

Un motore nucleare per le navi mercantili targato Core Power: “Nel 2025 avremo un prototipo pronto”

09 giugno 2022 - Tommy Periglioso



Genova – La propulsione nucleare per la marina mercantile potrebbe presto diventare realtà. “Stiamo lavorando per poter avere nel 2025 il primo prototipo di motore nucleare navale con una tecnologia di reattori avanzati che ha una serie di vantaggi soprattutto in ambito di sicurezza – ha spiegato **Giulio Gennaro, chief technical officer di Core Power**, società che si occupa proprio di tecnologia nucleare avanzata per il settore del trasporto marittimo e l’industria, parlando in collegamento al forum **“I nuovi orizzonti delle energie. Lo shipping e l’esigenza di adeguarsi allo scenario internazionale”**, organizzato a Genova, a Palazzo Ducale, da Secolo XIX, Ttm, Meditelegraph e Avvisatore Marittimo – Possiamo installare un reattore all’interno di una nave con una serie di difese cosicché anche in caso di incidente tutto resti racchiuso all’interno dell’unità, garantendo la sicurezza a bordo e in mare anche nel caso del peggiore incidente”. Una novità che potrebbe essere interessante per il futuro. “Il nucleare è una delle tecnologie che stiamo monitorando – ha commentato **Massimo Debenedetti**, vicepresidente per la ricerca e innovazione di Fincantieri – Dal nostro punto di vista vedrà più facile applicazione, nel mondo militare, dove è già applicata in molti Paesi. Nel settore delle navi mercantili dovremo superare una serie di opinioni che sono ormai datate e fondate soprattutto su una tecnologia di seconda generazione, mentre ora si sta ragionando su quella di quarta”.

Poca chiarezza su tecnologie taglio delle emissioni

L’amministratore delegato di Grandi Navi Veloci e membro del board di Assarmatori, **Matteo Catani**, ha sottolineato, invece, a margine del forum, la difficoltà per l’armamento a orientare gli investimenti nel panorama variegato di nuovi carburanti e nuove tecnologie di propulsione per navi che inquinino meno.

“Gli obiettivi di taglio delle emissioni sono sfidanti, ma adeguarsi alle richieste è difficile perché oggi non c’è chiarezza sulle tecnologie che comportano un’effettiva riduzione e questo comporta da un lato incertezza sugli investimenti che possono e devono essere fatti, mentre dall’altro non c’è piena consapevolezza da parte dei legislatori, a vari livelli, di quali siano i tempi di materiale ed effettiva possibilità di adeguamento delle nostre navi e delle nostre operazioni ai nuovi target. Quindi muoversi è complicato”.



La domanda che gli operatori si pongono è: “Stiamo indirizzando correttamente gli investimenti per realizzare effettivamente la riduzione auspicata dal legislatore?”.

Catani ha ricordato che

“in questi anni si è discusso moltissimo dell’adozione di Lng, il gas naturale liquido, per la propulsione delle navi e si è presentata come tipologia di carburante che avrebbe comportato il taglio di almeno il 30% delle emissioni di CO₂. Gli studi hanno dimostrato che è vero, ma se si considera l’intero ciclo di vita del prodotto, da

quando viene estratto, trasportato, mantenuto, fino al momento della combustione i fattori di riduzione di CO₂ quasi si azzerano”.

Il sistema cattura CO₂

L'executive vice president e Cfo di Costa Crociere, **Beniamino Maltese**, ha parlato infine delle politiche e delle soluzioni per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni delle navi. “Stiamo studiando con una nostra società controllata, Ecospray, un sistema per catturare la CO₂ emessa dalle navi -ha spiegato – Oggi abbiamo gli scrubber che eliminano una grossa parte del particolato e ci sono studi e prototipi per eliminare la CO₂. Il problema, però, è lo stoccaggio. Non può essere tenuto a bordo, ma non è illogico pensare a siti di terra. E potrebbe essere una soluzione fare la “carbon capture” anche delle centrali elettriche dei porti, in modo che l'energia che producono sia green”.

Per la flotta già esistente, ha detto Maltese, gli armatori “si stanno muovendo nella direzione di un refitting green. “Bisogna che ci sia una concertazione che porti a regole e modelli chiari e uguali in tutti i porti (come nel caso del cold ironing) e serve un aiuto economico per supportare gli interventi sulle navi nei settori delle crociere e degli yacht che sono stati esclusi dal Pnrr”. E per il futuro? “Per quanto riguarda le navi ancora da costruire non c'è una soluzione unica, sarà un mix di soluzioni”.