

MEPC 70 deve implementare le modifiche della convenzione MARPOL sulla HFC

Londra, 21 ottobre 2016 - L' Oceanic Technical Solutions ha accolto con favore la decisione delle Nazioni Unite di modificare il protocollo di Montreal per ridurre l'uso di idrofluorocarburi (HFC) negli impianti di condizionamento e refrigerazione, ma ha messo in guardia il settore del trasporto marittimo che potrebbe essere lasciato al freddo, se l'Organizzazione marittima internazionale non riesce ad attuare misure analoghe.

Parlando prima della sessione del 70 ° Comitato per la protezione dell'ambiente marino, che si riunisce a Londra la prossima settimana, l' amministratore delegato Robert Chesters "Oceanic Technical Solutions" ha detto: " I leader mondiali stanno ora affrontando la correlazione tra i cambiamenti climatici e l'uso di HFC, quindi è importante che l' IMO segua questo problema.

"Siamo lieti che la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dalle navi è all'ordine del giorno nell' IMO ed è incoraggiante notare che un gruppo di lavoro è stato istituito per studiare il modo di ridurre i gas serra. Comunque, spero che con il focus sulla considerazione delle emissioni di CO2 è stato dato refrigeranti HFC che viene disperso nell'atmosfera ogni anno.

"Una considerazione è che per ogni chilo di R404A refrigerante immesso nell'atmosfera questo equivale a 3922 kg di CO2, in modo che l' HFC devono essere discussi. Spero che una decisione è presa di modificare MARPOL allegato VI, in linea con gli impegni del protocollo di Montreal rivisti. "



L'attuale requisito MARPOL allegato VI sulla HFC si concentra in gran parte attorno al consumo di registrazione o di refrigerante ed i mezzi per gestirli in modo sicuro.

"Sicuramente la prossima fase dell'allegato VI è quello di affrontare il contenimento di refrigeranti, come una riduzione della quantità di HFC che viene scaricato in atmosfera che avrà un

impatto diretto sull'ambiente", ha detto Chesters.

Durante i negoziati, la scorsa settimana a Kigali, in Ruanda, 197 firmatari del protocollo di Montreal hanno convenuto di eliminare gradualmente l'uso di HFC in

una sola volta che potrebbe prevenire fino a 0,5 ° C del riscaldamento globale entro la fine di questo secolo.

Prendendo sette anni per raggiungere una nuova regola, l'accordo di Kigali ha concluso che i paesi sviluppati inizieranno la fase verso il basso l'uso di HFC dal 2019, la riduzione del consumo di 15 a 20 per cento dei livelli attuali entro la fine degli anni 2040. I paesi in via di sviluppo seguiranno con un congelamento dei livelli di consumo HFC nel 2024, con alcuni paesi il congelamento dei consumi nel 2028.

“L'accordo avrà un impatto positivo sulla riduzione dei cambiamenti climatici di origine antropica, ma il settore dei trasporti marittimi, già alle prese con una fase a livello europeo di HFC con i Regolamenti UE sui gas serra fluorurati (F-Gas), potrebbe lottare con prezzi gonfiati a causa dell'eliminazione gradualmente verso il basso”, ha avvertito Chesters.

Gli HFC sono attualmente i più veloci gas serra in crescita al mondo, le loro emissioni sono in aumento fino al 10 per cento ogni anno. Sono inoltre considerati di essere uno dei più potenti, intrappolando migliaia di volte più calore nell'atmosfera terrestre di anidride carbonica (CO₂).

“Mentre l'accordo di Kigali ha previsto borse di studio da mettere a disposizione per la ricerca e lo sviluppo di alternative HFC accessibili, attualmente ci sono pochi i refrigeranti” verdi “sul mercato che hanno le proprietà richieste di prestazioni come R22 o altri HFC controllate”, ha detto Chesters.

In base al tipo e progettazione di impianti ad espansione diretta in funzione a bordo la maggior parte delle imbarcazioni, “Oceanic Technical Solutions” raccomanda che, fino a quando i nuovi gas sono stati sviluppati e sono facilmente disponibili i refrigeranti GWP inferiori come R407F o R417A sono adottati come l'opzione “verde” per il trasporto in quanto questi da vicino corrispondono alla capacità di raffreddamento, il trasporto di petrolio e le proprietà in esecuzione parametri di refrigeranti marini comunemente utilizzati.

“Questi hanno un potenziale di riscaldamento globale relativamente basso (GWP) e sono considerati un sostituto adatto per R22 R404A e R507, i refrigeranti marini tipiche che hanno un potenziale di riscaldamento globale oltre i 2500 e che saranno fuori legge quando il divieto di servizio a livello UE su questi sistemi entri in vigore nel 2020.

“Alternative che non riducono lo strato di ozono o che hanno un minore impatto sul clima, come l'ammoniaca o anidride carbonica, si stanno esplorando”, ha detto Chesters “, come sono più efficienti i sistemi di aria condizionata e la refrigerazione. Ma un modo per ridurre immediatamente le emissioni di gas serra in atmosfera è quello di garantire che l'impianto di refrigerazione sia completamente a tenuta di perdite. “

Adottato nel 1987, il Protocollo di Montreal sulle sostanze che riducono lo strato di ozono è l'accordo ambientale di maggior successo delle Nazioni Unite nella storia. Ratificata da 197 paesi, ha portato ad una sostanziale diminuzione per la produzione e l'uso di sostanze chimiche di ozono dannosi.

