

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da Rina l'approval in principle per il green retrofit di una portarinfuse da 205.000 Tpl

Nicola Capuzzo · Saturday, June 24th, 2023

Il Rina ha concesso l'Approval in Principle (AiP) per una soluzione di retrofit verde progettata su una portarinfuse da 205.000 tonnellate di portata lorda. Il progetto di retrofit andrebbe così a soddisfare le nuove norme sulle emissioni di CO2.

Il pacchetto di retrofit di Aurelia verrà applicato a quasi tutti i tipi di navi, indipendentemente dallo scopo o dal carico. Secondo quanto si apprende dal Rina “non interferisce con gli aspetti operativi, come il carico e lo scarico della nave. La soluzione incorpora vele rigide, pannelli solari, batterie, rotte meteorologiche ottimizzate e un sistema di supporto decisionale intelligente sviluppato da Hydrographic and Marine Consultants (Hmc) per ridurre drasticamente le emissioni di una nave portarinfuse della classe newcastlemax esistente. La collaborazione con gli esperti di vele, Econowind, e con i leader della tecnologia fotovoltaica, Wattlab, e Aurelia ha dimostrato che i grandi passi verso la decarbonizzazione possono essere compiuti oggi con soluzioni pratiche e fattibili per l'industria navale”.

Per questa portarinfuse la sfida è quella di soddisfare l'indice EEXI e l'indice CII per la riduzione delle emissioni di CO2.

Aurelia ha sviluppato un calcolatore CII utilizzato per valutare lo stato della nave e fornire una panoramica di ciò che era necessario per soddisfare l'indice CII sulla base di cinque navigazioni annuali tra Brasile e Cina.

Il risultato ha proposto due fasi di investimento per gli armatori che desiderano conformarsi all'indice CII. La prima, da realizzare nel 2023, prevede l'installazione della tecnologia Solar Flatrack, di batterie e del software SafePlan sviluppato da HMC. La combinazione di queste tecnologie mira a ridurre le ore di lavoro dei motori ausiliari. L'energia in eccesso non consumata dalla nave può essere utilizzata per caricare le batterie di bordo. Questa prima fase del retrofit va a ridurre le emissioni totali di CO2 del 6,1%, pari a 3.305 tonnellate, e il carburante del motore ausiliario del 97,5%.

La seconda fase dell'investimento, che secondo quanto riporta la nota del Rina, è necessaria entro il 2025, prevede l'installazione di sei vele rigide alte 30 metri per fornire una propulsione eolica di supporto. La propulsione eolica aggiuntiva fornisce energia alla nave, riducendo così il carico del

motore principale (2T), riducendo a sua volta il consumo di carburante. Con l'uso di biocarburanti, questa seconda fase di investimento riduce le emissioni di CO2 del 10,3%.

Vertom, leader nel trasporto marittimo e pioniere nella riduzione delle emissioni di CO2, ha ultimamente avviato il progetto di retrofit della nave da carico generale MV Anna. Dal 2022, Vertom ha già iniziato il processo di retrofit per migliorare l'efficienza e ridurre le emissioni di carbonio della nave, installando due Econowind VentiFoil da 16 m a prua. Per un retrofit più potente e completo, quest'anno – fanno sapere nella nota diffusa dal Rina che – si stanno testando i Solar Flatrack, che saranno aggiunti alle navi Vertom esistenti nel 2023, dimostrando che questa soluzione combinata è possibile non solo per le portarinfuse con ponti spaziosi, ma anche per le navi da carico generale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, June 24th, 2023 at 9:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.