

Una finestra sul mondo dell'energia: analisi, dati economici e statistici e storie di innovazione per capire il futuro di un settore in trasformazione







I risultati dimostrano che la miscela B30 può accelerare la decarbonizzazione dello shipping con effetto immediato sul tonnellaggio esistente

02 FEBBRAIO 2022

() 1 MINUTI DI LETTURA

f



in



P

(D)

Il test di decarbonizzazione condotto dal gruppo d'Amico con Abs, Lr Fobas, Man Energy solutions, Rina, Registro Liberiano e Trasfigura, conferma la riduzione delle emissioni di CO2 relative e assolute e delle emissioni di NOx stabili con l'utilizzo di una miscela di biocarburante (B3O) derivata da materie prime rinnovabili.

I risultati dei test, avviati tra il 19 giugno e il 6 luglio 2021 a bordo della **nave product tanker LR1 "Cielo di Rotterdam"** del gruppo d'Amico "hanno dimostrato che le miscele di biocarburante B30 costituiscono una soluzione pratica, conforme al regolamento europeo sull'uso di carburanti rinnovabili a basso contenuto di carbonio nel trasporto marittimo (Fuel Eu) che entreranno in vigore dal primo gennaio 2025", spiega una nota della compagnia di navigazione.

Alla luce dei risultati, il **gruppo d'Amico**, in anticipo rispetto all'entrata in vigore della nuova normativa, ha certificato tutte le sue navi LR1, in modo che possano operare con la miscela testata e nel corso del 2022 testerà anche i biocarburanti B40 e B50. "Le miscele di biocarburanti sono una delle strategie di decarbonizzazione che d'Amico sta esplorando per il tonnellaggio esistente - ha commentato **Salvatore d'Amico**, **fleet director del gruppo d'Amico** -. Pur continuando a monitorare attentamente lo sviluppo di futuri combustibili alternativi e di nuove tecnologie per la propulsione e a investire in soluzioni digitali innovative, crediamo che l'utilizzo della miscela di biocarburante possa accelerare la decarbonizzazione del trasporto marittimo con un effetto immediato sul tonnellaggio esistente".

Cesare D'Api, deputy technical director del gruppo d'Amico, ha aggiunto: "Nonostante al momento esistano molte incertezze su quello che sarà il combustibile green del futuro in termini di disponibilità e scalabilità, i due principali enti regolatori, l'Ue e l'Imo, non siano ancora allineati sulla strategia per la riduzione delle emissioni di gas serra e alcune tecnologie per la combustione dei futuri carburanti green siano ancora in fase di sviluppo, abbiamo tuttavia la possibilità di fornire un contributo immediato e pratico alla riduzione dell'impronta di CO2 ricorrendo alle cosiddette soluzioni "drop in". In tal senso, le miscele di biocarburanti hanno il potenziale di essere conformi ai prossimi regolamenti Ue e colmare il divario verso il 2050 in qualità di carburanti "ibridi' a bassa emissione, a condizione che ci sia disponibilità e che vengano stabiliti incentivi per la loro adozione a livello globale".