

# ECONOMIA & MARITTIMO

| LA GIORNATA SUI MERCATI |           |        |
|-------------------------|-----------|--------|
| FTSE MIB                | 40.697,36 | +1,89% |
| FTSE ITALIA             | 43.230,26 | +1,87% |
| EURO/DOLLARO            | 1,15718   | -0,18% |
| DOW JONES               | 44.153,97 | +1,30% |
| NASDAQ                  | 21.028,96 | +1,83% |

Il dibattito sui piani di Fincantieri annunciati dall'ad Folgiero. Il presidente di Assarmatori: «Cammino lungo, ma valutiamo l'innovazione»

## Navi nucleari, la mossa degli armatori Messina: «Siamo pronti a collaborare»

**IL CASO**  
Simone Gallotti / GENOVA

**T**empi lunghi e sfide anche culturali da superare. Pierroberto Folgiero non nasconde le difficoltà della «lunga marcia», come ha definito nell'ampia intervista a **Blueconomy.com**, il percorso verso la propulsione nucleare a bordo delle navi. Ma il dibattito è partito e i primi ad essere coinvolti sono gli armatori. E la porta all'innovazione è sempre aperta. «È sempre motivo di orgoglio e di grande interesse che un'industria italiana, nel caso Fincantieri, si candidi a svolgere un ruolo di leadership, sviluppando propulsione alternativa - spiega **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori - Come armatori abbiamo sempre e costantemente confermato la nostra disponibilità e collaborazione in tutte le innovazioni tecnologiche possibili, specie se queste innovazioni vanno nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale». Folgiero lavora, a differenza degli altri Paesi, sulla quarta generazione: più piccoli, più affidabili e sostanzialmente sicuri. Le fiches sono puntate su questa tecnologia. Scopi economici - nessun rifiorimento per almeno 20 anni - e anche ambientali: «È l'endgame della



Il rendering della portacontainer da 15mila teu disegnata dai cantieri coreani Hyundai

**“**

**STEFANO MESSINA**  
PRESIDENTE  
ASSARMATORI

Il cammino per la realizzazione pratica sarà lungo e irto di difficoltà. Ma l'Italia sarà senz'altro tra i capofila

**SU BLUECONOMY.COM**

**PIERROBERTO FOLGIERO**  
«Ora Fincantieri gioca all'attacco. Ecco i nostri piani per il nucleare»

**ERIVISTA**

**L'intervista**  
Pierroberto Folgiero, nell'intervista esclusiva al magazine **Blueconomy.com** ha svelato i piani di Fincantieri per il nucleare: il colosso italiano punta sulla quarta generazione

**L'ACCELERAZIONE USA**  
Gli Stati Uniti ora stanno puntando sul nucleare per la flotta militare. Pochi giorni fa è stato firmato un contratto miliardario per la manutenzione della propulsione di alcune unità della Marina militare. La mossa fa par-

transizione energetica». La riduzione delle emissioni è l'altro aspetto che sottolinea Messina: «Questo vale senz'altro per la propulsione nucleare delle navi, per la cui realizzazione pratica crediamo il cammino da percorrere sia ancora lungo e irto di difficoltà anche sul fronte progettuale e di realizzazione navale - spiega il numero uno dell'associazione a **Blueconomy.com** - La prospettiva non è comunque di breve e medio periodo, ma l'Italia, anche per il suo posizionamento nell'industria e nell'energia, sarà senz'altro fra i capofila. In ogni caso gli armatori sono sempre e comunque pronti a valutare qualsiasi innovazione tecnologica, ben sapendo che i tempi di sviluppo - e sta accadendo anche nel campo dei nuovi carburanti - sono lunghi e talora si conciliano a fatica con la disponibilità estesa nei porti delle nuove tipologie alternative al fossile. Detto questo la massima collaborazione all'industria cantieristica italiana per lo sviluppo di progetti innovativi, è già avviata da tempo».

te del programma di rinforzo della U.S. Navy per contrastare nel Pacifico l'attivismo cinese. L'inizio di questo programma ha però portato diversi analisti a valutare il contratto come il primo step di un più vasto interesse verso la propulsione nucleare da poter utilizzare anche in ambito civile. Non è sfuggito ad esempio che pochi mesi fa i coreani abbiano presentato, per ora solo con i rendering, uno studio per una portacontainer con smr - *small modular reactor* - in grado di alimentare navi da 15mila teu. L'annuncio era stato dato nel corso di un evento in Texas, e anche questo elemento non sembra casuale. Di più: Abs, l'American Bureau of Shipping, aveva fornito il proprio *Approval in Principle*, un primo via libera.

A livello internazionale poi si stanno muovendo anche diverse associazioni. Tra queste anche Nemo (Nuclear energy maritime organization) che adesso si interfaccerà con l'Imo per definire una nuova regolamentazione. Non è un aspetto meramente burocratico, ma un passaggio necessario per garantire anche la sicurezza delle navigazioni e quella dei porti. Ma qualcosa si sta muovendo e proprio ieri l'associazione Nemo ha annunciato l'ingresso di Saipem, colosso del settore energetico. —

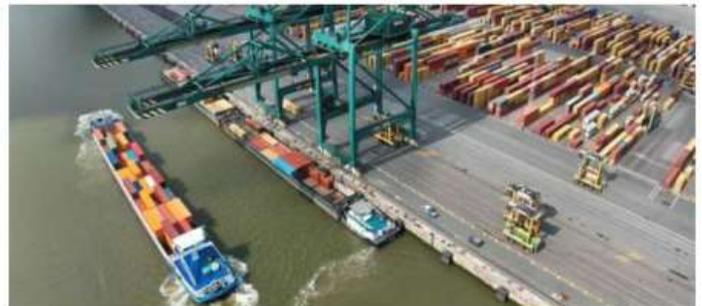
**L'INIZIATIVA**

## Ets, anche lo shipping greco si appella a Bruxelles: «Serve un'azione coordinata»

Lo shipping greco, colonna portante del settore in Europa, lancia un appello forte e chiaro alla Commissione Ue: le politiche ambientali «devo essere coordinate con quelle industriali», altrimenti si rischia di «danneggiare gravemente la competitività dell'intera flotta comunitaria». L'Unione degli armatori greci esprime sostegno al nuovo quadro europeo sul Clean Industrial Deal e alla strategia di crescita delineata con la Competitiveness Compass. Ma avverte: servono «misure concrete e coerenti» per evitare che il trasporto marittimo europeo venga messo in difficoltà «proprio nel momento in cui si sta chiedendo di gui-

dare la transizione energetica». Il cuore della questione è la regolazione ambientale. Le misure Ue, come l'estensione del sistema Ets al settore marittimo e l'entrata in vigore del regolamento FuelEu Maritime, introducono costi e complessità che, secondo gli armatori greci, «rischiano di penalizzare le compagnie europee rispetto alla concorrenza internazionale». In un mercato globale, normative regionali troppo rigide e non coordinate con gli standard dell'Organizzazione Marittima Internazionale possono tradursi in «perdita di quote di mercato, deviazioni di traffico e riduzione degli investi-

menti». La presidente dell'associazione, Melina Travlos, ha ribadito la necessità di «norme intelligenti» che incentivino la decarbonizzazione ma senza compromettere la posizione dell'Europa come leader del trasporto marittimo globale. La richiesta è chiara: occorre «armonizzare gli obiettivi climatici con strumenti finanziari adeguati, infrastrutture per i nuovi carburanti e un quadro regolatorio stabile», che tenga conto delle «caratteristiche uniche del settore». La Grecia è la prima potenza marittima europea e una delle principali al livello mondiale. Con una flotta moderna, ampia e strategicamente



Il porto di Anversa, uno dei più trafficati d'Europa

relevante per il commercio globale, il paese rappresenta un barometro per l'intero comparto. Per questo il messaggio inviato a Bruxelles non è solo un'espressione di interesse nazionale, ma un segnale d'allarme per tutta l'industria europea. Gli armatori greci chiedono un maggiore dialogo tra istituzioni europee, governi nazionali e organismi internazionali, affinché «le politiche climatiche siano parte di un progetto in-

dustriale ampio, non una zavorra imposta dall'alto». Secondo la categoria, la vera sostenibilità «non si ottiene imponendo costi insostenibili, ma offrendo incentivi per l'adozione di tecnologie pulite, sviluppando la produzione di carburanti alternativi e garantendo parità di condizioni per tutti gli operatori a livello globale». In questo scenario, il ruolo dell'Unione europea sarà decisivo. I prossimi mesi vedranno l'attuazione opera-

tiva di diverse normative chiave per il futuro del settore. Le scelte politiche che saranno fatte oggi incideranno profondamente sull'assetto competitivo della flotta europea nei prossimi decenni. La Grecia, da sempre ponte tra Europa e mondo, chiede che Bruxelles agisca non solo da regolatore, ma da alleato strategico per un'industria che resta centrale per l'economia continentale.