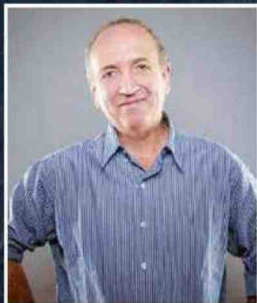


# Naples Shipping Week propone un format innovativo

In vista della manifestazione che si terrà i prossimi 28 settembre - 3 ottobre, abbiamo avuto modo di fare una chiacchierata con Marco Comelli titolare dello Studio Comelli, Conferences Agenda Coordinator dell'evento.

Verde è il colore dell'economia del mare, verrebbe da dire parafrasando una famosa ballata hippie. Almeno a giudicare dalla sessione con cui il 1 ottobre prossimo si aprirà



Marco Comelli

il programma di Port&ShippingTech, la conferenza ad alto contenuto di tecnologie e di tematiche (geo)politiche ed economiche che costituisce da sempre il nocciolo duro della Naples Shipping Week. Il Green Shipping Summit è uno dei pilastri della manifestazione sin dalla sua prima edizione, ed ora, giunta alla quarta sulle falde del Vesuvio, punta decisamente alla parola d'ordine da qui ai prossimi trent'anni. Decarbonizzazione, un termine cui conviene abituarsi perché, a scanso di svolte imprevedibili della storia, sarà il concetto guida del settore marittimo civile, cargo e passeggeri.

Sostituire i combustibili a base di carbonio con altri sistemi di propulsio-

ne  
che  
non

prevedo-

no la pre-

senza dell'elemento che, è pur sempre

alla base della vita ma se bruciato

produce CO2, è un obiettivo non

solo degli utopisti ma ormai anche

delle organizzazioni internazionali,

da quelle specializzate come l'IMO

a quelle più generaliste come l'U-

nione Europea. Non è però nem-

meno un proposito che si raggiunge

in pochi anni. Saranno necessari

passi progressivi che comporteran-

no l'adozione di tecnologie sempre

meno dipendenti dal carbonio, nella

propulsione ma anche nell'alimenta-

zione dei sistemi di bordo delle navi.

Non è solo il motore a consumare

energia ma, per fare un esempio

non cargo, anche il sistema di clima-

lizzazione. Green Shipping Summit

ospita una serie di esperienze di

grandi armatori in questo settore,

cui sono interessati naturalmente i

grandi specialisti dei sistemi elettro-

meccanici di bordo.

Sempre in ottica di migliorare

l'efficienza energetica, anche le for-

ze della natura possono dare una

mano. Si parla quindi di ottimizza-

zione delle rotte in dipendenza

dalle correnti e soprattutto dal ven-

to. Sistemi abbastanza semplici di

utilizzo del vento in navi ibride, per

esempio, consentono risparmi sulle

rotte favorevoli anche del 15-20%

dei costi del combustibile e questo

anche su navi con propulsione tra-

dizionale, consentendo un ponte

verso il futuro.

Futuro che vede prima l'utilizzo di

combustibili ancora a base di car-

bonio, ma realizzati con proces-

si di sintesi partendo dalla CO2

usando energia elettrica rinnova-

bile (power-to-fuel), raggiungendo

la cosiddetta "neutralità" dal

pun-

to di

vista delle

emissioni.

Sarà però una

fase che durerà

poco, in attesa della

vera decarbonizzazione.

In ambiente navale la propulsione

elettrica non potrà fare conto sulle

batterie per l'immagazzinamento,

per cui si guarda all'idrogeno come

vettore energetico. Idrogeno che

dovrà essere verde, ossia ricavato

dall'acqua tramite elettrolisi alimen-

tata da energia rinnovabile (da fonte

eolica, grazie ai parchi offshore) o

comunque carbon-free. Green Ship-

ping guarda all'idrogeno da diversi

punti di vista, e in particolare da uno

che ai più apparirà sorprendente:

l'ammoniaca. La comune NH3, che

si ritrova come intermedio in mol-

tissimi processi chimici e

come prodotto d'u-

so per esempio

in agricoltura (in

molti

Paes-



si viene iniettata direttamente nel terreno come concime) e nella refrigerazione, è infatti la sostanza che a parità di peso molecolare contiene la maggior quantità di idrogeno, dopo il metano, che

***Il punto sul futuro dello shipping, a partire dal "green"***

però ha nella propria formula la C che si vuole evitare.

L'ammoniaca come vettore energetico non è una novità, è stata utilizzata fin dai primi del '900, ma nel settore navale da un paio d'anni è la parola d'ordine che muove progetti importanti. Tra l'altro l'ammoniaca può essere utilizzata come fonte di idrogeno delle celle a combustibile, che producono elettricità direttamente, ma anche bruciata in motori a combustione interna. I giganti del motorismo navale hanno già pronte soluzioni e anche prodotti, e si dicono capaci di effettuare anche il retrofitting di impianti già installati. Il vantaggio è naturalmente che tutto quello che circonda il motore (trasmissione, eliche, controlli, ausilia-

ri) resterebbe al suo posto. Proprio sull'ammoniaca, le sue potenzialità e i suoi problemi si concentra il nucleo di Green Shipping, facendo ricorso anche a esperti stranieri.

La presenza internazionale è infatti favorita alla Naples Shipping Week 2020 dal format adottato: conferenze con un'audience mista in presenza e live streaming che, grazie alla sofisticazione delle soluzioni adottate, mutate dal mezzo televisivo, consente l'intervento a distanza di relatori e persino di moderatori, all'occorrenza. Persino il servizio di traduzione simultanea viaggerà su canale audio-video digitale per alcune sessioni.

NSW è veramente il candidato principale a ricoprire il ruolo di manifestazione shipping e marittima di

riferimento nel bacino del Mediterraneo in questo complicato 2020, e non solo per l'audacia e la persistenza degli organizzatori, ma anche per le innovazioni di formato e di contenuto che è capace di offrire.

La Naples Shipping Week è organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da Clickutility Team e l'agenda di Port&ShippingTech è affidata a Studio Comelli.

**Naples Shipping Week > 28 settembre - 3 ottobre 2020**  
**Port&ShippingTech > 1 e 2 ottobre**  
**Per maggiori informazioni sulle condizioni di partecipazione visitate il sito: [www.nswweek.com/partecipa/](http://www.nswweek.com/partecipa/)**