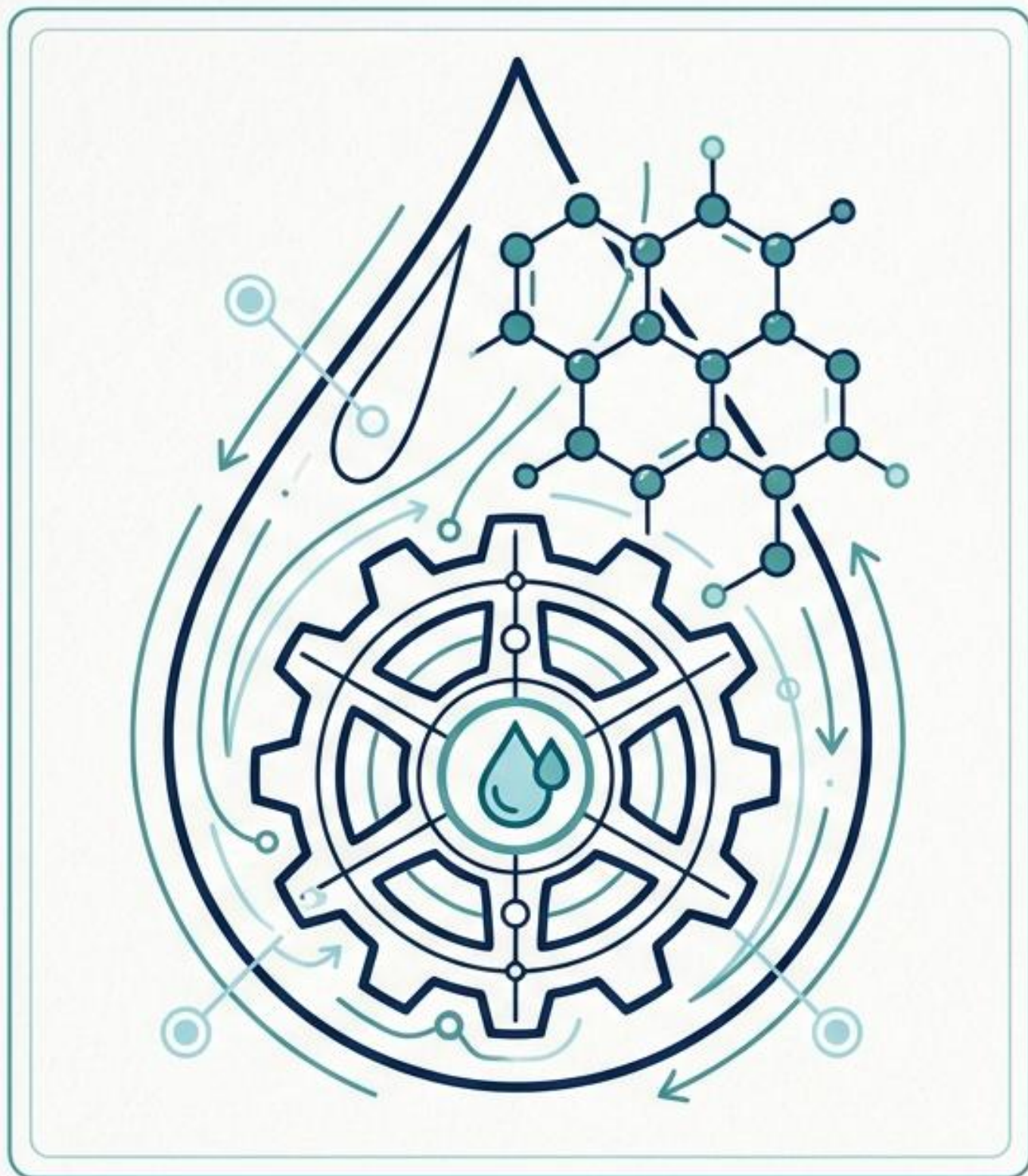




Additivo AB: Validation Dossier

Ottimizzazione dei combustibili,
abbattimento degli inquinanti e
recupero idrocarburi. Un'analisi empirica.

| Analisi Tecnica e Sperimentazioni sul Campo

L'Innovazione a Doppia Funzione

Proprietà Chimico-Fisiche

- ✓ Composizione completamente naturale
- ✓ Atossico e privo di sedimenti
- ✓ Acqua residua a pH neutro (7.00)
- ✓ Peso specifico: 890 g/L



Emulsionante per Carburanti

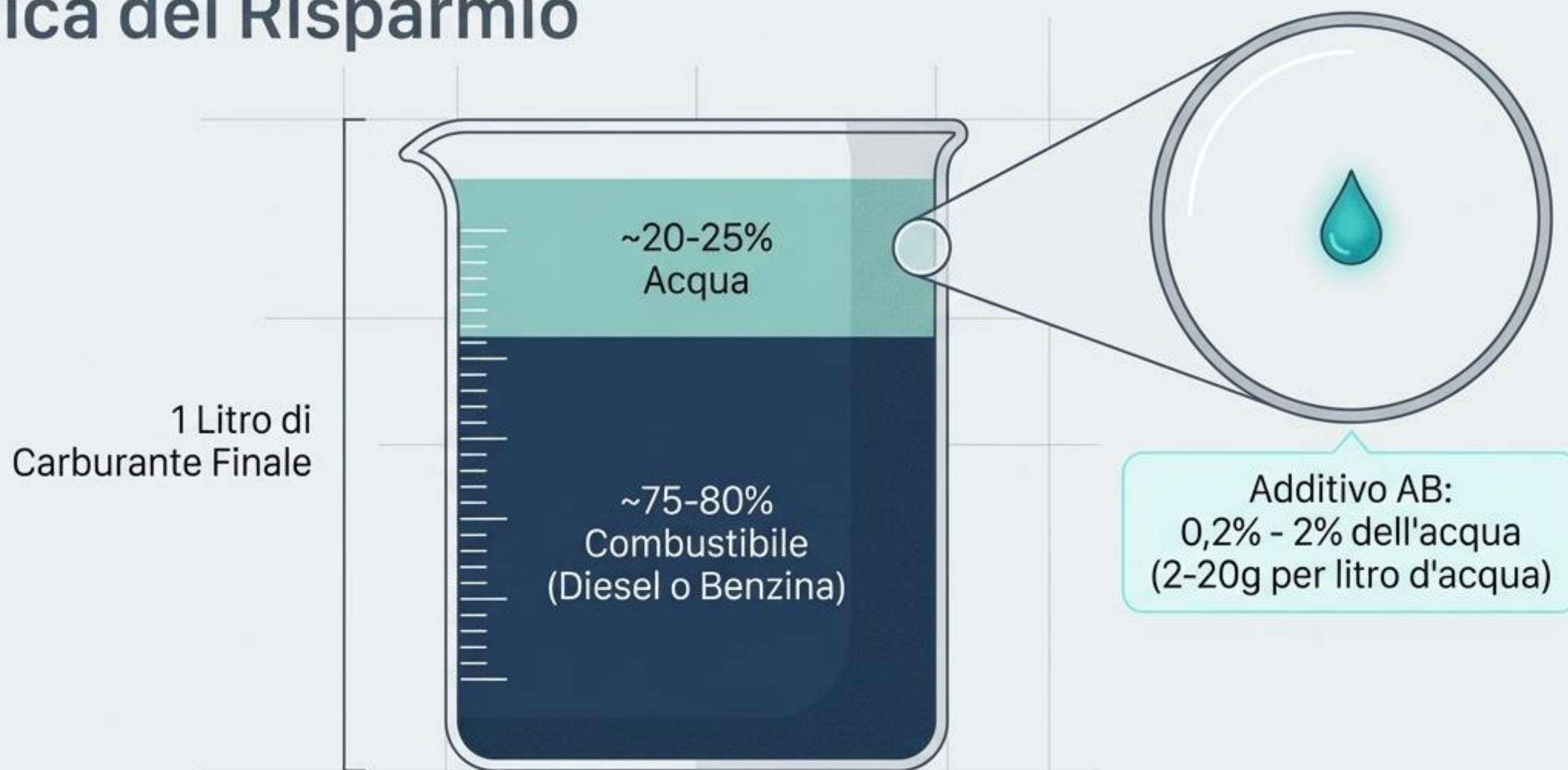
Miscelato con acqua e introdotto in benzina o diesel, **riduce drasticamente i consumi** e gli elementi inquinanti mantenendo stabile la potenza del motore.



Separatore Ambientale (OCA)

Noto come Oil Cleaning Additive. **Separa attivamente gli idrocarburi dall'acqua**, consentendo la bonifica dei litorali dagli sversamenti di petrolio e il recupero della materia.

Anatomia della Miscela: La Chimica del Risparmio



La sostituzione fino al 25% del volume totale con acqua trattata genera un impatto economico immediato, mantenendo l'efficienza termodinamica.

Dinamiche Economiche: Costo di Produzione vs. Rendimento Netto

INPUT: Costo di Produzione Additivo

OUTPUT: Risparmio Netto in Diluizione

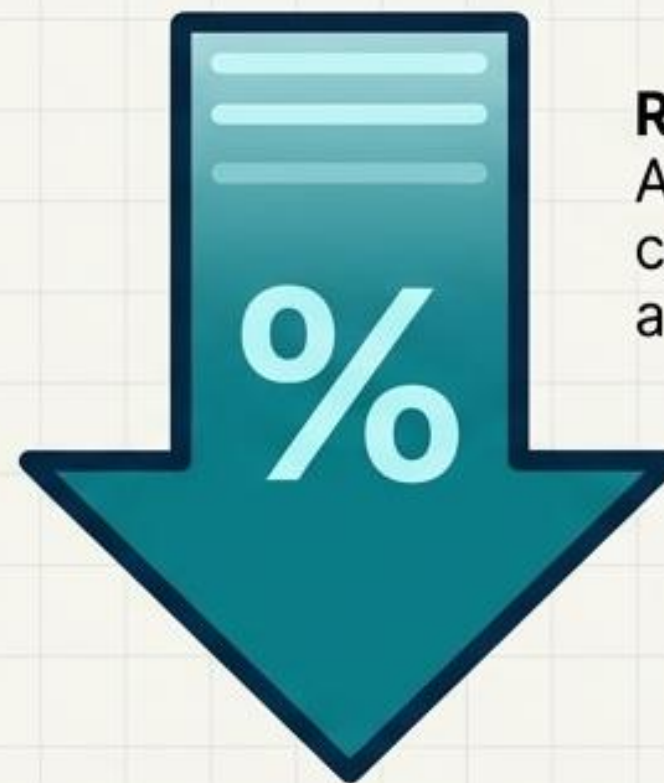


Costo di produzione additivo:
5 - 15 € al litro.

Densità: 890 g/L.



Costo Irrisorio: Utilizzo di soli 2-20g per litro d'acqua. L'incidenza dell'additivo sul litro finale di miscela è trascurabile.



Risparmio Diretto:
Abbattimento del costo del carburante alla pompa stimato a circa il 20% netto.

L'economia di scala del prodotto non risiede nel suo costo al litro, ma nell'**altissima resa in diluizione**, che ammortizza istantaneamente la spesa.

Il Validation Dossier: Mappatura Empirica (2014-2020)



Automotive (Benzina & Diesel)

Test al banco prova su autovetture commerciali (Panda 1.2, Megane 1.5 DCI, Fiat Croma).

Focus: Mantenimento potenza, diagnostica centralina.



Nautica ad Alte Prestazioni

Test su motori marini diesel (25 kW) e benzina (Mercruiser/Abbate).

Focus: Efficienza energetica, stabilità sotto stress nautico.



Generazione Elettrica

Test prolungati su generatori stazionari (Honda GC 135).

Focus: Stabilità di frequenza elettrica (50Hz) e sostenibilità ambientale dei fumi.

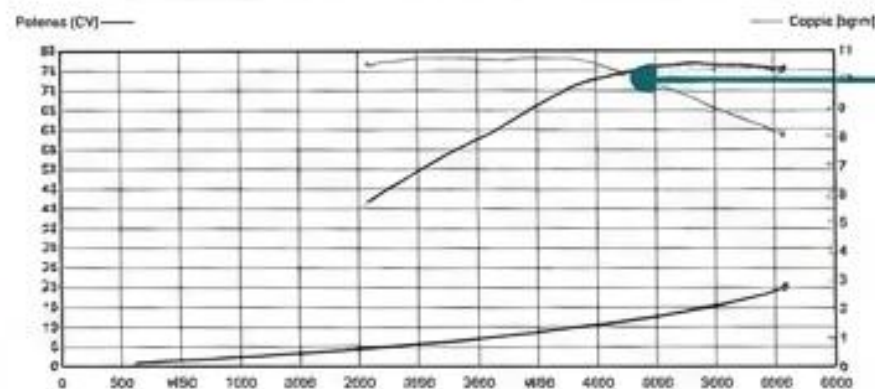
Tutti i test mirano a quantificare il risparmio netto, la variazione di potenza e la stabilità meccanica.

Automotive: Efficienza Benzina a Pieno Carico

REPERTO 01 | Test Dinamometrico: Fiat Panda 1.2

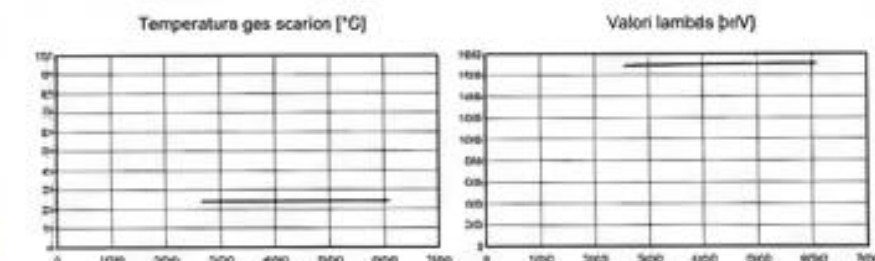
All Car Racing S.r.l.
Via Ferdinando Lori 10/12 (SS. Salaria Km 19,000) - 00138 Roma
Tel. 06/88588077 - 06/88580651 - Fax 06/80368212

Risultato rilevazione: ORIGINALE3 - Targa: PANDA12 - Data: 17/11/14 9.44.09
Tipo valvole: FIAT PANDA 1.2 160V - Misore pneumatici: G700
Temperatura aspirazione 1.2°C - Temperatura ambiente: 16.8°C
Pressione atmosferica: 0.95 mBar



63,4 CV

Velocità massima raggiunta: 170.0 km/h - 6.907 giri/min
Potenza massima ottenuta: 93.7 CV a 101.6 km/h - 4.522 giri/min
Velocità massima ottenuta: 10.8 CV a 147.4 km/h - 5.362 giri/min
Velocità massima ottenuta: 23.8 CV
Velocità media di marcia: 11.6 CV
Consumo medio: 10.8 km/l a 60.3 km/h - 3.233 giri/min
Consumo medio: 16.0 km/l
Costo carburante da 1.560 a 6.207 km/l: 7.0 km/l (pari al 84.4%)
Costo carburante da 4.023 a 6.207 km/l: 51.6 CV (pari al 81.4%)
Durata totale prova: 158 secondi



Configurazione:

Miscela al 20% di acqua emulsionata (carb2).

Comportamento:

Funzionamento meccanico e risposta del motore identici all'alimentazione a sola benzina 100%. Nessun errore diagnostico.

- Velocità di picco registrata di **164-170 km/h**.
- Curva di potenza superiore o equiparabile alla benzina pura.
- Potenza Ruote: **63,4 CV a 134,8 km/h**.

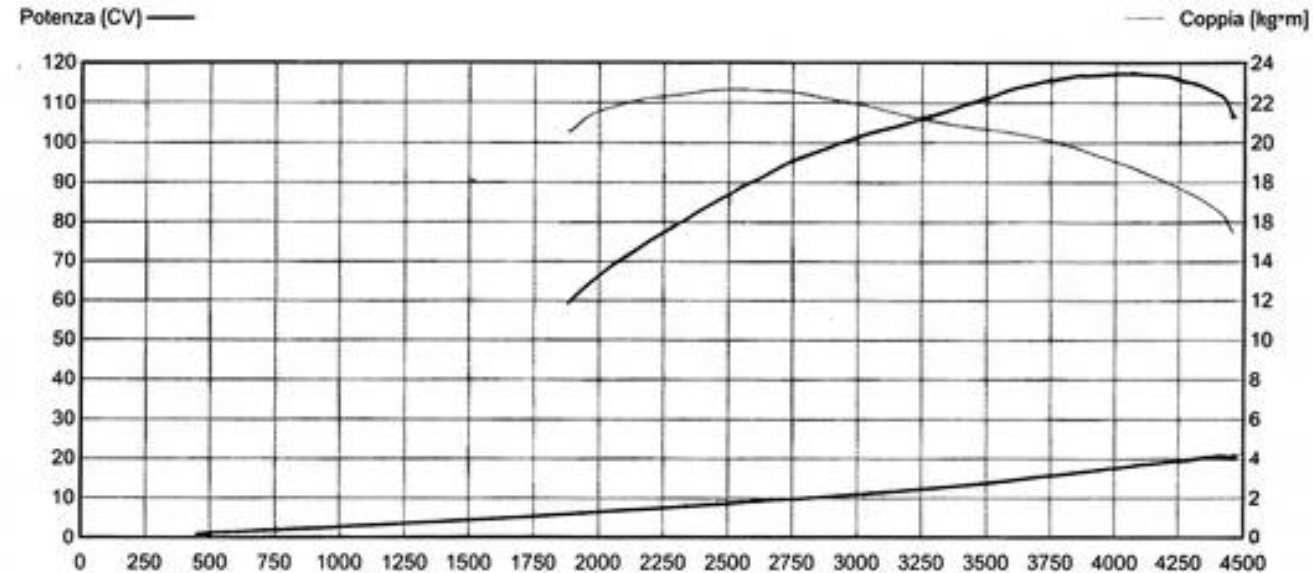
RISULTATO: 20% RISPARMIO NETTO
(Il carburante non bruciato è puro guadagno economico).

Automotive: Compensazione e Risparmio Diesel

REPERTO 02 | Test Dinamometrico: Renault Megane 1.5 DCI

All Car Racing S.r.l.
Via Ferdinando Lori 10/12 (SS. Salaria Km 19,600) - 00138 Roma
Tel. 06/88588077 - 06/88588051 - Fax 06/88588212

Riepilogo rilevazione: PROVA-DIESEL - Targa MEGANE15DCI - Data:19/11/14 11.23.33
Tipo vettura RENAULT MEGANE 1.5 DCI - Misure pneumatici: 0/0/0
Temperatura aspirazione:21,4 °C - Temperatura ambiente:16,7 °C
Pressione atmosfera:1000 mbar



Configurazione:

Miscela estrema al 25% di acqua.

Comportamento Elettronico: Il computer di bordo (ECU) non ha rilevato alcuna anomalia o presenza di acqua. Perfetta compatibilità.

Calo Fisiologico:
Diminuzione
prestazionale di
14,9 CV (-6.7%).

**Risparmio
Combustibile:**
-25% di gasolio
alla pompa.

BILANCIO GLOBALE: Il risparmio economico netto rimane prossimo al 20%, compensando ampiamente il calo di potenza, ideale per flotte aziendali e trasporti.

Nautica Commerciale: Il Punto di Efficienza Ottimale

Test condotto nel 2014 su motore diesel marino da 25 kW. Obiettivo: calcolare la curva di massima efficienza termodinamica ed economica.



Rapporto Ideale
(Emulsione/Acqua):
0,035 (3,5% pari a 25g/L).

Vantaggio
Economico: **+ 22,6%**

Vantaggio
Energetico: **+ 0,7%**

L'efficienza energetica risulta addirittura superiore al solo gasolio, generando contemporaneamente un drastico abbattimento dei costi del 22,6%.

Nautica ad Alte Prestazioni: Validazione Istituzionale

REPERTO 03 | Dichiarazione Ufficiale Federazione Italiana Motonautica (FIM)




Vincenzo Iaconianni

Test dinamico presso il Cantiere Tullio Abbate di Tremezzo. Imbarcazione Abbate con motorizzazione a benzina Mercruiser. Ha navigato per circa 30 minuti con un carburante composto al 75% da benzina commerciale e al 25% da una sostanza fornita dal Signor Angelo Badini.

Takeaway: I motori marini ad altissime prestazioni (valore fino a 350.000€) non hanno subito variazioni termiche, cali di pressione o anomalie durante lo stress test.

Generazione Elettrica: Stabilità di Frequenza e Durata

REPERTO 04 | Relazione Direzione Tecnica Europetroli S.p.A. (Ing. G. Palazzo, 2014)

Il sottoscritto Dott. Ing. Giuseppe Fede, regolarmente iscritto all'ordine degli ingegneri della provincia di Terzi al numero A 1030, in qualità di direttore tecnico della Europetroli S.p.A. redige la seguente relazione.

In data 09/05/2014, in un nostro laboratorio abbiamo effettuato un esperimento volto ad analizzare il corretto funzionamento di un motore a combustione interna installato su un generatore di corrente elettrica marca Honda modello GC 135 4.0. Il motore a combustione interna è un motore 4 tempi, cilindrata 135 cc, con una potenza massima di 2,9 kW (4,0 HP). L'esperimento condotto aveva lo scopo di accertare il funzionamento con un carburante ottenuto emulsionando benzina super senza piombo con acqua naturale e acqua di un additivo di nostra produzione atto a rendere stabile nel tempo il composto.

Per preparare il carburante emulsionato sono stati utilizzati:
80 gr. di benzina super senza piombo (ca 150 cl)
5 gr. di additivo
22 gr. di acqua, (ca 20 cl)

Il prodotto ottenuto dopo l'operazione di emulsione è risultato un liquido di colore lattiginoso.

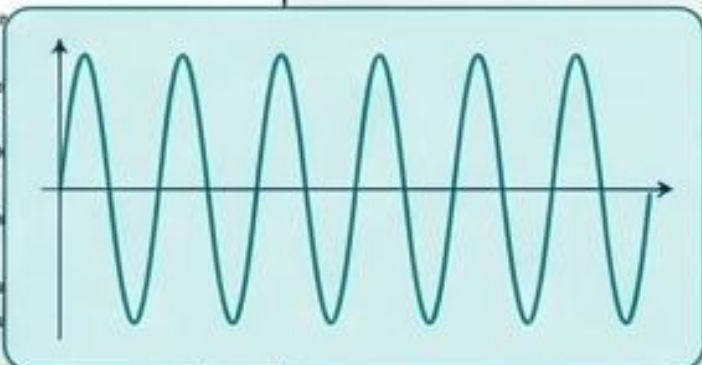
Per eseguire la prova è stato inserito nel serbatoio del generatore, precedentemente svuotato, il carburante e acceso il motore a combustione interna. Questo è rimasto acceso per oltre 5 ore minuti dapprima a vuoto poi avendo come carico una stufa elettrica che assorbiva tutta la potenza del motore.

Il motore, una volta acceso, ha avuto un funzionamento regolare per tutto l'arco della prova. È stata scesa la stufa elettrica per mettere il generatore sotto carico. Il funzionamento stabile, evidenziato da una frequenza costante e regolare di 50 Hz.

Il motore di un generatore di corrente ha un funzionamento corretto all'emulsione (benzina con acqua). I giri del motore e quindi la frequenza di produzione della corrente elettrica è stata verificata. Con l'emulsione (benzina, acqua additiva) abbiamo verificato che si ottiene una produzione di inquinamento atmosferico ridotto.

Abbiamo effettuato un ulteriore test operativo inserendo il carburante emulsionato nel serbatoio di un'autovettura Fiat Croma del 2002. Il motore ha funzionato correttamente, anzi è risultato più aggressivo.

Frequenza Stabile:
50 Hz



Parametri di Test

- **Motore:** Honda GC 135 4.0 (4 tempi, 2.9 kW, Benzina).
- **Miscela:** 80g benzina, 22g acqua, 5g additivo (liquido lattiginoso).

Risultati Chiave

- ✓ **Stress Test:** 5 ore ininterrotte (a vuoto e sotto carico con stufa elettrica).
- ✓ **Stabilità Elettrica:** Frequenza costante a 50 Hz.
- ✓ **Impatto Ambientale:** Combustione più ecologica, inquinamento atmosferico ridotto.

**Nota Aggiuntiva: Stesso carburante emulsionato testato con successo anche su vettura Fiat Croma (Diesel) evidenziando risposta aggressiva del motore.*

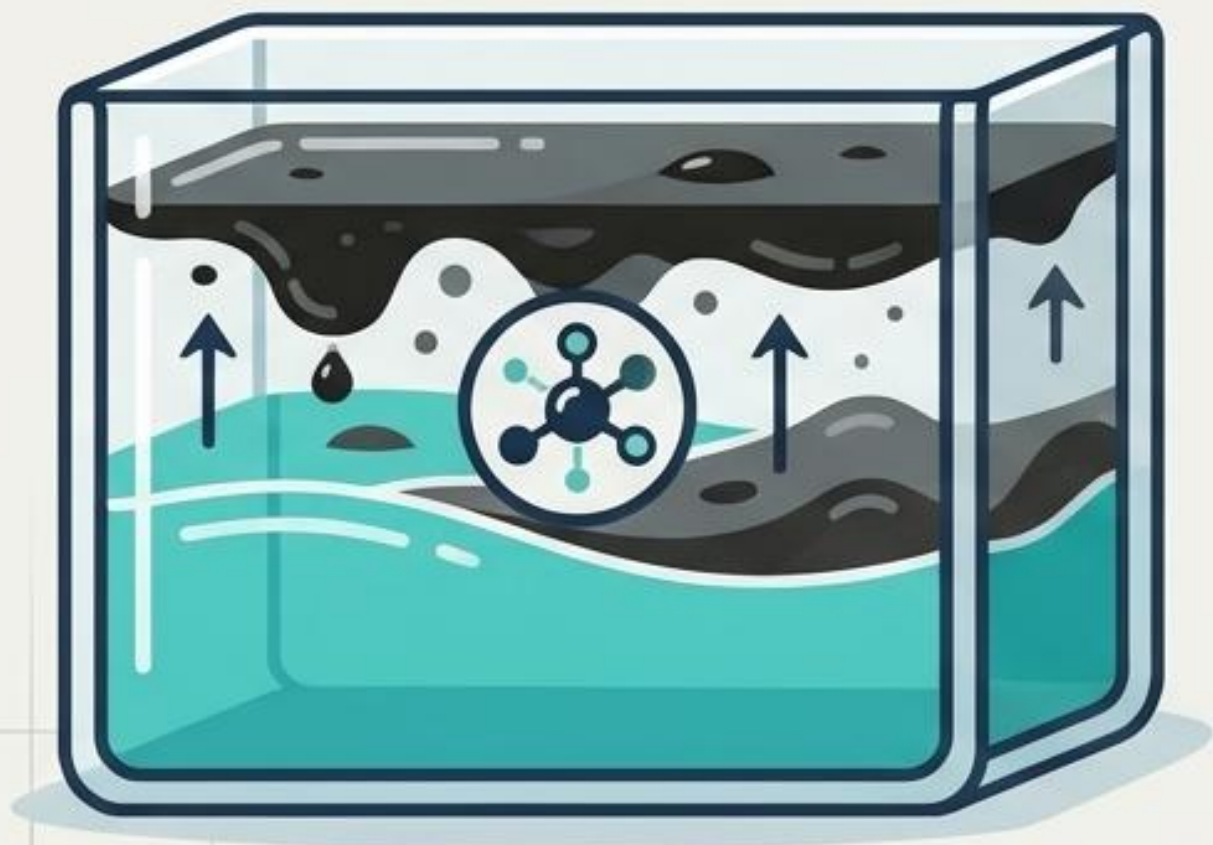
Matrice di Sintesi Diagnostica (2014-2020)

Piattaforma	Tipo Carburante	% Acqua	Risparmio Stimato	Stabilità Motore
Fiat Panda 1.2	Benzina	20%	~20% (Max 170 km/h)	Perfetta (Nessun errore)
Renault Megane 1.5 DCI	Diesel	25%	~20% Netto	Perfetta (Nessun alert ECU)
Motore Marino 25kW	Diesel	25%	+22,6%	Ottimale (+0,7% Energia)
Honda GC 135 (Generatore)	Benzina	~20%	N/A	Eccellente (50Hz stabili)
Generatore Basiliano 5kW	Diesel	Errata	N/A	Battito in testa (Overdose)

I dati incrociati validano l'applicabilità multi-settore dell'additivo, purché i protocolli di miscelazione siano rigorosamente rispettati.

Oltre il Combustibile: OCA e Bonifica Ambientale

L'Additivo AB, nella sua variante OCA (Oil Cleaning Additive), agisce come un potente separatore molecolare.



1. Intervento su Disastri Ambientali



Separazione rapida di idrocarburi da specchi d'acqua o litorali. Permette non solo la pulizia dell'ecosistema, ma anche il recupero e riutilizzo del petrolio sversato.

2. Detergenza Industriale



Pulizia profonda di superfici, macchinari o mani sporche di oli carboniosi pesanti.

La Promessa Ecologica: Il processo chimico non genera sedimenti tossici. L'acqua trattata risultante dalla separazione ritorna a una purezza a pH 7.00 (Totalmente Neutro).

Sintesi: L'Energia del Futuro, Standardizzata Oggi



Sostenibilità Scalabile

Riduzione massiccia degli inquinanti atmosferici, utilizzo ridotto di idrocarburi (fino a -25%) e bonifica attiva dell'acqua.



Economia Netta

Ammortamento immediato del costo dell'additivo con risparmi alla pompa quantificati empiricamente empiricamente al ~20%.



Stabilità Meccanica

Funzionamento comprovato su motori ECU moderni (Megane), motori marini sotto stress e generatori a 50Hz, senza alterare le architetture dei motori esistenti.

**Tecnologia sviluppata e brevettabile: Angelo Badini (AB).
Pronta per protocolli di integrazione su scala industriale.**