



## **L'American Lung Association: "State of the Air 2015" riconosce la validità dei motori diesel puliti a migliorare la qualità dell'aria**

***"Il fatto della questione è che l'adozione di carburante LNG per autotrasporti è stata dolorosamente lenta nel mercato mondiale", ha osservato Pavel Molchanov, un analista di energia con la banca d'investimento Raymond James & Associates. "E per applicazioni ad alta potenza [ferroviari e marittimi], è stato praticamente inesistente."***

Washington, 3 aprile 2015 - Negli Stati Uniti, i motori diesel puliti aiutano a migliorare la qualità dell'aria. "State of the Air 2015" ha dato motivo di celebrare, ma anche individuare aree di crescente preoccupazione. Il miglior progresso tecnologico ha mostrato livelli di tutto l'anno di particelle di inquinamento, che sono stati in costante diminuzione. Per questo si può ringraziare il passaggio al più pulito carburante diesel e motori e le misure adottate per ripulire le centrali elettriche, in particolare nella parte orientale degli Stati Uniti. L'American Lung Association ha spinto a lungo e duramente per questi cambiamenti. Siamo lieti di vedere che questi passi non solo riduce l'inquinamento delle particelle, ma ha anche aiutato molte città a ridurre il loro inquinamento da ozono - ha dichiarato Harold P. Wimmer, Presidente Nazionale e CEO di American Lung Association. Washington, DC - Il Diesel Technology Forum ha rilasciato oggi la seguente dichiarazione in merito alla pubblicazione del rapporto "State of the Air 2015" dalla American Lung Association (ALA). L'American Lung Association è la principale organizzazione negli Stati Uniti ad impegnarsi per salvare vite umane, migliorando la salute dei polmoni e la prevenzione delle malattie polmonari attraverso l'istruzione, la difesa e la ricerca.

"La relazione odierna dall' American Lung Association rileva che più della metà di tutti gli americani vivono in contee degli Stati Uniti, dove i livelli di ozono o di particelle di emissione sono riuniti EPA standard di aria pulita. Il rovescio della medaglia è che circa quattro su 10 americani vivono in comunità con livelli non sani di entrambi ozono o particelle di inquinamento.

"Siamo estremamente soddisfatti dell' ALA che ha individuato flotte di diesel più puliti come uno dei due motivi principali per il successo degli sforzi per ridurre i livelli di emissione di particolato nelle centrali elettriche statunitensi e sono stati identificati come un fattore chiave per una migliore qualità dell'aria", ha detto Allen Schaeffer, il direttore esecutivo del Diesel Technology Forum (<http://www.dieselforum.org/>).

New Clean Diesel Technology ha emissioni prossime allo zero.

"Motore e attrezzature maker insieme a raffinatori di carburante e le aziende di tecnologia di controllo delle emissioni hanno fatto significativi investimenti per la produzione di questa nuova generazione di tecnologica dei diesel puliti con quasi zero livelli di

emissioni. E 'gratificante vedere i benefici di questo lavoro che si riflette nella qualità del nostro ambiente.

“L'industria diesel sta continuando a costruire su questi risultati ed è sempre più focalizzata sulla produzione di tecnologia vicino allo zero emissioni, che è anche più efficiente ed ha emissioni inferiori di gas serra.”

[diesel ed aria](#)

ALCUNE CONSIDERAZIONI SU LNG tratte dallo:

Studio Commissione Europea sull'andamento della LNG come combustibile di trasporto mostra sostegno del settore

Il 3 marzo 2015 la Commissione europea ha presentato i risultati preliminari di uno studio sulla percezione dei rischi e delle opportunità di GNL come combustibile di spedizione. I risultati mostrano che le parti interessate riconoscono i vantaggi ambientali di GNL come combustibile di trasporto, ma sono ancora incerti se essi offrono un caso aziendale chiaro. Nel corso della riunione, che si tiene durante la Settimana europea di trasporto, la Commissione europea ha discusso con le parti interessate del settore del GNL i risultati dello studio.

*“Questo studio ci fornisce una solida panoramica delle opportunità e problemi ancora da risolvere per l'uso di GNL per la spedizione ancora più importante: il risultato ci aiuta ad alimentare un dibattito pubblico sulle LNG per la spedizione e fornisce argomenti per un dibattito le parti interessate a livello locale.”* ha detto Sandro Santamato, capo dell'unità Trasporto marittimo e logistica, della Commissione europea.

Lo studio prende in considerazione la politica globale UE per la riduzione delle emissioni da trasporto e alla ricerca di fonti di energia alternativa, in considerazione del crescente vincoli sull'uso dei combustibili pesanti. Esso sintetizza inoltre la recente legislazione: in primo luogo, la direttiva sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo ( [2012/33 / UE](#)  ), Che consente l'utilizzo di GNL come combustibile alternativo per rispettare le norme di emissione più severe. In secondo luogo, la direttiva sulla distribuzione dei carburanti infrastrutture alternative ( [2014/94 / UE](#)  ), Che mira a garantire una copertura minima di punti di rifornimento GNL nei principali porti marittimi e interni in tutta Europa entro il 2025 e il 2030, rispettivamente, con norme comuni per la loro progettazione e l'uso.

### **Vantaggi ambientali rimangono indiscussi, nonostante la mancanza di redditività**

Dallo studio risulta evidente che, da un lato, la motivazione principale per le parti interessate a impegnarsi in LNG come combustibile di trasporto è di essere compatibile con emissioni dell'area controllata (ECA) i requisiti di zona e dei relativi effetti ambientali positivi. D'altra parte, i problemi più critici per l'ulteriore sviluppo sono il finanziamento di GNL come combustibile e il prezzo del GNL stessa. Per molte aziende, e le aziende di trasporto in particolare, il GNL non offre un modello di business redditizio ancora: i maggiori costi delle attrezzature per i motori e le cisterne

non sono compensati dai risparmi in spese di carburante o di funzionamento. Inoltre, la mancanza di infrastrutture bunkeraggio esistente per il GNL è un altro ostacolo molto importante.

### **Per saperne di più sullo studio**

Direzione generale della Commissione europea per la mobilità e dei trasporti (DG MOVE), PwC e DNV-GL stanno conducendo l'analisi e la valutazione delle lacune esistenti nel quadro normativo per le navi metaniere alimentate e alla fornitura di carburante GNL. La ricerca si sta concentrando sui rischi e le opportunità di utilizzo di GNL come combustibile di spedizione.

I risultati finali dello studio saranno disponibili nel mese di giugno / luglio 2015.