



Notizie dal Mondo

Home >> News - Notizie dal Mondo >> Articolo



La corsa al nucleare navale cambia pelle



Il torio cinese e la fabbrica svedese che non è più (del tutto) occidentale, in una considerazione di Pierangelo Panozzo

15-06-2026 - La dichiarazione dell'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgerio, sui mini-reactori al piombo fuso per le navi mercantili non è una boutade da convegno.

È la fotografia di un settore che, dopo decenni di immobilismo dovuto a costi e infrastrutture, si trova improvvisamente a dover rincorrere. E a rincorrere, questa volta, non è solo un concorrente: è un intero modello industriale.



foto di: P. Panozzo

Mentre in Italia si studia la fattibilità del raffreddamento a piombo fuso — tecnologia di quarta generazione che promette sicurezza intrinseca, perché un'eventuale fuoriuscita di materiale radioattivo verrebbe bloccata dalla stessa colata di refrigerante solidificato — la Cina ha già messo sul tavolo i numeri.

Il China State Shipbuilding Corporation, attraverso il cantiere Jiangnan, ha presentato le specifiche tecniche di una portacontainer da 14.000 TEU alimentata da un reattore a sali fusi al torio da 200 megawatt termici, lo stesso ordine di grandezza dei reattori che equipaggiano i sottomarini d'attacco classe Seawolf della marina statunitense.

Il dato più rilevante non è la potenza, ma l'architettura: un modulo sigillato con una vita operativa di dieci anni, al termine della quale non si effettua un rifornimento in loco ma si sostituisce l'intero blocco reattore.

Una logica industriale, non artigianale — pensata per una produzione in serie. Questo progetto non nasce isolato.

È la punta visibile di un programma che la Cina sta conducendo su più fronti contemporaneamente: una petroliera di classe Suezmax con reattore rapido raffreddato a piombo-bismuto — la stessa famiglia tecnologica su cui Fincantieri sta riflettendo, ma con anni di ritardo nell'annuncio pubblico — e una centrale nucleare flottante basata su reattori a gas ad alta temperatura, tecnologia che Pechino ha già portato in esercizio commerciale a terra con l'impianto HTR-PM di Shidaowan.

Il filo conduttore è la scommessa sul torio, di cui la Cina detiene riserve enormi soprattutto in Mongolia Interna, e che nel 2025 ha già dimostrato funzionamento stabile di lungo periodo in un reattore sperimentale nel deserto del Gobi — risultato che gli Stati Uniti avevano inseguito e abbandonato già negli anni Sessanta a Oak Ridge.

Resta tuttavia un nodo che nessun annuncio tecnico può sciogliere da solo: quello regolatorio.

Una portacontainer nucleare può navigare senza ostacoli nelle acque sotto giurisdizione cinese, ma il salto verso l'operatività commerciale globale incontra un ostacolo di natura completamente diversa.

L'IMO (International Maritime Organization) non dispone oggi di un quadro aggiornato per le navi mercantili a propulsione nucleare di nuova generazione: la Convenzione SOLAS contiene disposizioni che risalgono agli anni Sessanta, pensate per una tecnologia che allora restava confinata alla sfera militare. E poi c'è il nodo dei porti: l'attracco di una nave con un reattore a bordo a Rotterdam, Los Angeles o Singapore non richiede solo l'aggiornamento delle norme IMO, ma il consenso esplicito delle autorità portuali, marittime e di sicurezza nucleare di ogni singolo Stato costiero — un negoziato che si misura in anni, se non decenni, di trattative diplomatiche e battaglie legali.

È quindi più realistico immaginare che le prime applicazioni commerciali resteranno per lungo tempo confinate a rotte interne o a circuiti chiusi tra porti "amici", prima che si possa parlare di una vera rete globale di shipping nucleare civile.

Se si guarda al fronte occidentale, la narrazione cambia registro: non è una corsa tecnologica a senso unico, ma una ricomposizione degli assetti proprietari della filiera nucleare civile, di cui pochi hanno pieno consapevolezza.

Prendiamo lo stabilimento di Vasterås, in Svezia: nato come Asea Atom, diventato ABB Atom dopo la fusione che ha creato ABB, acquistato nel 2000 da Westinghouse Electric Company e oggi noto come Westinghouse Electric Sweden.

Una targa che cambia nome ogni vent'anni, ma che continua a produrre combustibile per reattori BWR, PWR e VVER — inclusi quelli di progettazione russa per l'Ucraina.

Oggi quello stabilimento e l'intera Westinghouse non sono più nelle mani di Toshiba, che ne uscì dopo il collasso finanziario seguito al disastro di Fukushima: dal 2023 la proprietà è di Brookfield Renewable e Cameco, gruppo canadese quest'ultimo che nel nucleare civile pesa ormai quanto un produttore di reattori.

Ed è qui che la geopolitica torna a intrecciarsi con l'industria: l'accordo da cento miliardi di dollari annunciato a ottobre 2025 tra Stati Uniti e Giappone, a margine dell'incontro tra Donald Trump e la premier Sanae Takaichi, prevede che Mitsubishi Heavy Industries, insieme alla joint venture Toshiba-IHI, entrino nella costruzione dei reattori AP1000 e dei piccoli reattori modulari Westinghouse — AP300 ed eVinci — non come proprietari, ma come fornitori industriali e investitori strategici. Una circolarità non priva di

Washington: How Turkey's...

15-06-2026 - A series of recent intelligence disclosures, diplomatic clarifications, and high-level leaks have exposed a...

MBD and Ukrainian defence...

13-06-2026 - Berlin, June 2026 —MBDA the European leader in complex weapons systems, and the Ukrainian defence company...

Ilia Berlino:Leonardo presenta...

12-06-2026 - Col pieno sostegno della Direzione Nazionale Armiamenti e dell'Esercito Italiano, Leonardo annuncia una strategia...

ELT Group a ILA Berlino...

10-06-2026 - ELT Group partecipa all'edizione 2026 di ILA Berlino, uno dei principali appuntamenti internazionali dedicati...

Dalla Guerra dei Territori...

09-06-2026 - Per decenni abbiamo misurato la sicurezza internazionale in termini di eserciti, confini e capacità militari...

Nuova ondata di arresti...

09-06-2026 - L'Ambasciata e Missione della Repubblica Islamica dell'Afghanistan (IRoA) a Roma, esprimendo solidarietà...



LE RUBRICHE ONLINE

"Concorso Musica e Poesia" ottava edizione

Si è conclusa nella prima decade di giugno l'8ª edizione del "Concorso Musica e Poesia" ...

"Primo Avioraduno Nazionale"

L'Aero Club d'Italia organizza il suo Primo Avioraduno Nazionale: un grande evento per tutti...

Arma dei carabinieri festeggia il 212° anniversario di fondazione

ROMA – In occasione delle celebrazioni per il 212° Anniversario di Fondazione dell'Arma...

Giornata della Marina Militare 2026

Mercoledì 10 giugno, la Marina Militare celebra la sua giornata, in ricordo dell'eroica...

Esercito Italiano alla 1000 Miglia 2026

L'Esercito Italiano, dal 9 al 13 giugno, partecipa all'edizione 2026 della 1000 Miglia,...

L'Arma dei Carabinieri al 212° annuale di fondazione

In occasione del 212° Annuale di Fondazione dell'Arma dei Carabinieri, il Comando Generale...

"Partire a razzo e finire a ca...Fatti e misfatti di una over40 in cerca di lavoro"

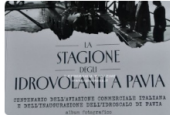
Con un titolo simile, è normale che uno si appresti ad affrontare il libro con almeno un...

ironia: Mitsubishi aveva già temuto di acquisire vestinghouse nei zúu, peróeno la partita con Toshiba; vent'anni dopo torna in scena, questa volta come partner di filiera in un assetto a guida nordamericana.

Il confronto, allora, non è tra una Cina che innova e un Occidente che arretra. È tra due modelli che corrono su binari diversi: da una parte un attore statale unico — CSSC — che decide, progetta e annuncia con la velocità di chi non deve negoziare quote azionarie; dall'altra una filiera occidentale che riguadagna terreno ricomponendo alleanze tra capitali canadesi, tecnologie americane e know-how industriale giapponese, in un mosaico che richiede tempo, ma che porta con sé una solidità manifatturiera — quella di Västärås, appunto — che affonda le radici in oltre mezzo secolo di esperienza nel combustibile nucleare. La propulsione navale nucleare civile, dopo decenni di letargo, è tornata ad essere un terreno di competizione concreta. Chi arriverà primo non sarà necessariamente chi ha annunciato prima, ma chi saprà tenere insieme tecnologia, capitale e capacità industriale lungo l'intera filiera.

Pierangelo Panozzo

PHOTOREPORTAGE ONLINE



"La stagione degli idrovolanti a Pavia"

Libro di Pier Vittorio Chierici presentato a Pavia nella splendida cornice di Santa...



Repubblica italiana compie ottant'anni

La partita del 2 giugno 2026 ai Fori Imperiali tra solennità istituzionale, umanità...



Open Day Cameri 2026

In 12mila da tutta Italia per conoscere meglio la professionalità e l'impegno...

News

- World news
- Dall'Italia
- Dalle Aviosuperfici
- Associazioni
- Paracadutismo
- Politica

Photoreportage

- Missioni internazionali
- Italia
- Geopolitica

Istituzioni

- Dall'ENAC
- Dall'Aeroclub d'Italia
- Leggi e Regolamenti

Rassegna Stampa

Rubriche

- Turismo in volo
- Manifestazioni / Eventi
- Recensioni
- Storie dimenticate
- L'intervista con...
- Parliamo di salute
- Aeromodellismo
- Racconti

Multimedia

- Photogallery
- Videogallery

| contatti | newsletter | pubblicità |

| privacy - policy | copyright |

© 2003 - 2026 CYBERNAUA InformAction MAGAZINE - Tutti i diritti riservati

agenzia web EGIWEB.it

Testata Giornalistica - Registrazione presso il Tribunale di Velletri n. 16/6 settembre 2003. Direttore responsabile Maria Clara Mussa. email: redazione@cybernaua.it