

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Axpo mette la prua sul rigassificatore Olt Offshore e sui porti di Napoli, Civitavecchia e Livorno

Nicola Capuzzo · Thursday, January 29th, 2026

Genova – Non solo traghetti ma anche navi da crociera come clienti fruitori del servizio, non solo la Spagna ma anche il rigassificatore Olt Offshore come punto di approvvigionamento, non solo il porto di Genova come attuale base logistica per i rifornimenti di Gnl alle navi ma anche lo sguardo rivolto agli scali di Napoli, Civitavecchia e Livorno come prossimi step di sviluppo. A tutto questo si aggiunge una negoziazione ancora in corso per rilevare o entrare come co-azionista nel nuovo deposito di Gnl che la società Gnl Med costruirà a Vado Ligure.

Queste le novità di Axpo emerse durante la cerimonia di presentazione di Green Pearl, l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di Gnl e Bio-Gnl che, prima in Europa per questo, consente di affiancare alle operazioni *ship-to-ship* (rifornimento alle navi) anche quelle *ship-to-truck* (rifornimento alle autocisterne gasiere).

Commissionata nell'estate 2023 e noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni (sono in corso trattative per estendere ulteriormente l'accordo ha detto l'a.d. Simone Demarchi), Green Pearl (la cui gestione nave è affidata a K-Ships) è stata costruita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat (famiglia Evangelisti), la stessa San Giorgio del Porto e [da poco anche da Sofipa \(holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella\)](#).

La nave, lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl e da dicembre sta già regolarmente effettuando ogni due giorni rifornimento di gas naturale liquefatto a un traghetto di Gnv in porto a Genova.

Sempre Demarchi ha preannunciato che, oltre a Green Pearl, Axpo ha commissionato la costruzione di un'altra nave bettolina che sarà dedicata al mercato spagnolo e sta esplorando l'opportunità di entrare in nuovi mercati fuori dal Mediterraneo.

“Abbiamo ordinato un'altra nave gemella simile a questa e dovrebbe avere la sua sede principale in Spagna; vedremo se si dovessero sviluppare anche ulteriori opportunità nel Mediterraneo” ha proseguito spiegando il vertice di Axpo a margine della cerimonia. “Attualmente abbiamo un accordo già con Msc, che poi ha ci anche veicolato attraverso Gnv visto che sono azionisti. Guardiamo anche alle navi da crociera, non solo nel Mediterraneo, e stiamo ragionando anche su

ulteriori sfide a livello mondiale. Il bello di questa attività è che questa nave possa non solo essere usata in Italia ma anche all'interno di tutto il bacino del Mediterraneo”.

Dal punto di vista operativo “la Green Pearl andrà a caricare il Gnl al rigassificatore Olt Offshore nel caso di Genova perché è geograficamente più vicino, poi arriverà in porto e potrà rifornire direttamente i traghetti piuttosto che le navi crociere”.

Un discorso ancora aperto è quello del futuro (i lavori per costruirlo devono ancora iniziare) deposito onshore di GnlMed a Vado Ligure. Su questo l'a.d. di Axpo ha spiegato che stanno ancora negoziando: “Ovviamente per noi sarebbe estremamente interessante avere Gnl Med ma c'è un problema di size, perché se è troppo grande non siamo in grado al momento di poter garantire al terminale l'assorbimento che è necessario per rendere in questo momento economicamente conveniente l'iniziativa. Quindi stiamo cercando di capire se è possibile trovare la quadra”.

Un prossimo step, oltre al bunkeraggio da nave a nave, sarà quello *ship to truck* (da nave a camion): “In questo caso il cliente sarà industriale ed essenzialmente nel Centro Italia; oggi chi vuole il Gnl via terra deve mandare un camion a Fos, quindi a Marsiglia. Se noi riuscissimo a tutte le autorizzazioni per fare anche il ship-to-track all'interno dei porti del Sud Italia a quel punto sarà banale puntare sul camion perché, anziché fare Marsiglia-Benevento, si potrà fare Napoli-Benevento e l'operazione diventerebbe economicamente conveniente per noi e per i clienti. Stiamo cercando le linee guida per arrivare a fare lo *ship-to-track*”.

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**





This entry was posted on Thursday, January 29th, 2026 at 10:45 am and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.