

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Firmato a Genova il regolamento per il bunkeraggio di Gnl per Fincantieri a Sestri Ponente

Nicola Capuzzo · Monday, April 14th, 2025

**Genova** – L'ammiraglio Pietro Pellizzari, Direttore marittimo dalla Capitaneria di porto in Liguria, lo aveva preannunciato nelle scorse settimane e in conclusione del suo mandato a Genova (al suo posto arriverà Antonio Ranieri), ha firmato l'ordinanza che disciplina il bunkeraggio di Gnl nell'ambito dello scalo genovese sia nelle ore notturne che diurne e con condizioni meteomarine favorevoli (con parametri stabiliti). Inizialmente è limitata a un'area di circa 20.000 mq dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente e servirà a rifornire di gas naturale liquefatto le navi di Explora Journeys in costruzione nel capoluogo ligure (Explora III lascerà il cantiere dopo la consegna nei prossimi mesi) ma nel prossimo futuro ne verrà progressivamente ampliato il campo d'applicazione anche ad altre parti dello scalo.

A conclusione di un convegno organizzato presso la sede genovese della Capitaneria di porto e intitolato "I nuovi combustibili marini sostenibili – Decarbonize Shipping", proprio Pellizzari ha firmato il regolamento che disciplina le operazioni di bunkeraggio di Gnl tramite bettolina (*ship to ship*) presso lo stabilimento Fincantieri di Genova Sestri Ponente e all'interno di un'area portuale predefinita. In questa prima fase "nel porto di Genova non è consentito l'ormeggio della bettolina, sia carica che scarica, presso una qualsiasi banchina".

Le attività sono soggette a standard internazionali (Codici Igc, Igf, Iso/Uni) e prevedono che sia la bettolina (Lng bunker vessel) sia la nave in costruzione rispettino specifici requisiti tecnico-operativi. Il personale coinvolto deve possedere formazione certificata secondo Stcw. È prevista una valutazione dei rischi (HazID/QRA) che determina le Zone Controllate e la Safety Zone, entro le quali sono ammesse solo operazioni strettamente necessarie. Le attività simultanee sono consentite solo previa compatibilità con i livelli di rischio accettabili.

Il regolamento dettaglia le procedure autorizzative, le responsabilità operative, le condizioni meteomarine limite, le misure di sicurezza attive e passive (Dpi, sistemi Esd/Ers, comunicazioni ridondanti) e le procedure di emergenza. Fra i limiti posti dal regolamento c'è il divieto d'ormeggio prolungato della bettolina: sono ammesse soste in rada solo con cisterne inertizzate e certificate.

Uno degli operatori maggiormente interessati a una rapida estensione di questa autorizzazione anche al resto delle banchine è Gnv che da fine anno vedrà entrare in servizio la nuova nave Gnv

Virgo con propulsione dual fuel Lng.

L'occasione del convegno dedicata ai nuovi combustibili marini sostenibili è stata colta da Marco Novella, promotore del progetto Gnl Med che prevede la costruzione di un terminal per lo stoccaggio di Gnl a Vado Ligure, per attirare l'attenzione sul fatto che “da oltre due anni Gnl Med ha presentato un'apposita istanza all'Adsp del Mar Ligure Occidentale e ha avviato da oltre un anno presso il Mase la procedura per l'autorizzazione ambientale. Ad oggi non abbiamo avuto ancora risposta. Dobbiamo aggredire altri mercati ma dovremmo difendere anche i nostri” è stato il commento di Novella che ha definito il suo intervento “un piccolo grido di dolore”. Anche perchè, “se non dovessimo andare avanti con il progetto i soldi del Pnrr dovremmo anche restituirli” ma il primo porto italiano non è possibile che rimanga senza questo progetto” ha aggiunto.

Che il processo di decarbonizzazione sia già iniziato per il trasporto marittimo lo dice direttamente il mercato: “Le forniture di bunker valgono circa 3 milioni di tonnellate annue in tutti i porti italiani, ora questo volume sta declinando. A Genova nei primi tre mesi del 2025 abbiamo registrato una flessione del -16% rispetto al primo trimestre 2024, anno che già era risultato in calo. Queste che si osservano sono le iniziali conseguenze del processo di decarbonizzazione” ha sottolineato ancora Novella.

Mario Zanetti, presidente di Confitarma e a.d. di Costa Crociere, a margine del convegno ha individuato queste tre criticità ancora pendenti: “Disponibilità, prezzo e poi approvvigionamento del Gnl perché gli investimenti sia in infrastrutture, ma anche i regolamenti nella portualità italiana e quindi la strategicità di approccio per la portualità nazionale, tutti e tre sono sequenziali ma di paritaria importanza”. Poi ha aggiunto: “La transizione che tutti quanti supportiamo non può avvenire a discapito della sostenibilità economica. Come Confitarma e come Confindustria guardiamo in modo importante ai carburanti alternativi, alla disponibilità, al supporto che deve essere dato sia al prezzo ma prima ancora alla produzione, quindi alla ricerca e sviluppo, usando fondi Ets che vengono prodotti, vengono pagati dal trasporto marittimo e per natura devono ritornare al settore.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche Matteo Catani, vicepresidente di Assarmatori e a.d. di Gnv, che (oltre ad aver incassato la rassicurazione del viceministro Rixi sull'imminente completamento delle linee guida per il bunkeraggio di Gnl nei porti italiani) ha detto: “Stiamo costruendo nuove navi, Gnv Virgo sarà la prima equipaggiata a Gnl. Ogni nuova nave comporta una serie di innovazioni ed è molto importante che venga favorito l'ingresso sul mercato di queste nuove navi innovative rispetto a quelle del passato. La disponibilità di carburanti nei porti e la possibilità di effettuare i rifornimenti è fondamentale; oggi nel porto di Genova né il rifornimento di Gnl né il shore power (cold ironing) sono disponibili. Anche per sperimentare bioGnl sarà necessario che tutto il sistema spinga per uno *scale up* per poter realmente abbattere le emissioni”.

Maggiore certezza sulle regole e coesione fra operatori è stata chiesta da Augusto Cosulich, amministratore delegato della Fratelli Cosulich:

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

---

“Sono pronte le nuove linee guida per il Gnl nei porti italiani”

Il Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro” del 9 Maggio ha già superato quota 200 accreditati

This entry was posted on Monday, April 14th, 2025 at 12:52 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.