

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Novità, ruoli e responsabilità introdotte dalle nuove linee guida sul bunkeraggio Gnl: l'analisi di Lca

Nicola Capuzzo · Thursday, May 29th, 2025

*Contributo a cura di avv. Davide Magnolia, avv. Giacomo Falsetta e avv. Carlo Solari **

** Lca Studio Legale*

Il 27 maggio 2025, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con il supporto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e delle Associazioni di categoria, ha adottato le *Linee guida per la disciplina del bunkeraggio Ship to Ship di GNL e bio-GNL nei porti italiani* (di seguito, le *Linee Guida*).

L’obiettivo è quello di assicurare elevati standard di sicurezza nello svolgimento delle operazioni di bunkeraggio STS, considerate attività pericolose ai sensi dell’art. 2050 del Codice Civile.

Le *Linee Guida*, che integrano la Circolare MIT n. 16 del 19 luglio 2002, recante le *Linee guida tecniche di sicurezza per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi alle navi*, costituiscono un riferimento operativo per le Capitanerie di porto, che mantengono comunque un ampio margine di discrezionalità nell’autorizzare i servizi nei porti. In particolare, le autorità portuali possono imporre condizioni tecniche ed economiche più restrittive rispetto a quanto previsto nelle *Linee Guida*, in conformità con l’orientamento consolidato della giurisprudenza amministrativa (cfr. TAR Lazio, sentenza 12 luglio 2018, n. 7781).

Le *Linee Guida* si strutturano in sei Titoli.

Il **Titolo I** individua le disposizioni di carattere generale, chiarendo il loro campo di applicazione e stabilendo che le operazioni di rifornimento saranno svolte, di norma, presso le aree ove la nave deve svolgere le operazioni commerciali. Tali aree dovranno essere individuate di volta in volta dal proponente e valutate dalla locale AdSP, previa intesa con l’Autorità marittima e dai VV.F.F.

Il **Titolo II** è dedicato alla definizione dei requisiti tecnici e certificativi che devono essere posseduti dalle navi (sia la rifornitrice -bettolina- sia la ricevente) nonché dalle compagnie di gestione e dagli equipaggi. Si nota che le *Linee Guida*, a differenza di alcuni regolamenti già in vigore presso singoli porti (e.g.: La Spezia, Genova, Trieste, Monfalcone, ecc.), non richiedono che l’impresa autorizzata a svolgere bunkeraggio GNL sia anche proprietaria e/o armatrice della

bettolina. Inoltre, vengono dettate le regole metodologiche per l'analisi del risk assesment, che deve essere effettuato, per ciascuna operazione, da un Organismo Riconosciuto in conformità con le “*Guida Tecnica per l'individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL*” ed. 2021, giusta ISO 20519. Tale valutazione dovrà prendere in considerazione anche i rischi interferenziali connessi all'esecuzione di “operazioni simultanee” (SIMOPS) fermo il divieto di compiere movimentazione di carichi sospesi sopra la *safety zone*.

All'interno del **Titolo III** è previsto che le operazioni di bunkeraggio GNL-STS siano consentite alle imprese **anche non concessionarie** in possesso di idoneo titolo amministrativo rilasciato dalla Capitaneria di Porto, definendone anche il relativo procedimento autorizzativo. Si nota che, ottenuta l'autorizzazione, l'effettivo avvio dell'operazione di bunkeraggio GNL è comunque sottoposto al **nulla osta** del Servizio VTS della Capitaneria di Porto. La previsione della non necessarietà della concessione ex art. 66 cod. nav. ed art. 60 reg. nav. mar. sembra prendere atto delle differenze strutturali ed operative del mercato del bunkeraggio GNL, riconoscendo come la bettolina possa operare su base spot senza essere vincolata al servizio del porto. Si nota, inoltre, che l'Autorità marittima potrà imporre alle navi riceventi l'utilizzo di servizi di rimorchio per l'ormeggio/disormeggio nelle aree interessate dal bunkeraggio GNL, determinando un impatto sul costo delle singole operazioni.

Il **Titolo IV** individua **ruoli e responsabilità** del personale coinvolto nelle operazioni di bunkeraggio GNL introducendo la figura dei **PIR**, ovvero gli Ufficiali della bettolina e della nave ricevente individuati dai rispettivi comandi nave e in possesso delle richieste certificazioni cui è affidata “*la responsabilità di mantenere un contatto diretto e continuo con il Comandante ed il personale tecnico di bordo della unità rifornitrice e della nave da rifornire, garantendo che le operazioni di bunkeraggio si svolgano in assoluta sicurezza*”. Le Linee Guida assegnano ai PIR analitici compiti tecnici di coordinamento, verifica e controllo (artt. 11(2) e 12(2)). Quanto ai marittimi addetti alle operazioni di bunkeraggio, oltre a richiamare i requisiti di certificazione già ricordati, le Linee Guida stabiliscono il **principio di esclusività della mansione** durante l'esecuzione delle operazioni di rifornimento GNL (art. 12).

Il **Titolo V** disciplina lo svolgimento materiale delle operazioni. Viene, innanzitutto, delineata una **procedura preventiva** tra bettolina e nave ricevente finalizzata a predisporre in sicurezza l'accosto ed il collegamento per il bunkeraggio GNL. Si individuano, poi, le **condizioni ostative** – meteo e tecniche – al verificarsi delle quali le operazioni non possono avere luogo o, se iniziate, devono essere sospese. Sono, quindi, individuati i criteri per disporre la limitazione del traffico portuale durante l'esecuzione di operazioni di bunkeraggio GNL nonché le unità esenti da tali limitazioni (art. 15), le cautele da adottarsi nelle *safety zone* e nella *hazardous zone* e le limitazioni operative a cui le stesse sono soggette (art. 16), le prescrizioni di sicurezza da adottarsi durante l'esecuzione delle operazioni (art. 17, 18 19, e 20).

Infine, il **Titolo VI**, si occupa principalmente di **incidenti e di situazioni di emergenza** sia individuando una specifica procedura nel caso di verificazione di tali circostanze, sia richiedendo *ex ante* alle navi coinvolte ed all'impianto portuale interessato la predisposizione di piani di emergenza che prevedano le misure di gestione e mitigazione dei rischi dettagliate nell'art. 21.

Le Linee Guida si chiudono con l'**Allegato C**, che contiene i modelli di check list necessari alla puntuale verifica, condivisione e assunzione di responsabilità tra tutti i soggetti interessati in relazione ad ogni fase dell'operazione di bunkeraggio.

In conclusione, le Linee Guida hanno fatto tesoro delle esperienze pionieristiche di quei porti che, tramite il prezioso lavoro delle Capitanerie, hanno dovuto affrontare e quindi regolamentare un fenomeno tecnico relativamente nuovo e dalle implicazioni di sicurezza non banali (soprattutto per quei porti inseriti in contesti cittadini). Nel panorama italiano, in cui il bunkeraggio GNL è in una fase iniziale, le Linee Guida offrono un quadro tecnico di riferimento utile per orientare decisioni e investimenti. Resta in ogni caso centrale il ruolo dell'Autorità marittima locale che, nell'adottare o modificare il Regolamento per bunkeraggio GNL, dovrà tenere conto delle specificità del porto in cui opera.

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, May 29th, 2025 at 8:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.