



Eni, Fincantieri e RINA presentano lo studio sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo

L'analisi, realizzata con il supporto di Bain & Company, offre per la prima volta una panoramica globale su opzioni, impatti e investimenti necessari per un trasporto marittimo più sostenibile

Eni, Fincantieri e RINA hanno presentato a Roma alla presenza del Ministro per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica, On. Pichetto Fratin l'Outlook sul Trasporto Marittimo Sostenibile, uno studio sul comparto realizzato con il supporto tecnico di Bain & Company Italia

Roma, 1 aprile 2025 - Lo studio, che si pone l'obiettivo di dare un contributo per accelerare il percorso di decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo in linea con il target di Net Zero al 2050, si inserisce nel più ampio contesto dell'accordo siglato il 25 marzo 2024 da Eni, Fincantieri e RINA con la volontà di sviluppare un osservatorio su scala globale sulle prospettive di evoluzione delle soluzioni di decarbonizzazione sostenibili per il settore nel medio-lungo periodo.

Il settore marittimo è responsabile di circa il 3% delle emissioni globali di CO₂ e punta a raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Pertanto, è essenziale disporre di una roadmap definita e realistica che minimizzi incertezze e rischi per gli investitori e fornisca soluzioni percorribili ed economicamente efficienti per l'intera industria.

L'analisi, che adotta un approccio olistico per rispondere a quest'esigenza, offre per la prima volta una panoramica globale delle opzioni percorribili per ciascun segmento di naviglio nelle diverse regioni del mondo. Inoltre, combina una valutazione dei volumi con un'analisi integrata dei costi per gli armatori e degli investimenti che il comparto logistico e portuale richiede. I vettori energetici in grado di ridurre, nel breve termine, le emissioni di CO₂ sono principalmente:

- il GNL (gas naturale liquefatto), prodotto fossile a minore intensità carbonica, che comporta tuttavia investimenti infrastrutturali di deposito, stoccaggio e rifornimento nei porti;
- i biofuel: HVO, utilizzabile anche in purezza e senza necessità di investimenti infrastrutturali, e FAME, con significative limitazioni all'utilizzo in purezza.

Nel lungo termine i biocarburanti, anche grazie all'ingresso di bioGNL e biometanolo,

continueranno a essere la soluzione prevalente del segmento mercantile. I carburanti sintetici prodotti da idrogeno verde e l'idrogeno stesso, per determinati casi d'uso (ad esempio crociere di bassa e media potenza), potranno assumere un ruolo crescente grazie al progressivo aumento di competitività e sviluppo della supply chain.

Giuseppe Ricci, Direttore Operativo Trasformazione Industriale di Eni, ha commentato: *«Un anno fa ci eravamo impegnati con Fincantieri e RINA a sviluppare un Osservatorio su scala globale sulle prospettive di evoluzione delle soluzioni di decarbonizzazione sostenibili per il settore marittimo. Da questo studio, frutto dell'unione di competenze, risorse e tecnologie tra player del settore, è emerso oggi un quadro chiaro, in grado di fornire indicazioni utili per elaborare e concretizzare iniziative importanti per la decarbonizzazione del trasporto navale nei diversi ambiti e tenendo conto degli impatti in tutti i componenti della filiera. Come sostenuto anche a livello comunitario, è oramai condiviso che i biocarburanti, in particolare quelli già disponibili e utilizzabili in purezza come l'HVO, sono attualmente tra le migliori soluzioni adottabili per ridurre le emissioni GHG anche del comparto marittimo».*

Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: *«La decarbonizzazione del trasporto marittimo è una sfida che richiede visione industriale e capacità di trasformare l'innovazione in soluzioni concrete. Lo Studio sul Trasporto Marittimo Sostenibile, illustrato oggi, rappresenta un passo strategico in questa direzione: un'analisi integrata fondata su dati e scenari reali e sviluppata con il contributo di attori leader nei rispettivi settori. Da qui, la volontà di costituire un osservatorio su scala globale che rafforzi il nostro impegno nel guidare la transizione verso una riduzione dell'impatto ambientale, assicurando valore e competitività lungo l'intero ciclo di vita della nave. Fincantieri, inoltre, con l'obiettivo Nave Net Zero al 2035, punta ad anticipare il futuro, guidando il cambiamento e integrando tecnologia e sostenibilità per garantire competitività».*

Carlo Luzzatto, Amministratore Delegato e Direttore Generale di RINA, ha affermato: *«Il trasferimento di competenze è un fattore chiave per accelerare la transizione energetica. La nostra capacità di mettere a fattor comune know-how ed esperienze maturate in settori diversi - come l'energia e il navale, che presidiamo da tempo - ci permette di sviluppare soluzioni efficaci per la decarbonizzazione. Sinergie come questa con Eni e Fincantieri sono fondamentali per trasformare l'innovazione in soluzioni concrete, generando benefici per tutti gli attori della filiera dello shipping e dei trasporti».*

Pierluigi Serlenga, Managing Partner Italia di Bain & Company, ha aggiunto *«Gli operatori del settore e gli investitori hanno bisogno di una visione chiara per orientare le scelte tecnologiche e gli investimenti. Con questa prima edizione dell'Osservatorio, abbiamo fornito uno strumento utile per interpretare l'evoluzione del fuel mix nel breve e nel lungo termine. A partire dal 2040, entreranno progressivamente in uso nuove soluzioni - su rotte e casi d'uso specifici - che si affiancheranno a biocarburanti e LNG, il quale però dovrà derivare da fonti bio. È quindi fondamentale sviluppare una roadmap per adeguare il sistema portuale italiano, così da mantenerlo competitivo e centrale nelle future rotte marittime a basse emissioni. Stimiamo che, entro il 2050, saranno necessari circa 24 miliardi di euro di investimenti per l'intero sistema portuale europeo: una parte significativa di questa*

spesa rappresenta una concreta opportunità di business per la filiera italiana».

SCHEDA DI APPROFONDIMENTO - *Attualmente, il settore marittimo dipende prevalentemente dai combustibili tradizionali che costituiscono il 93% del consumo complessivo. L'obiettivo di azzerare le emissioni entro il 2050 sta generando un cambiamento significativo nell'industria, con una crescente adozione di diverse fonti di propulsione. Nel 2023, circa il 50% degli ordini di nuove navi è stato indirizzato verso combustibili alternativi, con una tendenza verso una maggiore sostenibilità. I porti stanno iniziando a rispondere a queste nuove esigenze, sviluppando infrastrutture per supportare diverse opzioni tecnologiche e di combustibili. Tuttavia, questi sforzi non sono ancora sufficienti.*

L'adozione di nuove tecnologie e di combustibili alternativi dipenderà da una molteplicità di fattori di diversa complessità, tra cui le strategie energetiche nazionali e regionali, il comportamento dei consumatori, le dinamiche macroeconomiche, le tendenze geopolitiche e i rischi associati alla catena di approvvigionamento, nonché lo sviluppo tecnologico delle diverse soluzioni.

L'Outlook presentato analizza tre scenari futuri basati su diversi livelli di ambizione di decarbonizzazione, progressi tecnologici e disponibilità di combustibili e infrastrutture. Le previsioni indicano una decarbonizzazione più rapida nell'Ue e negli Stati Uniti, mentre in Asia-Pacifico e nel resto del mondo l'uso di combustibili fossili e GNL continuerà a predominare, rappresentando circa il 70% del mix energetico entro il 2050.

Nel periodo 2030-2040, Europa e Nord America vedranno un significativo passaggio dai combustibili fossili ai biocarburanti HVO - che costituiranno il primo pilastro della transizione - e al GNL, anche in forma bio. Per quanto riguarda i primi, essi sono già disponibili nei porti chiave e offrono una certa resilienza ai costi; la seconda opzione rimane economicamente competitiva per il prossimo decennio, pur dovendo affrontare le crescenti penalità previste a partire dal 2040.

Per raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050, sarà necessario esplorare anche nuovi combustibili alternativi, come i carburanti sintetici prodotti da idrogeno verde, che diventeranno tuttavia competitivi rispetto ai combustibili fossili solo dal 2040.

Nel lungo termine, i biocarburanti prodotti da materie prime rinnovabili e i carburanti sintetici saranno cruciali per la decarbonizzazione delle navi mercantili di medio e lungo raggio, mentre le bioenergie saranno sufficienti per le navi a corto raggio. Per quanto riguarda le crociere, oltre ai biocombustibili HVO si prevede l'utilizzo di combustibili sintetici per le navi del segmento di medio-piccola taglia (luxury e exploration), mentre per le navi di grande/media taglia (upper premium e contemporary) si prevede una maggiore dipendenza dalle bioenergie, come biocarburanti HVO, bioGNL e biometanolo.

La transizione richiederà, nel lungo termine, investimenti significativi nei porti per adeguare le infrastrutture necessarie al rifornimento di combustibili alternativi: solo nell'Unione europea si stima che saranno necessari fino a 24 miliardi di euro. In termini di risorse necessarie, i biocarburanti HVO e il GNL avranno un impatto

contenuto (circa 15%) grazie alla possibilità di sfruttare le infrastrutture già esistenti. I carburanti sintetici avranno invece una significativa incidenza (circa 85%), poiché le relative infrastrutture sono ancora da sviluppare.

Eni S.p.A. e Fincantieri S.p.A. sono parti correlate. Eventuali accordi vincolanti fra le parti verranno stipulati nel rispetto della normativa applicabile, ivi inclusa quella in materia di operazioni tra parti correlate.