

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dopo il debutto con Gnv, nel mirino di Axpo il porto di Napoli e il progetto Gnl Med di Vado

Nicola Capuzzo · Friday, December 5th, 2025

Genova – Oltre alla compagnia di navigazione Gnv, il co-protagonista del [primo rifornimento di Gnl ship-to-ship in Italia avvenuto nel porto di Genova](#) è stata Axpo, primario produttore e trader di energia con sede in Svizzera ma presente e attivo anche in Italia dal 2000.

In virtù di un [rapporto avviato ormai da tempo con il Gruppo Msc](#), e per effetto del quale erano stati nei mesi scorsi effettuati già diversi rifornimenti di gas naturale liquefatto a navi portacontainer in Spagna, Axpo per la prima volta ha approvvigionato, tramite la bettolina Green Zeebrugge con circa 600 metri cubi di bio-Gnl (prelevato nel porto di Barcellona), il nuovissimo traghetto Gnv Sirio appena arrivato dal cantiere di costruzione in Cina.

A margine della cerimonia organizzata a bordo, l'amministratore delegato di Axpo Italia, Simone Demarchi, ha spiegato che "il rifornimento completo della nave di Gnv impiega circa 5 ore per essere completato" e, come precisato dall'a.d. di Gnv, Matteo Catani, "un rifornimento di 600 metri cubi ci garantisce l'autonomia sufficiente per servire il collegamento fra Genova e Palermo".

"Quella che celebriamo è la prima operazione di bunkering di Gnl all'interno di un porto commerciale in Italia e soprattutto la prima nel porto di Genova. Sono serviti oltre due anni di lavoro per ottenere le autorizzazioni con le autorità portuali e con la Capitaneria di porto, c'è voluto molto lavoro e abbiamo proprio dovuto insieme scrivere le regole a 4, 6, 8 mani con Gnv e con tutte le autorità. Questo è stato sicuramente per noi un passaggio fondamentale ed estremamente importante" ha aggiunto il numero uno di Axpo in Italia.

Da un punto di vista operativo, l'attività di small scale Lng del trader svizzero sarà organizzata nel mondo seguente: "Noi gestiremo il mercato del Mediterraneo con tre bettoline: una è la Green Pearl, che dovrebbe arrivare nei primi mesi del 2026, così come l'altra nave gemella (Alisius in arrivo anch'essa l'anno prossimo, *ndr*). Saranno destinate a rifornire sia le navi di Gnv sia verranno impiegate per andare a prendere il gas ai terminali (ad esempio a Livorno piuttosto che Panigaglia) e poi servirlo direttamente. Avremo poi una nave più piccola, che è la barge di Rimorchiatori Riuniti Panfido, destinata a rifornirsi direttamente dalla Green Pearl e poi a sua volta svolgerà l'attività" di bunkering.

Axpo, però, non guarda solo al mercato navale ma anche a quello della rete terrestre. "In questo

momento in Italia e a Genova parliamo solo di *ship-to-ship*, quindi attività di bunkering navale, ma ci stiamo portando avanti anche per attività di *ship-to-truck*, quindi portare il Gnl non solo all'interno del porto ma con i camion anche a clienti industriali distanti dalla rete. Questo in particolare dovrebbe avvenire soprattutto in sud Italia” ha specificato Demarchi.

A proposito delle prossime opportunità che l'azienda vede nel settore portuale e navale, l'a.d. ha poi sottolineato che “l'Italia è estremamente importante e interessante perché geograficamente al centro del Mediterraneo; quindi c'è un interesse soprattutto per quanto riguarda il mondo dei traghetti ma allo stesso modo anche per le crociere e anche per tutto quello che riguarderà i trasporti commerciali. È evidente che, dovendo il settore marittimo affrontare una transizione dall'olio combustibile al Gnl, per noi questa rappresenta una grossa opportunità da cogliere”.

A proposito dei prossimi step di sviluppo si Axpo, Demarchi ha ancora aggiunto: “Oggi siamo a Genova, ci stiamo portando avanti con le autorizzazioni nel porto di Napoli e sicuramente proveremo a espanderci il più possibile in altri porti. Ovviamente prediligeremo il settore tirrenico anche perché, avendo queste tre navi che operiamo all'interno del Mediterraneo, l'Italia la gestiamo insieme ai colleghi spagnoli. Gestiremo tutto il Mediterraneo, il Marocco e altri Paesi”.

La nave Green Zeebrugge per questo primo rifornimento al traghetto Gnl Virgo ha fatto la spola con Barcellona, dove ha prelevato il bio-Gnl, ma in futuro l'azienda ha in previsione di utilizzare come punti di approvvigionamento anche i rigassificatori offshore e onshore italiani dell'Alto Tirreno. “La nostra strategia è quella di fare sourcing di gas naturale liquefatto a livello globale, quindi stiamo chiudendo accordi con Stati Uniti, Giappone, siamo in negoziazione con tutti i principali produttori di Gnl mondiali e ovviamente questo lo useremo sia per le nostre strategie a livello globale, ma anche nel Mediterraneo per soddisfare le esigenze del mercato locale”. Il fatto di poter disporre di tre bettoline consentirà ad Axpo di servire traghetti e navi da crociera in contemporanea in diversi scali italiani: “Fa parte delle nostre attività di ottimizzazione del portafoglio e di tutte quelle che sono le nostre attività logistiche marittime nel marittimo”.

Tra queste c'è un interesse dichiarato anche verso i depositi costieri di Gnl. “Ci stiamo guardando” ha ammesso Demarchi a proposito del terminal Gnl Med di Vado Ligure, ma “c'è un tema di fondi Pnrr. Stiamo vedendo Savona-Vado, è una cosa che sicuramente potrebbe essere interessante, ma stiamo capendo se la dimensione dell'impianto possa essere adatta alle nostre iniziative”.

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**



Matteo Catani (Gnv) Simone Demarchi (Axpo)

Celebrato a Genova sul traghetto Gnv Virgo il primo rifornimento di Gnl con Axpo

This entry was posted on Friday, December 5th, 2025 at 10:54 am and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.