

IL CAMBIO DI PASSO

Gnl, c'è il regolamento: le navi possono rifornirsi anche nei porti italiani

Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave

DI ALBERTO QUARATI

27 Maggio 2025 Aggiornato alle 21:032 minuti di lettura



Rifornimento di gas da bettolina a nave nel porto di Marsiglia

Genova - Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave, consentendo quindi un tipo di operazione che fino a questo momento nel Mar Mediterraneo è effettuata con regolarità solo in Francia e Spagna. Il provvedimento è uscito stamattina, 27 maggio, e porta la firma di Patrizia Scarchilli, alla guida della direzione generale Mare, trasporto marittimo e per vie d'acqua del Mit. In questo modo le navi e i traghetti alimentati a Gnl (o bioGnl, ricavato dai rifiuti organici, quindi a emissioni nette zero) potranno rifornirsi anche nei porti della Penisola, senza che in ogni singolo porto ci debba essere un deposito di gas.

Unico in Europa, il provvedimento istituisce regole comuni per tutti gli scali del Paese. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e si spera sempre più del bioGnl - in Italia. Che non è solo un carburante decisivo per la politica energetica

del Paese, ma anche, dal punto di vista degli armatori, una soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Il provvedimento era stato sollecitato ancora poco tempo fa dalla compagnia di traghetti **Gnv**, prossima a ricevere in consegna i primi traghetti a gas della flotta. «Il regolamento - spiega **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** - sarà decisivo per uniformare le procedure e rendere più rapide e sicure le operazioni, scongiurando significative differenze tra i vari scali, uno dei fattori che fino ad oggi avevano contribuito a impedire un utilizzo estensivo di questo carburante. Riteniamo si tratti di un documento strategico per l'armamento italiano, in quanto l'utilizzo di fuel alternativi è un elemento centrale del processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo. Si tratta - aggiunge Messina - di un valido modello da seguire per assicurare l'uso anche dell'altro combustibile alternativo che oggi assieme al Gnl rappresenta una possibile alternativa: il metanolo, che dal punto di vista degli aspetti di sicurezza presenta molte similitudini proprio con il gas naturale liquefatto».

«**Lo schema - commentano da Assogasliquidi** - è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che abbiamo avviato più di 10 anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, abbiamo avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio».

Secondo i dati di Assocostieri, in Italia ci sarebbe già un'offerta di Gnl per il trasporto di circa 500 mila tonnellate annue: nel 2024, 150 mila tonnellate sono state destinate all'autotrazione, 3.000 al trasporto marittimo. Alla fine di quest'anno, secondo il rapporto di Assocostieri, le navi a Gnl nel mondo saranno **869**, e solo in base agli ordini attuali saranno 1.271 nel 2030. Secondo l'ultimo rapporto Sea-Lng, nel 2024 il 70% delle navi ordinate dagli armatori è a doppia alimentazione gas-carburante tradizionale. **In Italia** i depositi operativi per il rifornimento sono due: Ravenna e Oristano Higas, altri tre sono autorizzati (Oristano Edison, Marghera, Brindisi). A Vado Ligure le autorizzazioni sono in corso, mentre a Crotone è sotto Valutazione d'impatto ambientale.

Oltre agli enti e le associazioni già citate, al documento hanno lavorato il **Comando generale delle Capitanerie di porto**, il **Corpo nazionale dei Vigili del fuoco**, **Assoporti**, **Confitarma**, **Federagenti** e **Uniport**.