggiunto: «Il settore marittimo è fondamentale per la competitività dell'Italia e anche per sperimentare la neutralità tecnologica attraverso l'adozione di numerose soluzioni per favorire una transizione equa secondo le tre dimensioni: ambientale, economica e sociale. Come Eni crediamo molto in questo progetto, esempio inclusivo di collaborazione tra tutti gli attori del settore, che per noi rappresenta solo un primo passo sia per promuovere soluzioni già mature come i biofuels che per sperimentare soluzioni più di lungo termine».