

Quaderni del GNL  
Cahiers du GNL

1

# Barriere amministrative

---

# Barrières administratives



## **Quaderni del GNL N°1 Barriere amministrative**

Prodotto C3.1 del progetto GNL-FACILE: GNL Fonte Accessibile Integrata per la Logistica Efficiente

I Quaderni del GNL sono realizzati dall'Ufficio dei Trasporti della Corsica (OTC) a partire dai prodotti sviluppati congiuntamente dai partner del progetto GNL-FACILE e degli altri progetti del CLUSTER-GNL.

Redazione, editing e impaginazione fatto dalla Cooperativa Sud Concept (2021)

## **Cahiers du GNL N°1 Barrières Administratives**

Produit C3.1 du projet GNL-FACILE : GNL Fonds Accessible Intégré pour la Logistique Efficiente

Les Cahiers du GNL sont réalisés par l'Office des Transports de la Corse (OTC) à partir des produits développés conjointement par les partenaires du projet GNL-FACILE et des autres projets de CLUSTER-GNL.

Rédaction et mise en page fait par la Coopérative Sud Concept (2021)

---

## Indice

<b>Introduzione - I Quaderni del GNL</b>	<b>6</b>
Il Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 e il GNL	8
I progetti del CLUSTER GNL	10
Il Progetto GNL-FACILE	12
Acronimi e sigle	14
L'ambito di analisi	16
I processi autorizzativi	16
<b>Il quadro normativo Europeo</b>	<b>18</b>
<b>Il quadro normativo Francese</b>	<b>22</b>
Regolamenti e procedure	24
Altre normative	28
Riepilogo per tipo di impianto	28
Planning delle autorizzazioni	30
Punti comuni alle 3 procedure	34
Tempi amministrativi del regime autorizzativo	34
<b>Il quadro normativo Italiano</b>	<b>36</b>
Normativa applicabile a livello nazionale italiano e recepimenti delle direttive europee	36
Normative in materia paesaggistica	46
Normative inerenti alla Sicurezza - SEVESO	46
Norme nazionali prevenzione incendi	54
Demanio	56
Iter autorizzativo SSLNG	58
Sintesi per le infrastrutture GNL all'interno dei terminal portuali	60
<b>Confronto tra le normative francesi e italiane</b>	<b>68</b>

# Sommaire

<b>Introduction - Les Cahiers du GNL</b>	<b>7</b>
Le Programme Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 et le GNL	9
Les projets du CLUSTER GNL	11
Le Projet GNL-FACILE	13
Acronymes et sigles	15
Le périmètre d'analyse	17
Les processus d'autorisation	17
<b>Le cadre réglementaire Européen</b>	<b>19</b>
<b>Le cadre réglementaire Français</b>	<b>23</b>
Réglementation et procédures	25
Autres réglementations	29
Synthèse par type d'installations	29
Planning de permitting	31
Points communs aux 3 procédures	35
Délai administratif du système d'autorisation	35
<b>Le cadre réglementaire Italien</b>	<b>37</b>
Normes applicables au niveau national et transposition des directives européennes	37
Normes paysagères	47
Normes relatives à la sécurité - SEVESO	47
Normes nationales de prévention des incendies	55
Domaine	57
Procédures d'autorisation pour les infrastructures de soutage SSLNG	59
Résumé pour les infrastructures GNL dans les terminaux portuaires	61
<b>Comparaison entre les normes françaises et italiennes</b>	<b>69</b>

## Introduzione - I Quaderni del GNL

I Quaderni del GNL sintetizzano gli aspetti più importanti e i messaggi più significativi dei documenti di riferimento per ciascuno dei temi trattati: l'analisi di mercato del GNL per usi marittimi e terrestri, le tecnologie ed impianti di rifornimento e stoccaggio GNL, le barriere amministrative e normative per le strutture di rifornimento GNL in Italia e in Francia.

Questi temi portano con sé domande importanti che alimentano il dibattito e il lavoro dei principali attori coinvolti e degli stakeholder:

- Il mercato si svilupperà in maniera compatibile con lo sviluppo delle infrastrutture?
- Le tecnologie sono adeguate e mature? Sono a un livello di disponibilità industriale adeguato?
- Qual è il rischio di fare scelte tecnologiche che potrebbero essere presto superate, ma quando sarà troppo costoso sostituirle?
- Ci sono tecnologie flessibili e a basso rischio di lock-in?
- Il sistema autorizzativo è adeguato?
- Quali sono le barriere burocratiche e normative e in che modo interferiscono con la pianificazione e realizzazione delle infrastrutture indispensabili?
- Qual è l'impatto sul mercato?

I Quaderni del GNL sono a cura dell'Ufficio dei Trasporti della Corsica (OTC) e sono stati sviluppati a partire dai prodotti realizzati nelle diverse componenti.

Sono destinati a raggiungere un pubblico ampio e per questo si è cercato un equilibrio tra un linguaggio abbastanza tecnico da soddisfare l'interesse degli operatori del settore, pur rimanendo comprensibili a tutti.

## Introduction - Les Cahiers du GNL

Les Cahiers du GNL résument les aspects les plus importants et les messages les plus significatifs des documents de référence pour chacun des thèmes abordés : l'analyse du marché du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) à usage maritime et terrestre, les technologies et les installations de ravitaillement et de stockage du GNL, les obstacles administratifs et réglementaires aux installations de ravitaillement en GNL en Italie et en France.

Ces enjeux amènent des questions importantes qui alimentent le débat et le travail des principaux acteurs impliqués et parties prenantes:

- Le marché va-t-il se développer de manière compatible avec le développement des infrastructures ?
- Les technologies sont-elles adéquates et matures? Sont-elles à un niveau adéquat de disponibilité industrielle ?
- Quel est le risque de faire des choix technologiques qui seront peut-être bientôt dépassés, mais alors qu'il sera trop coûteux de les remplacer ?
- Existe-t-il des technologies flexibles présentant un faible risque de verrouillage ?
- Le système d'autorisation est-il adéquat ?
- Quels sont les obstacles bureaucratiques et réglementaires et comment interfèrent-ils avec la planification et la mise en œuvre des infrastructures essentielles ?
- Quel est l'impact sur le marché ?

Les Cahiers du GNL sont édités par l'Office des Transports de la Corse (OTC) et ont été élaborés à partir des produits réalisés dans les différentes composantes.

Ils sont destinés à toucher un large public et c'est pourquoi un équilibre a été recherché entre un langage suffisamment technique pour satisfaire l'intérêt des opérateurs du secteur, tout en restant compréhensible pour tous.

## Il Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 e il GNL

Gli orientamenti generali dell'Unione Europea per il periodo sono stati elaborati nel contesto della strategia Europea 2020 che mira a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva con alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale.

Il Programma Interreg Marittimo Italia-Francia 2014-2020, come tutti gli altri strumenti della politica di coesione, risponde quindi a queste esigenze sviluppando un approccio "marittimo" che tiene conto dei problemi di insularità ma anche di quelli delle aree interne.

Il Programma continua a sostenere la cooperazione tra le regioni del Tirreno settentrionale, coinvolgendo cinque regioni di due Stati membri (Francia e Italia): Corsica, Sardegna, Liguria e le cinque province della costa toscana, più due dipartimenti francesi della regione Sud, Alpes-Maritimes e Var.

Il Programma è cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) con una dotazione complessiva di 199.649.898,00 €, di cui € 169.702.411,00 di FESR

L'Asse 3 del Programma Interreg Marittimo Italia-Francia 2014-2020 mira a migliorare la connessione dei territori e la sostenibilità delle attività portuali e intende contribuire al miglioramento delle connessioni dei nodi transfrontalieri secondari e terziari - infrastrutture di rete meno connesse - alle infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), aumentando l'offerta di trasporto e sviluppando la multimodalità, a beneficio della popolazione della zona, in particolare dei cittadini situati in aree isolate - isole e aree interne.

Lo stesso asse mira a migliorare la sostenibilità delle attività portuali contribuendo alla riduzione dell'inquinamento acustico e delle emissioni di carbonio.

Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il programma favorisce la sperimentazione di forme alternative di mobilità sostenibile e la promozione dello stoccaggio di GNL nei porti commerciali nell'ambito della promozione dell'uso di combustibili marittimi a basso contenuto di carbonio e di zolfo. Ed è proprio la problematica della sostenibilità ambientale dei sistemi di trasporto uno dei driver fondamentali della crescente attenzione alle tematiche della propulsione navale mediante GNL e del relativo bunkeraggio presso apposite aree portuali dedicate.



## Le Programme Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 et le GNL

Les orientations générales de l'Union Européenne pour la période ont été élaborées dans le cadre de la stratégie Européenne 2020 visant à une croissance intelligente, durable et inclusive avec des niveaux d'emploi, de productivité et de cohésion sociale élevés.

Le Programme Interreg Italie-France Maritime 2014-2020, comme l'ensemble des autres instruments de la politique de cohésion, répond donc à ces exigences en les déclinant au sein d'une approche maritime prenant en compte les problématiques de l'insularité mais aussi des zones internes.

Le Programme poursuit ses efforts pour soutenir la coopération entre les régions du Nord de la Mer Tyrrhénienne, en impliquant cinq régions de deux États membres (France et Italie) : la Corse, la Sardaigne, la Ligurie et les cinq provinces de la côte de la Toscane auxquelles s'ajoutent deux départements français de la région Sud, les Alpes-Maritimes et le Var.

Le Programme est cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) avec une dotation financière de 199.649.898,00 €, dont 169.702.411,00 € de FEDER.

L'Axe 3 du Programme Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 vise à l'amélioration de la connexion des territoires et de la durabilité des activités portuaires et prévoit de contribuer à l'amélioration des connexions de nœuds secondaires et tertiaires transfrontaliers – infrastructures de réseau moins connectées - aux infrastructures du réseau de transport transeuropéen (RTE-T), en augmentant l'offre de transport et en développant la multi-modalité, en faveur de la population de la zone, en particulier les citoyens situés dans les zones isolées- îles et zones internes.

Le même axe vise à améliorer la durabilité des activités portuaires en contribuant à la réduction de la pollution sonore et des émissions de carbone.

En ce qui concerne la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, le programme favorise l'expérimentation de formes alternatives de mobilité durable et la promotion du stockage du GNL dans les ports commerciaux dans le cadre de la promotion de l'usage des fuels maritimes à faible émission de carbone et soufre. Et c'est précisément la question de la durabilité environnementale des systèmes de transport qui est l'un des moteurs fondamentaux de l'attention croissante portée aux thèmes de la propulsion navale utilisant le GNL et de son avitaillement dans des zones portuaires dédiées.

## I progetti del CLUSTER GNL

Il Cluster GNL è composto dai quattro progetti GNL-FACILE, PROMO-GNL, TDI RETE-GNL e SIGNAL e coinvolge un partenariato esteso e rappresentativo:

- L'Ufficio dei Trasporti della Corsica - Collectivité de Corse
- L'Assessorato dell'Industria della Regione Autonoma della Sardegna
- La Regione Liguria
- L'Autorità Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale
- L'Autorità Sistema Portuale Del Mare Ligure Occidentale
- L'Autorità Sistema Portuale del Mare di Sardegna
- La Camera di Commercio e Industria del Var
- L'Università degli Studi di Cagliari
- L'Università di Pisa
- L'Università di Genova

Le varie attività e gli studi del Cluster GNL sono realizzati in un quadro coerente di cronologia e complementarità.

Il Cluster GNL vede un lato « tecnico » implementato da TDI RETE-GNL e SIGNAL, e un lato « pratico » implementato da GNL-FACILE e PROMO GNL :

- TDI RETE-GNL identifica standard e procedure interdisciplinari che combinano la dimensione tecnica ed economica e che sono comuni a tutti i porti della zona. Questo studio include uno stato dell'arte e le ipotesi più praticabili per la fornitura, lo stoccaggio e la consegna del GNL nei porti della zona. Potrebbe essere condiviso dalle cinque regioni e permetterebbe una mutualizzazione dei mezzi e una riduzione dei costi.

- Sulla base degli studi di TDI RETE-GNL, SIGNAL prevede un sistema integrato di distribuzione di GNL nei cinque territori Interreg per le navi ed eventualmente per altri mezzi di trasporto o altre attività. Costituisce una base per lo sviluppo strategico del sistema di distribuzione del GNL attraverso modelli:

- per l'ottimizzazione della rete marittima per l'approvvigionamento,
- per l'ubicazione dei siti di stoccaggio nei porti di destinazione,
- per la distribuzione interna in territori o porti con poca o nessuna attrezzatura.

- GNL-FACILE realizza un'azione pilota per costruire stazioni mobili di stoccaggio e approvvigionamento nei porti commerciali. Queste stazioni mobili, di tipo container, dimostrano agli operatori la fattibilità immediata della fornitura di GNL e mostrano come funziona la catena del GNL.

- PROMO-GNL è basato sulle tre azioni precedenti e promuove e accelera l'adozione del GNL per le operazioni portuali e marittime, direttamente o indirettamente legate al trasporto marittimo e alle attività che si svolgono nell'area portuale.

È in tal contesto che sono stati sviluppati i Quaderni del GNL.

## Les projets du CLUSTER GNL

Le Cluster GNL est composé par quatre projets, notamment GNL-FACILE, PROMO-GNL, TDI RETE-GNL et SIGNAL et regroupe un partenariat élargi et représentatif :

- L'Office des Transports de la Corse - Collectivité de Corse
- L'Assessorato dell'Industria - Regione Autonoma della Sardegna
- La Regione Liguria
- L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale
- L'Autorità di Sistema Portuale Del Mare Ligure Occidentale
- L'Autorità Sistema Portuale del Mare di Sardegna
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var
- L'Università degli Studi di Cagliari
- L'Università di Pisa
- L'Università di Genova

Les diverses activités et études du Cluster GNL se déroulent dans un cadre cohérent de chronologie et complémentarité.

Le Cluster GNL voit une volet « technique » mise en place par le projet TDI RETE-GNL et SIGNAL, et une volet « pratique » déployé par FACILE GNL et PROMO GNL :

- TDI RETE-GNL identifie les normes et les procédures interdisciplinaires qui combinent les dimensions technique et économique et qui sont communes à tous les ports de la zone. Cette étude comprend un état des lieux et les hypothèses les plus viables pour l'approvisionnement, le stockage et la fourniture du GNL dans les ports de la zone. Elle pourrait être partagée par les cinq régions et permettrait une mutualisation des moyens et une réduction des coûts

- Sur la base de l'étude de TDI-RETE GNL, SIGNAL envisage un système intégré de distribution du GNL dans les cinq territoires pour les navires et éventuellement pour d'autres moyens de transport ou d'autres activités. Ça constitue une base de développement stratégique du système de distribution du GNL par :

- un modèle d'optimisation du réseau maritime pour l'approvisionnement,
- un modèle de localisation des sites de stockage dans les ports de destination,
- un modèle de distribution interne dans les territoires ou les ports peu ou pas équipés.

- GNL-FACILE met en œuvre une action pilote de réalisation de stations mobiles de stockage et d'approvisionnement dans les ports commerciaux. Ces stations mobiles, de type container prouvent aux opérateurs la faisabilité immédiate de la fourniture du GNL et montrent le fonctionnement de la chaîne GNL.

- Sur la base des trois projets du Cluster GNL, PROMO-GNL a pour mission de promouvoir et d'accélérer l'adoption du GNL pour les opérations portuaires et maritimes, directement ou indirectement liées au transport maritime et aux activités se déroulant dans la zone portuaire.

Donc, c'est dans ce cadre d'ensemble que les Cahiers du GNL ont été développés.

## Il Progetto GNL-FACILE

Ridurre l'uso di combustibili inquinanti e la dipendenza dal petrolio è una priorità della politica europea dei trasporti ed è una questione di fondamentale importanza per la competitività e l'efficienza della catena logistica.

In questo senso, i porti - nel quadro delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) e come nodi di scambio della catena di trasporto marittimo e terrestre, giocano un ruolo decisivo per lo sviluppo e il radicamento di combustibili più puliti, in particolare per il gas naturale liquefatto (GNL).

La direttiva 2014/94/UE (direttiva DAFI), in conformità con il regolamento europeo 1315/2013 che ha riformato la TEN-T, sottolinea come sia necessaria l'installazione di punti di rifornimento, in mare o a terra, fissi o mobili per la fornitura di GNL nei porti marittimi, e come ciò possa essere fatto solo creando un'adeguata cooperazione tra gli Stati membri.

I porti devono prevedere, a partire dal 2025, la costruzione di una vera e propria filiera del GNL, garantendo la continuità di approvvigionamento per navi, veicoli e attrezzature portuali, verificando la sostenibilità ambientale ed economica delle soluzioni adottate e l'adeguato dimensionamento degli impianti.

GNL-FACILE assiste i porti nell'area di cooperazione, sia i porti della rete centrale TEN-T che i porti secondari, nel dare priorità e monitorare le soluzioni di fornitura di GNL su piccola scala, in linea con gli obblighi dell'acquis comunitario e gli obiettivi di efficienza energetica.

Il progetto realizza 7 azioni pilota nei principali porti della zona attraverso dimostrazioni con stazioni mobili che dimostrano l'immediata agli operatori l'immediata disponibilità di fornitura di GNL e allo stesso tempo dimostrano il funzionamento della tecnologia e della filiera del GNL.

Inserito nella cooperazione transfrontaliera, GNL-FACILE permette lo scambio di esperienze, massimizzando il loro impatto e la diffusione di conoscenze.

## Le Projet GNL-FACILE

La réduction de l'utilisation de carburants polluants et de la dépendance au pétrole est une priorité de la politique européenne des transports et constitue une question essentielle pour la compétitivité et l'efficacité de la chaîne logistique.

Dans ce sens, les ports - dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et en tant qu'échangeurs dans la chaîne de transport maritime et terrestre - jouent un rôle décisif pour le développement et l'intégration de carburants plus propres, en particulier pour le Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

La directive 2014/94/UE (directive DAFI), conformément au règlement européen 1315/2013 qui a réformé le RTE-T, souligne combien l'installation de points de ravitaillement fixes ou mobiles, en mer ou à terre, pour l'approvisionnement en GNL dans les ports maritimes est nécessaire, et combien cela ne peut se faire qu'en créant une coopération appropriée entre les États membres.

Les ports doivent envisager, à partir de 2025, la construction d'une véritable chaîne d'approvisionnement en GNL, garantissant la continuité de l'approvisionnement des navires, des véhicules et des équipements portuaires, vérifiant la durabilité environnementale et économique des solutions adoptées et le dimensionnement adéquat des installations.

GNL-FACILE aide les ports de la zone de coopération, qu'il s'agisse de ports du réseau central du RTE-T ou de ports secondaires, à hiérarchiser et à suivre les solutions d'approvisionnement en GNL à petite échelle, conformément aux obligations de l'acquis communautaire et aux objectifs d'efficacité énergétique.

Le projet met en œuvre 7 actions pilotes dans les principaux ports de la zone par le biais de démonstrations avec des stations mobiles démontrant la disponibilité immédiate de l'approvisionnement en GNL pour les opérateurs et démontrant en même temps le fonctionnement de la technologie et de la chaîne d'approvisionnement en GNL.

Dans le cadre de la coopération transfrontalière, GNL-FACILE permet l'échange d'expériences, la maximisation de leur impact et la diffusion des connaissances.

<b>Acronimo / Acronyme</b>	<b>Definizione</b>	<b>Définition</b>
ADN	Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure
ADR	Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
ADSP	Autorità di sistema portuale	
AOT	Autorizzazione di Occupazione Temporanea	Autorisation d'Occupation Temporaire
AP(C)	Ordinanza prefettizia (complementare)	Arrêté Préfectoral (Complémentaire)
APMED	Ordinanza prefettizia ingiuntiva	Arrêté Préfectoral de Mise En Demeure
ASL	Azienda Sanitaria Locale	
CDM	Consiglio dei ministri	
CODERST	Consiglio Dipartimentale per l'ambiente e i Rischi Sanitari e Tecnologici	Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques
CTR	Comitato Tecnico Regionale	
DDAE	Dossier di richiesta di Autorizzazione ambientale	Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
DDTM	Direzione Dipartimentale dei Territori e del Mare	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DIRECCTE	Direzione Regionale per le imprese, la concorrenza, i consumi, il lavoro e l'occupazione	Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
DREAL	Direzione Regionale per l'ambiente, la sistemazione e l'edilizia abitativa	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
GES / GHG	Gas Effetto Serra	Gaz à Effets de Serre
GNL / LNG	Gas Naturale Liquefatto / Liquefied Natural Gas	Gaz Naturel Liquéfié / Liquefied Natural Gas
GPL	Gas di Petrolio Liquefatto	Gaz de Pétrole Liquéfié
IAPH	International Association of Ports and Harbors	Association internationale des ports et rades
ICPE	Impianti Classificati per la tutela dell'ambiente	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
IED	Direttiva sulle emissioni industriali	Directive relative aux émissions industrielles
IGC	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk	Code international relatif à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac
IGF	International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels: Codice internazionale per la sicurezza delle navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità	International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels: Recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair
IOTA	Impianti Opere lavori e Attività	Installations Ouvrages Travaux et Activités
ISPS	Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
MiSE	Ministero sviluppo economico	Ministère du développement économique
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Ministère de l'infrastructure et des transports
MATTM	Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio	Ministère de l'environnement et de la protection du territoire
MiBACT	Ministero per i beni e le attività culturali	Ministère du patrimoine et des activités culturelles
NFPA	National Fire Protection Association	National Fire Protection Association
PPA	Piano di Protezione dell'Atmosfera	Plan de Protection de l'Atmosphère
PUA	Provvedimento unico in materia ambientale	Mesure environnementale unique
PTS	Port / Terminal - (Pipeline) to ship - tipo di bunkeraggio da impianto a terra a nave	Port / Terminal - (Pipeline) to ship - type d'avitaillement de l'installation terrestre au navire
QRA	Quantitative Risk Assessment / analisi quantitativa dei rischi	Quantitative Risk Assessment / analyse quantitative des risques
RID	Regolamento sul trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
RLMD	Regolamento locale per il trasporto e la movimentazione di sostanze pericolose	Règlement Local pour le transport et la manutention des Matières Dangereuses
RPM	Regolamento dei Porti Marittimi	Règlement Portuaire Maritime
RPP	Regolamento di Polizia Portuale	Règlement de Police Portuaire

<b>Acronimo / Acronyme</b>	<b>Definizione</b>	<b>Définition</b>
SOLAS	Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Safety Of Life At Sea)	Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety Of Life At Sea)
SGSA / FSE	Sistema Gestione Sicurezza antincendio / Fire Safety Engineering	Système de gestion de la sécurité incendie / Fire Safety Engineering
SSNG	Small Scale LNG	GNL à petite échelle
SUAP	Sportello unico attività produttive - Comune	Guichet unique pour les activités productives - Municipalité
STS	Ship to ship – tipo di bunkeraggio da nave a nave	Ship to ship – type d'avitaillement de navire à navire
TMD	Trasporto di sostanze pericolose	Transport de Matières Dangereuses
TTS	Truck to ship – tipo di bunkeraggio da autocisterna a nave	Truck to ship – type d'avitaillement du camion-citerne au navire
VIA / EIE	Valutazione impatto ambientale	Évaluation des incidences sur l'environnement
VVF	Vigili del Fuoco	Brigade de pompiers
ZAR	Zona ad Accesso limitato	Zone d'Accès Restreint
ZNIEFF	Area naturale di interesse ecologico, faunistico e floristico	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPS	Aree di sicurezza portuale	Zones Portuaires de Sureté

## L'ambito di analisi

Gli studi condotti nei progetti hanno avuto l'obiettivo di elaborare un cruscotto dei percorsi autorizzativi per la costruzione e la gestione delle infrastrutture di rifornimento di GNL nei territori dell'area di cooperazione franco-italiana delle procedure amministrative da espletare.

Il risultato è stato ottenuto rilevando e mappando le procedure, dettagliandone i contenuti e le modalità di istruzione e identificando le interazioni tra di esse.

L'analisi ha riguardato la costruzione dei seguenti tipi di impianti di approvvigionamento:

- Stazioni di rifornimento per motocisterne GNL e impianti portuali come i gruppi elettrogeni alimentati a GNL per l'alimentazione elettrica delle navi ormeggiate
- Nella zona portuale
- Fuori dal porto (area urbana e hinterland)
- Stazioni di rifornimento per navi metaniere (stazione di bunkeraggio)
- Fisse al molo
- Su chiatta
- Area di carico/scarico/stoccaggio di container GNL

## I processi autorizzativi

Nell'ambito dell'iter autorizzativo per la definizione di un progetto di bunkering di GNL, le fasi essenziali che richiedono un'autorizzazione riguardano la valutazione di impatto ambientale, i permessi per lo stoccaggio e il trattamento di materiale pericoloso, le concessioni edilizie.

Il processo complessivo prevede infatti una serie di fasi, a cominciare da quella preliminare di individuazione dei contenuti necessari a soddisfare le richieste del processo autorizzativo, la fase di preparazione dei documenti da sottoporre all'autorità competente, la verifica della completezza della richiesta da inoltrare, il processo di consultazione pubblica formale che coinvolge il proponente, le autorità interessate e i principali stakeholder, fino ad arrivare alla fase di decisione e, eventualmente, la fase di possibile appello e ricorso da parte degli stakeholder (in seguito alla concessione del permesso).



## Le périmètre d'analyse

Les études réalisées dans les projets du Cluster GNL avaient pour objectif d'élaborer un tableau de bord des voies d'autorisation pour la construction et la gestion des infrastructures de ravitaillement en GNL dans les territoires de la zone de coopération franco-italienne des procédures administratives à effectuer.

Le résultat a été obtenu en recensant et en cartographiant les procédures, en détaillant leurs contenus et leurs méthodes pédagogiques et en identifiant les interactions entre elles.

L'analyse a porté sur la construction des types d'installations d'approvisionnement suivants :

- Des stations de ravitaillement en GNL et des installations portuaires telles que des générateurs alimentés au GNL pour fournir de l'énergie aux navires amarrés
- Dans la zone portuaire
- En dehors de la zone portuaire (zone urbaine et arrière-pays)
- Stations de ravitaillement pour les méthaniers (station de bunkering)
- Fixé à la jetée
- Sur une barge
- Zone de chargement/déchargement/stockage des conteneurs de GNL.

## Les processus d'autorisation

Dans le cadre du processus d'autorisation pour la définition d'un projet de soutage de GNL, les phases essentielles nécessitant une autorisation concernent l'évaluation de l'impact environnemental, les permis de stockage et de traitement des matières dangereuses et les permis de construire.

En fait, le processus global comporte une série de phases, à commencer par la phase préliminaire d'identification des contenus nécessaires pour répondre aux exigences du processus d'autorisation, la phase de préparation des documents à soumettre à l'autorité compétente, la vérification du caractère complet de la demande à soumettre, le processus formel de consultation publique impliquant le proposant, les autorités concernées et les principales parties prenantes, jusqu'à la phase de décision et, éventuellement, la phase d'appel et de recours éventuel des parties prenantes (après l'octroi du permis).

## Quadro normativo Europeo

Il quadro legislativo e regolamentare europeo per gli impianti di stoccaggio e di bunkeraggio del GNL è definito da una serie di testi, convenzioni e direttive.

Le modalità specifiche di applicazione delle norme sono generalmente legate al contesto nazionale francese e italiano in cui la norma viene attuata, attraverso il recepimento nazionale delle direttive europee e attraverso l'interazione della "sussidiarietà" con altri livelli normativi nazionali e regionali.

Titolo del documento	Argomenti trattati	Applicabilità nel CLUSTER GNL
ADN Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne (Convenzione)	Costruzione, gestione, formazione	Trasporto con navi e chiatte
ADR Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose (Convenzione)	Autocarri GNL Trasporto di GNL su strada / rimorchi. Operazioni di carico/scarico di GNL	Trasporto con autocarro, container
Direttiva n. 2012/18/UE del 04/07/12 sul controllo del rischio di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose (Seveso III)	Controllo del rischio di incidenti rilevanti per i siti connessi con sostanze pericolose	Sicurezza / rischio da stoccaggio di grandi quantità
Direttiva (EU) 2016/1629 sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna	Riferimento ai requisiti tecnici, ai certificati e alle ispezioni applicabili alle navi per la navigazione interna	Trasporto via nave
Direttiva 2016/802/EU sulla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi	Limiti del tenore di zolfo di alcuni combustibili, con obblighi per gli Stati membri dell'UE, che riguardano le navi battenti bandiera UE e le navi battenti bandiera straniera che approdano nei porti dell'UE	Combustibili inquinanti: contesto generale del progetto
Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, relativa alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi	La direttiva riguarda le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento e richiede che siano riportate in norme europee o internazionali. Per quanto riguarda segnatamente la norma sul bunkeraggio di GNL, la direttiva fa riferimento, al punto 57, alle "Linee guida per i sistemi e gli impianti di distribuzione di gas naturale liquido come combustibile per le navi" (ISO/DTS 18683). La norma ISO sul bunkeraggio di GNL recentemente pubblicata (ISO 20519: 2017 "Specifica per il bunkeraggio di navi alimentate a gas naturale liquefatto") diventa la norma di riferimento per il bunkeraggio di GNL e stabilisce i criteri necessari per le attrezzature di bunkeraggio di GNL, le procedure, la formazione, la sicurezza, la valutazione dei rischi e la qualità di gestione	Standardizzazione delle operazioni
Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, sulla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati	Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, sulla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Insieme a Seveso III, la direttiva EIA può essere uno strumento importante per i progetti di bunkeraggio di GNL, in particolare per quanto riguarda i processi di autorizzazione. Considerato che i progetti di bunkeraggio di GNL rientrano nell'ambito dell'allegato II della direttiva EIA e che gli Stati membri possono avere introdotto soglie o criteri diversi per tali progetti, è importante verificare la legislazione nazionale applicabile. La direttiva, in quanto tale, intende stabilire l'ambito EIA e la legislazione nazionale in vigore per prevedere le misure tecniche adeguate.	Stoccaggio di grandi quantità, livello nazionale

# Cadre réglementaire Européen

Le cadre législatif et réglementaire européen des installations de stockage et de soutage de GNL est défini par une série de textes, conventions et directives.

La manière spécifique dont les règles sont appliquées est généralement liée au contexte national français et italien dans lequel la règle est mise en œuvre, par la transposition nationale des directives européennes et par l'interaction de la "subsidiarité" avec d'autres niveaux réglementaires nationaux et régionaux.

Titre du document	Thèmes abordés	Possibilité d'application dans le CLUSTER GNL
ADN Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures	Construction, exploitation, formation	Transport par navires et barges
ADR Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	Camions GNL, Transport de GNL par route / remorques Opérations de chargement / déchargement de GNL	Transport par camions, containers
Directive n° 2012/18/UE du 04/07/12 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (Seveso III).	Contrôle des risques d'accident majeur pour les établissements impliquant des substances dangereuses	Sécurité / Stockage en quantité importante
Directive (UE) 2016/1629 relative aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.	Référence aux exigences techniques, aux certificats et aux inspections applicables aux bateaux de navigation intérieure	Transport par navires
Directive 2016/802/UE concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.	Limitation de la teneur en soufre de certains carburants, avec obligations pour les États membres de l'UE, affectant les navires battant pavillon de l'UE et les navires battant pavillon étranger visitant des ports de l'UE	Combustibles : Contexte général du projet
Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relative à l'établissement d'une infrastructure pour carburants de substitution.	Concerne les spécifications techniques d'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement, la directive requiert qu'elles doivent être spécifiées dans des normes européennes ou internationales. En ce qui concerne en particulier la norme de soutage de GNL, la directive mentionne, au point 57, les « Lignes directrices pour les systèmes et installations de distribution de gaz naturel liquide comme carburant pour navires » (ISO / DTS 18683). Avec la récente publication de la norme ISO sur le soutage en GNL (ISO 20519 : 2017 Spécification concernant le soutage des navires alimentés au gaz naturel liquéfié), cette norme devient la norme pertinente pour le soutage en GNL, fournissant la référence nécessaire pour l'équipement de soutage en GNL, les procédures, la formation, la sécurité, l'évaluation des risques et la qualité de la gestion.	Définition des standards
Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.	Avec Seveso III, la directive EIA peut être un instrument pertinent pour les projets de soutage de GNL, en particulier en ce qui concerne les processus d'autorisation. Étant donné que les projets de soutage de GNL relèvent de l'annexe II de la directive EIA et que les États membres peuvent avoir introduit des seuils ou des critères différents pour ce type de projets, il est important de vérifier la législation nationale applicable. La directive, en tant que telle, vise à établir le cadre de l'EIA et la législation nationale en vigueur pour prévoir les mesures techniques appropriées.	Stockage en quantité importante niveau national

Titolo del documento	Argomenti trattati	Applicabilità nel CLUSTER GNL
Direttiva 2014/68/UE sull'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relativamente alla messa a disposizione sul mercato di attrezzature a pressione.	La direttiva sulle attrezzature a pressione si applica alla progettazione, alla fabbricazione e alla valutazione della conformità delle attrezzature a pressione fisse con una pressione massima consentita superiore a 0,5 bar.	Sicurezza / rischio in presenza di apparecchiature +a pressione
Direttiva 1999/92/CE del 16 dicembre 1999 relativa alle prescrizioni minime per il miglioramento della tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori che possono essere esposti al rischio di atmosfere esplosive.	Lavoro in zona ATEX	Sicurezza / rischio per il personale
Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (rifusione).	Apparecchiature in zona ATEX	Sicurezza / rischio in presenza di zone ATEX
Libro bianco sui trasporti 2011 - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile	Obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 del settore del trasporto marittimo del 40% (e se possibile del 50%) entro il 2050 rispetto ai livelli del 2005. Secondo le modifiche apportate con la legge finanziaria 2018, l'art. 4-bis disciplina l'aspetto della sostenibilità energetica. La pianificazione del sistema portuale deve rispettare i criteri di sostenibilità energetica e ambientale, in linea con le politiche promosse dalle direttive europee in materia. A tal fine, le autorità del sistema portuale incoraggiano la redazione del documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale con l'obiettivo di perseguire obiettivi adeguati, in particolare per quanto riguarda la riduzione delle emissioni.	Trasporti: contesto generale del progetto
Regolamento CE n. 725-2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali	Regolamento CE n. 725-2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali Per quanto riguarda il quadro nazionale, il 31 marzo 2004 è stato approvato il Regolamento Europeo n. 725/2004 che ha recepito il Codice ISPS per tutta l'Unione Europea.	Sicurezza navale: definizione delle norme

Titre du document	Thèmes abordés	Possibilité d'application dans le CLUSTER GNL
Directive 2014/68/UE relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression.	La directive sur les équipements sous pression (DESP) s'applique à la conception, la fabrication et l'évaluation de la conformité des équipements fixes sous pression avec un maximum de pression admissible supérieur à 0,5 bar	Sécurité / risque en présence d'équipements sous pression
Directive 1999/92/CE du 16 décembre 1999 concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs susceptibles d'être exposés au risque d'atmosphères explosives.	Travail en zone ATEX	Sécurité / risque pour le personnel
Directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 concernant l'harmonisation des législations des États membres pour les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (refonte).	Equipements en zone ATEX	Sécurité / risque en présence de zones ATEX
Livre blanc transports 2011 - Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources	Objectif de réduire les émissions de CO2 dues au secteur du transport maritime de 40% (et 50% si possible) d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Selon les modifications apportées avec la loi de finances 2018, l'art. 4-bis réglemente la question de la durabilité énergétique. La planification du système portuaire doit respecter les critères de durabilité énergétique et environnementale, en cohérence avec les politiques promues par les directives européennes en matière. À cette fin, les autorités du système portuaire encouragent la rédaction du document de planification énergétique et environnementale du système portuaire dans le but de poursuivre des objectifs appropriés, en particulier en ce qui concerne la réduction des émissions	Transport : contexte général du projet
Règlement CE n°725-2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires	En ce qui concerne le cadre national, le règlement européen n°725/2004 a été approuvé le 31 mars 2004, qui a mis en œuvre le code ISPS pour l'ensemble de l'Union européenne	Sécurité des navires : définition des normes

## Il quadro normativo francese

Il quadro normativo francese tratta in modo diverso gli impianti e le attrezzature di stoccaggio di GNL, per i quali esiste una normativa vigente, e le operazioni di bunkeraggio nelle aree portuali, per le quali la normativa è in corso di stesura, con lo scopo di armonizzarla a livello nazionale per poi integrarla ai regolamenti locali di ogni porto.

### Regolamenti e procedure

#### Normativa ICPE

Gli impianti di stoccaggio e distribuzione di GNL possono rientrare nel Codice dell'Ambiente e nella legislazione per gli impianti classificati per la tutela dell'ambiente (ICPE), a seconda delle capacità in questione.

I regimi autorizzativi sono essenzialmente tre:

- 1) Dichiarazione: per le attività meno inquinanti e meno pericolose. È necessaria una semplice dichiarazione alla prefettura.
- 2) Registrazione: concepita come autorizzazione semplificata per i settori per i quali le misure tecniche di prevenzione degli inconvenienti sono ben note e standardizzate.
- 3) Autorizzazione: per gli impianti che presentano i rischi o l'inquinamento più elevati. Il gestore deve richiedere l'autorizzazione ambientale prima della messa in servizio, dimostrando l'accettabilità del rischio. Il Prefetto può autorizzare o rifiutare l'operazione.

Le procedure applicabili per la creazione di un impianto coperto dalla nomenclatura ICPE dipendono dal sistema individuato e dalla sua collocazione all'interno di un sito ICPE esistente o meno.

Se l'impianto previsto rientra in più voci e in più sistemi, per la definizione della procedura da applicare si sceglie il sistema più importante (ad esempio, una procedura di Autorizzazione assorbirà la procedura di Dichiarazione).

#### Realizzazione di un impianto in un nuovo sito

Per la realizzazione di un impianto in un nuovo sito occorre seguire le seguenti procedure (oltre alla presentazione di una domanda di licenza edilizia, se necessario).

##### **Regime autorizzativo «Dichiarazione»**

La procedura è digitalizzata. Ad eccezione delle aree sensibili (Natura 2000 ecc.) o delle domande di deroga, la procedura non richiede uno studio specifico e la sua applicazione è immediata. In questo caso il rischio è considerato accettabile con l'applicazione di misure standard su scala nazionale e definite in "ordinanze tipo". Oltre alla dichiarazione al Prefetto prima della messa in servizio, l'impianto è soggetto a un controllo periodico da parte di un organismo accreditato.

##### **Regime autorizzativo «Registrazione»**

Deve essere presentata una domanda di registrazione alla prefettura del dipartimento. Nel caso classico, i consigli comunali vengono consultati prima di esaminare il dossier che eventualmente viene trasmesso al CODERST. Quando il Prefetto autorizza l'esercizio dell'impianto, viene predisposta un'ordinanza prefettizia di autorizzazione (la registrazione è un sistema di autorizzazione semplificato). L'intera procedura di registrazione può richiedere fino a 5 mesi (7 mesi in caso di trasferimento al CODERST).

A seconda della sensibilità del progetto (impatto ambientale, rischi per le zone limitrofe, ecc.), il Prefetto può decidere di istruire la domanda di registrazione come procedura di autorizzazione. In questo caso il dossier richiederà uno studio dei rischi ed eventualmente uno studio di impatto ambientale.

Il termine per l'istruzione della domanda è lo stesso che per un dossier di autorizzazione.

## Cadre réglementaire français

Le cadre réglementaire français se différencie entre d'une part les installations et équipements de stockage de GNL, pour lesquels la réglementation est en place ; et d'autre part les opérations de soutage en zone portuaire pour lesquelles la réglementation est encore en construction pour une harmonisation à l'échelle nationale et doit être intégrée au règlement local de chaque port.

## Réglementation et procédures

### Réglementation ICPE

Les installations de stockage et distribution de GNL peuvent relever, en fonction des capacités en présence, du code de l'environnement et de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Il existe essentiellement trois procédures d'autorisation :

- 1) Déclaration : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire.
- 2) Enregistrement : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées.
- 3) Autorisation : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation environnementale avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

Les procédures applicables pour la mise en place d'une installation relevant de la nomenclature ICPE dépendent du régime identifié et de son implantation au sein d'un site ICPE existant ou non.

Si l'installation projetée relève de plusieurs rubriques et plusieurs régimes, le régime le plus important est retenu pour la définition de la procédure à appliquer (par exemple, une procédure d'autorisation tiendra compte de la déclaration).

### Implantation d'une installation sur un nouveau site

Pour l'implantation d'une installation sur un nouveau site, il convient de suivre les procédures suivantes (en addition du dépôt d'un permis de construire si nécessaire).

#### **Régime de déclaration**

La procédure est dématérialisée. Sauf zone sensible (Nature 2000 etc.) ou demande de dérogation, la procédure ne nécessite pas d'étude spécifique et son application est immédiate. On considère alors que le risque est acceptable moyennant des prescriptions standards à l'échelle nationale et définies dans les « arrêtés types ». Pour un régime DC, en addition d'une déclaration au préfet avant sa mise en service, l'installation fait l'objet d'un contrôle périodique effectué par un organisme agréé.

#### **Régime d'enregistrement**

Pour un régime d'enregistrement, un dossier de demande d'enregistrement est à déposer à la préfecture du département. Dans le cas classique, la consultation des conseils municipaux a lieu avant l'instruction du dossier et éventuellement passage au CODERST. Lorsque le préfet autorise le fonctionnement de l'installation, un arrêté préfectoral d'autorisation (l'enregistrement étant un régime simplifié de l'autorisation) est élaboré. L'ensemble de la procédure d'enregistrement peut prendre jusqu'à 5 mois (7 mois en cas de passage en CODERST). En fonction de la sensibilité du projet (impact environnementaux, risques pour le voisinage, etc.), le préfet peut décider d'instruire la demande d'enregistrement comme une procédure d'autorisation. Dans ce cas, le dossier nécessitera la réalisation d'une étude de dangers et éventuellement d'une étude d'impact environnemental. Le délai d'instruction de la demande est le même que pour un dossier d'autorisation.

### **Regime «Autorizzazione»**

Per il regime di autorizzazione, la domanda di autorizzazione ambientale deve essere presentata alla prefettura del dipartimento. In particolare, il dossier richiede la realizzazione di uno studio dei rischi per dimostrare l'accettabilità del rischio e può essere sottoposto a valutazione ambientale, in questo caso con l'obbligo di effettuare uno studio di impatto ambientale. Se il Prefetto autorizza l'esercizio dell'impianto, viene predisposta un'ordinanza prefettizia di autorizzazione dopo aver consultato il pubblico ed eventualmente passando per il CODERST. L'istruzione della procedura di autorizzazione dura generalmente 12 mesi.

### **Procedura di Dibattito pubblico**

Un progetto può essere soggetto a dibattito pubblico; il dibattito deve avvenire, all'occorrenza, prima della presentazione ufficiale dei dossier. L'elenco delle categorie di operazioni relative a progetti di sistemazione o di attrezzature da sottoporre alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico è stabilito dall'articolo R121-2 del Codice dell'Ambiente. Per le attrezzature industriali, il plafond per l'invio di un progetto al dibattito pubblico è di 300 milioni di euro.

### **Soglie di capacità per gli impianti di stoccaggio**

L'installazione di una stazione fissa a terra di GNL con capacità di stoccaggio superiore a 50 t deve essere oggetto di un esame particolare nell'ambito della classificazione Seveso "Soglia bassa". L'installazione di una stazione fissa a terra di GNL con capacità di stoccaggio superiore a 200 t deve essere oggetto di un esame particolare nell'ambito della classificazione Seveso "Soglia alta", che segnatamente richiede il controllo dello sviluppo urbanistico (realizzazione di servitù). La classificazione Seveso (soglia bassa e alta) implica sistematicamente anche una valutazione ambientale.

## **Integrazione di impianti all'interno di un sito ICPE esistente**

Per l'integrazione di impianti all'interno di un sito ICPE esistente le modifiche devono essere comunicate all'amministrazione (tramite nota conoscitiva).

In caso di modifiche significative, queste devono essere notificate presentando tutti i relativi elementi tecnici, quantitativi e organizzativi che consentano all'amministrazione di valutare il loro potenziale di causare rischi e/o inconvenienti significativi nell'ambiente del sito.

A seconda dell'importanza della modifica, il sito sarà soggetto a requisiti aggiuntivi stabiliti con ordinanza prefettizia oppure ad una nuova domanda di autorizzazione ambientale.

## **Normativa relativa alla Legge sull'Acqua**

La Legge sull'Acqua, codificata al Capitolo 4 del Titolo I del Libro II del Codice dell'Ambiente, si applica agli IOTA (Impianti Opere lavori e Attività) di cui all'articolo R214-1 del medesimo Codice. La nomenclatura classifica gli IOTA in voci secondo un regime di autorizzazione o di dichiarazione, generalmente in base a delle soglie.

Gli impianti di stoccaggio e distribuzione di GNL possono rientrare nel Codice dell'Ambiente e nella legislazione degli IOTA. Le voci potenzialmente applicabili ad un progetto dovranno essere identificate in base ai volumi, alla qualità e all'origine dei prelievi e degli scarichi dell'impianto.

Le voci identificate dipendono in particolare da:

- localizzazione del progetto
- dimensione dell'appezzamento associato al progetto
- provenienza dell'acqua utilizzata
- destinazione dell'acqua scaricata



### **Régime d'autorisation**

Pour un régime d'autorisation, un dossier de demande d'autorisation environnementale est à déposer à la préfecture du département. Le dossier nécessite notamment la réalisation d'une étude de dangers pour démontrer l'acceptabilité du risque et peut être soumis à évaluation environnementale avec, dans ce cas, l'obligation de réaliser une étude d'impact environnemental (sites Seveso notamment). Lorsque le préfet autorise le fonctionnement de l'installation, un arrêté préfectoral d'autorisation est élaboré après consultation du public et éventuellement passage en CODERST. L'instruction de la procédure d'autorisation dure généralement 12 mois.

### **Débat public**

Un projet peut être soumis au débat public, ce débat doit avoir lieu avant la dépose officielle des dossiers le cas échéant. La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale du débat public est saisie est fixée par l'article R121-2 du Code de l'Environnement. Pour les équipements industriels, le seuil de saisine d'un projet pour le débat public est de 300 millions d'euros.

### **Seuils de capacité pour les installations de stockage**

L'implantation d'une station terrestre fixe de GNL avec des capacités de stockage supérieures à 50 t devra donc faire l'objet d'un examen particulier au titre du classement Seveso « Seuil Bas ». L'implantation d'une station terrestre fixe de GNL avec des capacités de stockage supérieures à 200 t devra faire l'objet d'un examen particulier au titre du classement Seveso « Seuil Haut » imposant notamment une maîtrise de l'urbanisation (mise en place de servitudes). Le classement Seveso (seuil bas et seuil haut) implique également une évaluation environnementale systématique.

## **Ajout d'installations au sein d'un site ICPE existant**

Pour l'ajout d'installations au sein d'un site ICPE existant, il convient de notifier les modifications à l'administration (par le biais d'un porter à connaissance).

S'agissant de modifications notables, celles-ci doivent être notifiées en présentant l'ensemble des éléments techniques, quantitatifs et organisationnels associés permettant à l'administration de juger de leur potentiel d'entraîner des dangers et/ou inconvénients importants sur l'environnement du site.

En fonction de la substantialité de la modification, le site fera soit l'objet de prescriptions complémentaires fixées par arrêté préfectoral, soit l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale.

## **Réglementation Loi Sur L'Eau**

La Loi sur l'eau, codifiée au chapitre 4 du titre 1er du livre II du code de l'environnement s'applique aux IOTA (Installations Ouvrages Travaux et Activités) listées à l'article R214-1 de ce même code. La nomenclature classe les IOTA en rubriques selon un régime d'autorisation ou de déclaration, généralement selon des seuils. Les installations de stockage et distribution de GNL peuvent relever du code de l'environnement et de la législation des IOTA.

Les rubriques potentiellement applicables à un projet devront être identifiées en fonction du volume, de la qualité et de l'origine des prélèvements et rejets de l'installation.

Les rubriques identifiées dépendent notamment de :

- La localisation du projet
- La taille de la parcelle associée au projet
- La provenance des eaux utilisées
- La destination des eaux rejetées.

## Regolamenti portuali

Le operazioni di bunkeraggio in GNL nei porti sono disciplinate dalle norme relative al trasporto e alla movimentazione delle merci pericolose nei porti: l'RPM a livello nazionale (risultante dalle norme del codice dei trasporti), l'RLMD ed eventuali vincoli di sicurezza a livello locale, in particolare attraverso l'RPP.

Inoltre occorre tener conto che, nelle aree portuali, i vincoli di sicurezza possono indurre ulteriori requisiti relativi alle condizioni di accesso e di traffico in tali aree. Questi possono includere impianti di importanza vitale, zone portuali di sicurezza, zone ad accesso limitato, ecc.

Il quadro normativo per le operazioni di bunkeraggio di navi alimentate a GNL è in fase di elaborazione per l'armonizzazione su scala nazionale.

Nel complesso, le procedure di base raccomandate per lo svolgimento di queste operazioni, con l'obiettivo di definire dei minimi accettabili, sono:

- Realizzazione di un'analisi preliminare dei rischi per determinare le potenziali aree bunkeraggio nei porti;
- Realizzazione di un'analisi completa del rischio dell'area selezionata, tenendo conto delle specificità locali (segnatamente se il bunkeraggio è previsto durante le operazioni commerciali, per tenere conto della potenziale presenza di pubblico o di navi nelle vicinanze);
- Ottenimento dell'accredito della società di bunkeraggio da parte delle autorità portuali;
- Integrazione delle operazioni di bunkeraggio nella regolamentazione locale di ogni porto con determinazione delle modalità di autorizzazione del bunkeraggio.

L'autorità portuale, pertanto, conduce rigorosamente degli studi preliminari per definire le aree che possono ospitare in sicurezza le operazioni di bunkeraggio. Le compagnie di bunkeraggio/navi effettuano poi degli studi dettagliati per dimostrare che le attività previste rispettano le zone di sicurezza raccomandate dal porto.

## Regolamentazione dei trasporti

I regolamenti sul trasporto di GNL non riguardano direttamente i progetti di installazione di impianti di stoccaggio e distribuzione di GNL nelle aree portuali. Tuttavia, i regolamenti in vigore possono essere applicati allo stazionamento di petroliere o navi e chiatte nel porto.

### ***Trasporto di GNL per via marittima o fluviale***

Per il settore marittimo, le navi rientrano nei codici IMO (International Maritime Organization), nel codice IGC (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk - Convenzione SOLAS) per le navi bunker e nel codice IGF (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels) per le navi alimentate a GNL.

L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata di garantire la sicurezza e la garanzia del trasporto marittimo e di prevenire l'inquinamento dei mari ad opera delle navi.

Il Codice IGC raggruppa una serie di requisiti per la costruzione di navi e chiatte bunker. Le navi che trasportano GNL devono essere ispezionate e certificate secondo le condizioni stabilite da tale codice. Il Codice IGF è uno standard internazionale che stabilisce dei requisiti per le navi alimentate a GNL.

Per il settore fluviale, le navi (sia bunker che bunkerate) rientrano nell'accordo europeo ADN. Questo accordo consente il trasporto di GNL per alcuni tipi di cisterne pressurizzate.

## Réglementation portuaire

Les opérations d'avitaillement en GNL dans les ports sont encadrées par la réglementation concernant le transport et la manutention de matières dangereuses dans les ports : le RPM au niveau national (découlant de réglementation du code des transports), le RLMD et d'éventuelles contraintes de sûreté au niveau local notamment via le RPP.

De plus, en zone portuaire, des contraintes de sûreté peuvent apporter des prescriptions supplémentaires concernant les conditions d'accès et de circulation dans ces zones. Il peut d'agir notamment des installations d'importance vitale, zones portuaires de sûreté, zones d'accès restreint, etc.

Le cadre réglementaire pour les opérations de soutage de navires propulsés au GNL est en cours d'élaboration pour une harmonisation à l'échelle nationale. Globalement, les procédures de base préconisées pour réaliser ces opérations et dans le but de définir des minimums acceptables sont les suivantes :

- Réalisation d'une analyse préliminaire des risques pour déterminer les zones potentielles de bunkering dans les ports ;
- Réalisation d'une analyse de risque complète sur la zone retenue en tenant compte des spécificités locales (notamment si le soutage est prévu pendant des opérations commerciales, pour tenir compte de la présence potentielle de public ou navires à proximité) ;
- Obtention d'une accréditation pour la société de soutage par les autorités portuaires ;
- Intégration des opérations d'avitaillement au règlement local de chaque port avec détermination des modalités d'autorisation du soutage.

En toute rigueur, l'autorité portuaire réalise donc des études préliminaires pour définir des zones pouvant accueillir en toute sécurité des opérations de bunkering. Les sociétés de soutage / navires réalisent ensuite des études détaillées pour montrer que les activités prévues respectent les zones de sécurité préconisées par le port.

## Réglementation du transport

La réglementation du transport de GNL ne concerne pas directement les projets d'implantation d'installations de stockage et distribution de GNL en zone portuaire. Cependant les réglementations en vigueur peuvent s'appliquer au cas de stationnement de camions citernes ou navires et barges dans le port.

### ***Transport de GNL par voie maritime ou fluviale***

Pour le maritime, les navires relèvent des codes de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), code IGC (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk - Convention SOLAS) pour les navires souteurs et code IGF (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels) pour les navires propulsés au GNL.

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté du transport maritime et de prévenir la pollution des mers par les navires.

Le code IGC regroupe un certain nombre d'exigences relatives à la construction de navires et de barges de soute. Les navires transportant du GNL doivent être inspectés et certifiés conformément aux conditions énoncées dans le présent code. Le code IGF est une norme internationale qui définit les exigences applicables aux navires alimentés au GNL.

Pour le fluvial, les bateaux (à la fois souteurs et soutés) relèvent de l'Accord européen ADN. Cet accord permet le transport de GNL pour certains types de citernes pressurisées.

### Trasporto di GNL per via terrestre

Per quanto riguarda lo stazionamento e la circolazione, le motocisterne di GNL rientrano nell'Accordo europeo ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) e nell'ordinanza TMD (trasporto merci pericolose).

L'ADR fornisce in particolare i requisiti relativi agli autocarri adibiti al trasporto di GNL e alle operazioni di carico/scarico di GNL; il capitolo 8.4 dell'ADR indica i requisiti relativi alla sorveglianza dei veicoli in un'area di stazionamento.

Il trasporto ferroviario è coperto dal regolamento RID (recepto in Francia sempre dall'ordinanza TMD).

## Altre normative

Oltre ai principali quadri normativi sopra citati, gli impianti di stoccaggio e distribuzione di GNL possono essere interessati dai seguenti regolamenti urbanistici e di sistemazione:

- Presentazione di domanda di licenza edilizia o di dichiarazione preventiva. Il termine normale di istruzione della licenza edilizia è di tre mesi. Le interazioni con altri dossier amministrativi possono tuttavia prolungare questo termine o sospendere l'esecuzione.
- L'installazione in un porto marittimo può richiedere una concessione o un'Autorizzazione di Occupazione Temporanea (AOT), in particolare per le operazioni di bunkeraggio occasionali. In particolare, le AOT per il demanio pubblico marittimo assumono la forma di un'ordinanza prefettizia che viene rilasciata al richiedente dopo l'istruzione da parte del servizio di gestione del demanio pubblico marittimo della Direzione Dipartimentale dei Territori e del Mare (DDTM).

## Riepilogo per tipo di impianto

La seguente tabella riassume il quadro normativo relativo ai principali impianti di stoccaggio e bunkeraggio di GNL possibili in ambiente portuale.

ATTIVITÀ	CARATTERISTICHE	QUADRO NORMATIVO ASSOCIATO
Stazionamento di motocisterne di GNL o di ISO-container di GNL	Area di stazionamento adiacente ad un impianto di stoccaggio fisso di GNL	ADR, TMD, RPM, RLMD
Imbarco di cisterne di GNL a bordo di navi / chiatte	Trasporto di GNL	Code IGC
	Propulsione a GNL	Code IGF
Trasporto terrestre di cisterne di GNL	Autocarri, treni	APR, TMD
Stoccaggio GNL in stazione fissa	-	ICPE 4718
Carico / scarico	Da una nave bunker	1414-2b ou 2c
	Da una nave alimentata a GNL	1414-3
	Da/per stoccaggio fisso soggetto ad autorizzazione (terminale GNL)	ICPE 1414-2a
	Tra un treno e un autocarro	ICPE 1414-4
	Altri casi al di fuori delle norme ICPE	RPM, polizia portuale, RLMD
Riempimento	Riempimento di ISO-container di GNL	ICPE 1414-1
Alimentazione elettrica delle navi all'ormeggio	Gruppi elettrogeni alimentati a gas naturale (vaporizzazione del GNL prima della combustione)	ICPE 2910-A

Immagine 1: Quadro normativo per tipo di attività

### Transport terrestre du GNL

En ce qui concerne le stationnement et la circulation, les méthaniers sont couverts par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'ordonnance sur le transport des marchandises dangereuses (TMD).

L'ADR prévoit notamment les exigences pour les camions transportant du GNL et le chargement/déchargement du GNL ; le chapitre 8.4 de l'ADR donne les exigences pour la surveillance des véhicules dans une aire de stationnement. Le transport ferroviaire est couvert par le règlement RID (également transposé en France par l'ordonnance TMD).

## Autres réglementations

En addition des cadres réglementaires principaux cités précédemment, les installations de stockage et de distribution de GNL peuvent être concernées par les règles d'urbanisme et d'implantation suivantes :

- La soumission à un permis de construire ou à une déclaration préalable. Le délai normal d'instruction du permis de construire est de trois mois. Toutefois, les interactions avec les autres dossiers administratifs et certains cas spécifiques peuvent prolonger ce délai ou suspendre son exécution.
- L'implantation au sein d'un port maritime pouvant nécessiter une concession ou une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) notamment pour les opérations de soutage ponctuelles. Notamment, les AOT du domaine public maritime se présentent sous la forme d'un arrêté préfectoral qui est délivré au pétitionnaire après instruction du service gestionnaire du domaine public maritime de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

## Synthèse par type d'installations

Le tableau suivant synthétise, pour les principales installations de stockage et de soutage GNL envisageables en milieu portuaire, le cadre réglementaire de référence associé.

ACTIVITÉ	CARACTÉRISTIQUES	CADRE RÉGLEMENTAIRE ASSOCIÉ
Stationnement de camions citernes GNL ou iso containers GNL	Aire de stationnement sans stockage fixe de GNL	ADR, TMD, RPM, RLMD
Présence de citernes GNL à bord de navires / barges	Transport de GNL	Code IGC
	Propulsion au GNL	Code IGF
Transport terrestre de citernes de GNL	Camions, trains	APR, TMD
Stockage de GNL en station fixe	-	ICPE 4718
Chargement / déchargement	D'un navire souteur ou camion - citerne	ICPE 1414-2a
	Depuis/vers un stockage fixe soumis à autorisation (terminal GNL)	ICPE 1414-2a
	Entre un train et un camion*	ICPE 1414-4
	Autres cas hors réglementation ICPE	RPM, police portuaire, RLMD
Remplissage	Remplissage d'iso containers GNL	ICPE 1414-1
	D'un navire propulsé au GNL	1414-3
Electrification de navires à quai	Groupes électrogènes alimentés en gaz naturel (vaporisation du GNL avant d'être brûlé)	ICPE 2910-A

Image 1: Cadre réglementaire par type d'activité

## Planning delle autorizzazioni

### ICPE

Se l'impianto rientra nella nomenclatura ICPE, il planning richiesto per la valutazione del dossier dipende dalla categoria associata.

#### **Regime di dichiarazione**

Nel caso del regime di dichiarazione, l'operatore può iniziare il suo progetto direttamente dopo la dichiarazione sul sistema telematico e la ricezione della prova della domanda, tranne se il fascicolo è incompleto o se il dossier richiede il parere di un servizio istruttore (dossier con studio d'impatto Natura 2000, dossier con una richiesta di modifica dei requisiti applicabili...).

In questi casi, il notificatore è informato dal sistema non appena la dichiarazione è fatta online e la prova di presentazione menziona le disposizioni associate.

Per ottenere una modifica dei requisiti applicabili, una richiesta può essere inviata al prefetto che decide con un'ordinanza.

L'assenza di risposta entro un massimo di 3 mesi (dal ricevimento del dossier e delle eventuali integrazioni richieste) equivale a un rifiuto. Il dichiarante non può gestire il suo progetto secondo la modifica. Il dichiarante non può far funzionare il suo progetto secondo le disposizioni di modifica che chiede, finché non ha ottenuto l'autorizzazione prefettizia, che viene decisa per ordinanza.

#### **Regime di registrazione**

Nel caso del sistema registrativo, la procedura può richiedere un massimo di 7 mesi dalla presentazione della pratica in prefettura e in caso di esame del Consiglio dipartimentale per l'ambiente e i rischi sanitari e tecnologici (CoDERST) (5 mesi in assenza di misure speciali). Le fasi di istruzione del dossier sono descritte in dettaglio nel diagramma:

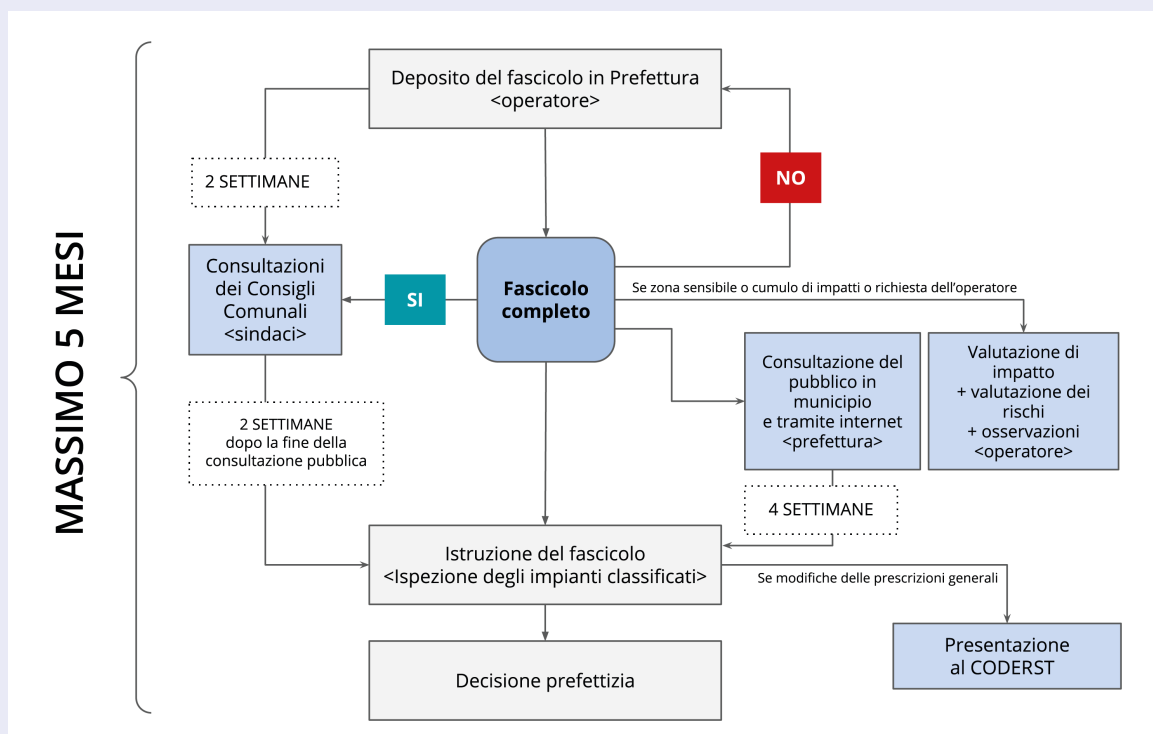


Immagine 2 : Procedura di registrazione ICPE

## Planning de permitting

### ICPE

Si l'installation relève de la nomenclature ICPE, le planning nécessaire pour l'instruction du dossier dépend du régime associé.

#### Régime de déclaration

Dans le cas du régime de déclaration, l'exploitant peut démarrer son projet directement après la déclaration sur le télé service et la réception de la preuve du dépôt de dossier sauf si le dossier est incomplet ou si le dossier nécessite l'avis d'un service instructeur (dossier avec étude d'incidences Natura 2000, dossier avec demande de modification des prescriptions applicables...).

Dans ces cas-là, le déclarant en est informé par le système dès sa déclaration en ligne et la preuve de dépôt mentionne les dispositions associées.

Pour l'obtention d'une modification des prescriptions applicables, une demande peut être adressée au préfet qui statue par arrêté.

L'absence de réponse dans un délai maximum de 3 mois (à partir de la réception du dossier et des éventuels compléments demandés) vaut refus. Le déclarant ne peut pas exploiter son projet selon les dispositions modificatives qu'il sollicite, tant qu'il n'a pas obtenu l'autorisation préfectorale qui statue par arrêté.

#### Régime d'enregistrement

Dans le cas du régime d'enregistrement, le délai de la procédure peut prendre 7 mois au maximum à partir du dépôt du dossier en préfecture et cas de passage en CODERST (5 mois en l'absence de mesures particulières). Les étapes de l'instruction du dossier sont détaillées sur le logigramme:

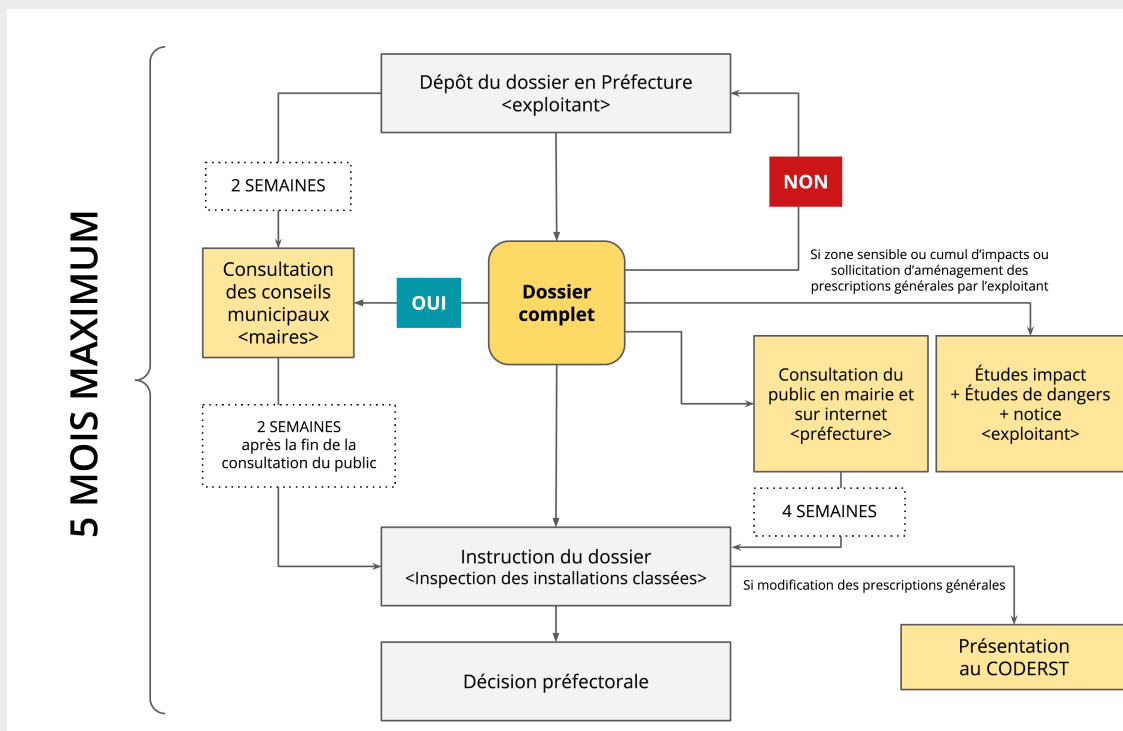
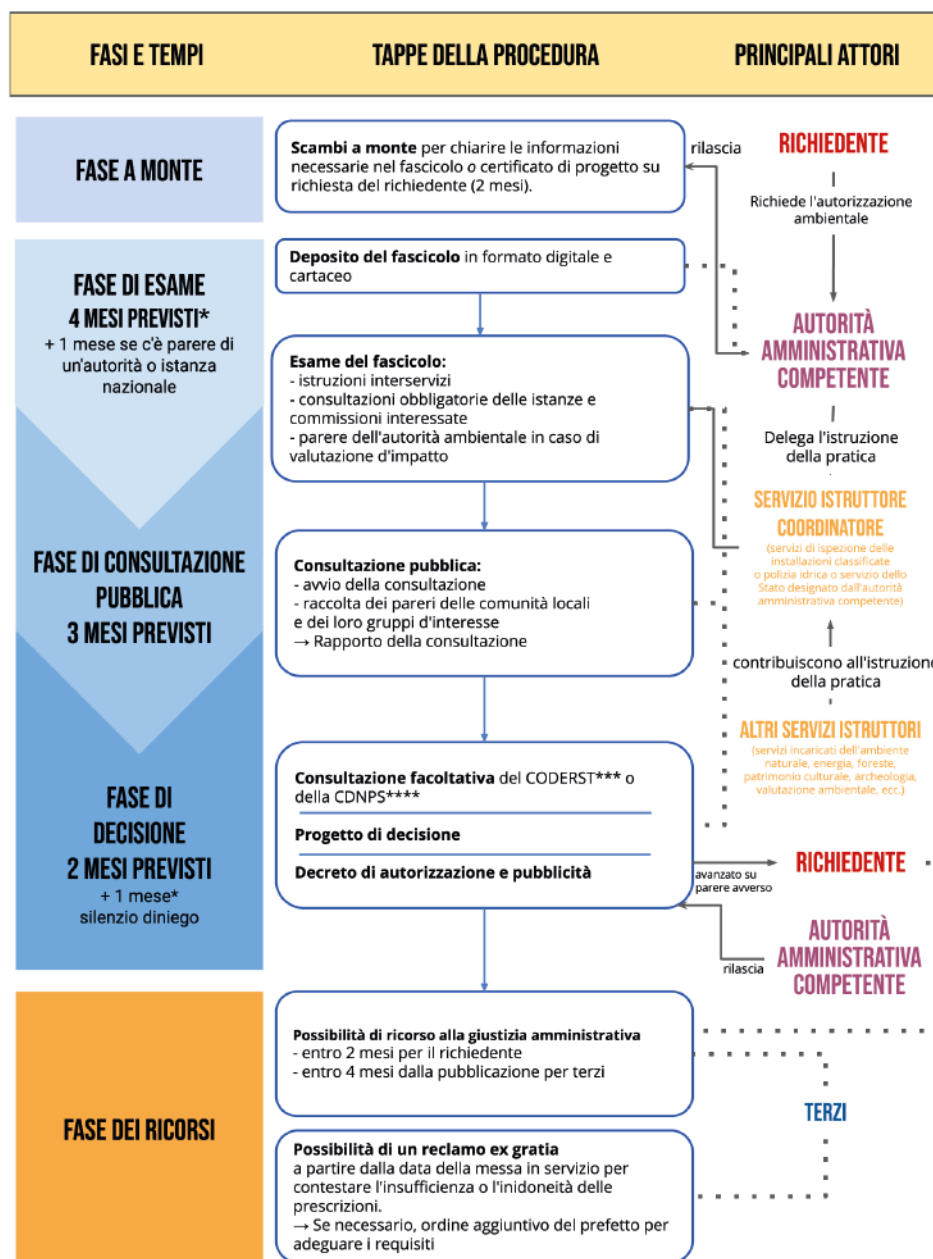


Image 2: Étapes de l'instruction du dossier ; régime de registration  
(source : [www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr](http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr))



## Regime di Autorizzazione

Nel caso del sistema autorizzativo, l'istruzione si svolge in 3 fasi (fase di esame, fase di inchiesta pubblica e fase decisionale) e dura teoricamente tra 9 e 11 mesi dalla presentazione della pratica in prefettura. Le fasi di istruzione del dossier sono descritte in dettaglio nel diagramma :



\* Tali termini possono essere sospesi, interrotti o prorogati: termine sospeso in caso di richiesta di integrazioni; possibilità di rigetto della domanda se il fascicolo è inammissibile o incompleto; possibilità di prorogare il termine con parere motivato del prefetto. \*\* CNPN: Consiglio nazionale per la protezione della natura. \*\*\* CODERST: Consiglio Dipartimentale Ambiente, Salute e Rischi Tecnologici. \*\*\*\* CDNPS: Commissione Dipartimentale Natura, Paesaggi e Siti.

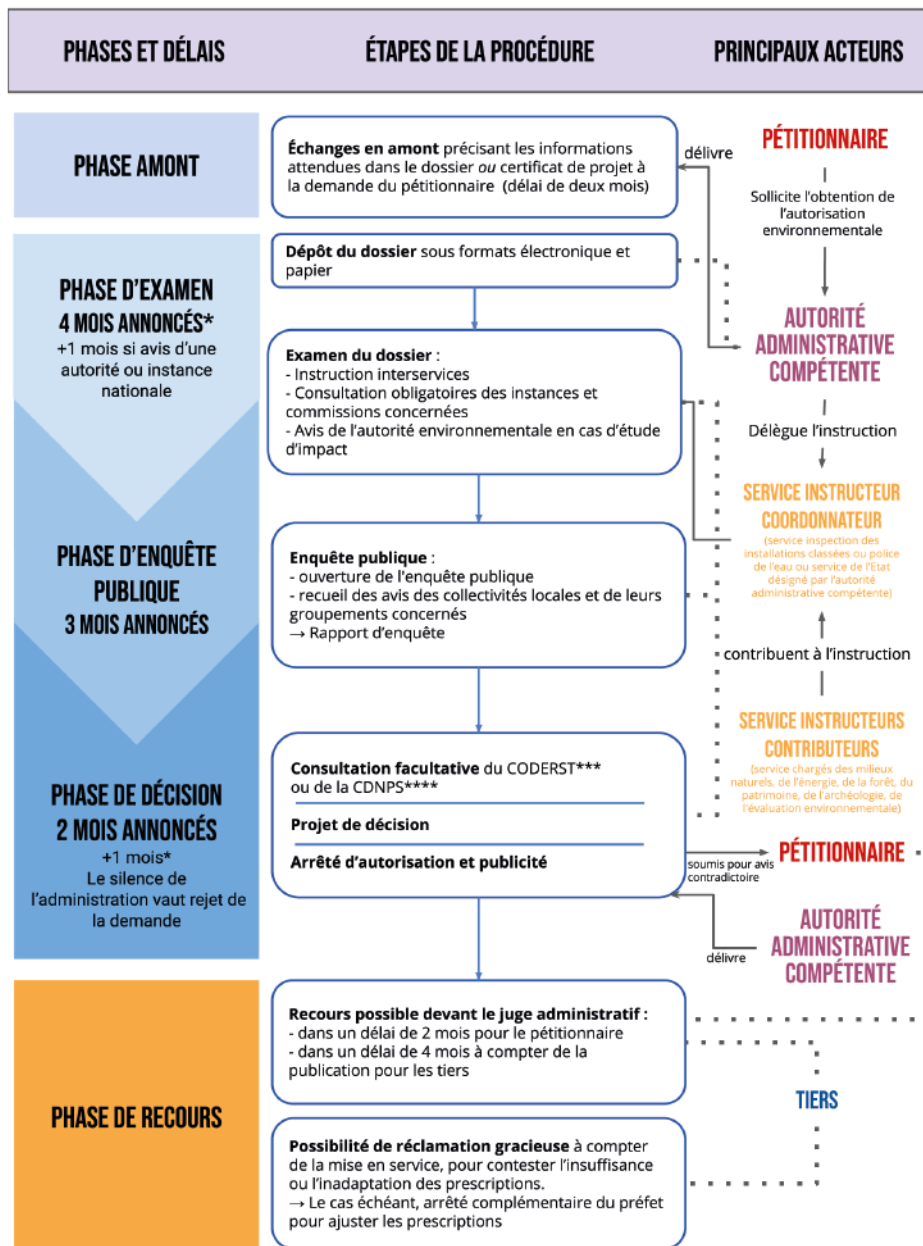
Immagine 3: Tappe istruttorie con regime autorizzativo  
(fonte: [www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr](http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr))

Date le possibili sospensioni per il completamento, si raccomanda di prevedere 12 mesi per l'esame della domanda di permesso ambientale.



### Régime d'Autorisation

Dans le cas du régime d'autorisation, l'instruction se déroule en 3 étapes (phase d'examen, phase d'enquête publique et phase de décision) et dure théoriquement entre 9 mois et 11 mois à partir du dépôt du dossier en préfecture. Les étapes de l'instruction du dossier sont détaillées sur le logigramme :



\*Ces délais peuvent être suspendus, arrêtés ou prorogés ; délai suspendu en cas de demande de compléments ; possibilité de rejet de la demande si dossier irrecevable ou incomplet ; possibilité de proroger le délai par avis motivé du préfet. \*\* CNPN : Conseil national de la protection de la nature. \*\*\*CODERST : Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. \*\*\*\* CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Image 3: Étapes de l'instruction du dossier : régime d'autorisation  
(source : [www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr](http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr))

Toutefois, étant donné les suspensions possibles pour complément, il est recommandé de prévoir 12 mois d'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

### **Comunicazioni per la modifica di impianti esistenti**

In caso di preparazione di un dossier conoscitivo per la modifica di impianti esistenti, ai prefetti viene raccomandato di rispondere entro il termine massimo di due mesi alle domande dei gestori che li informano di una modifica ad un impianto classificato soggetto ad autorizzazione. A seconda dell'importanza della modifica, il sito sarà soggetto a requisiti aggiuntivi stabiliti con ordinanza prefettizia oppure ad una nuova domanda di autorizzazione ambientale.

## **Punti comuni alle 3 procedure**

Per tutti i sistemi è possibile successivamente un ricorso da parte di terzi entro un periodo di 4 mesi (o 2 mesi da parte dei richiedenti o dei gestori) dalla pubblicazione o dall'affissione della decisione in caso di ricorso contenzioso (davanti ad un giudice) e di 6 mesi (o 4 mesi da parte dei richiedenti o dei gestori) in caso di ricorso semplice (richiesta di riesame del dossier). Il rischio dei ricorsi può comportare l'annullamento del progetto o più spesso l'imposizione di misure aggiuntive per l'impianto.

I committenti hanno anche la possibilità di richiedere più formalmente un certificato di progetto, modalità che identifica i sistemi e le procedure in cui rientra il progetto e che stabilisce, d'accordo con il titolare di quest'ultimo, un planning del procedimento istruttorio che vale come impegno reciproco. Il certificato viene ottenuto entro 2 mesi (3 in caso di proroga da parte del Prefetto) e impegna l'amministrazione e il richiedente a rispettare il planning.

## **Tempi amministrativi del regime autorizzativo**

**Avvertenza:** Poiché l'eventuale necessità di altri dossier, documenti o studi specifici è legata a domande e località specifiche, non è possibile indicare con certezza i termini di realizzazione in assenza di informazioni su un determinato progetto. Si tratta quindi di stime indicative.

In regime autorizzativo ICPE l'istruzione della domanda di autorizzazione ambientale richiede in media 12 mesi. Se l'impianto rientra nella nomenclatura della Legge sull'Acqua, l'istruzione del dossier e l'autorizzazione è come quella per l'ICPE e prevede in media 12 mesi.

Il termine di istruzione per la licenza edilizia è di 5 mesi dalla presentazione della pratica in municipio nei casi in cui il Codice dell'Ambiente esige la partecipazione del pubblico (per via elettronica), ossia per i siti che necessitano la registrazione o l'autorizzazione senza valutazione ambientale dopo una valutazione caso per caso. Per i siti soggetti a indagine pubblica (sistema di autorizzazione con valutazione ambientale sistematica) la data iniziale del periodo di istruzione decorre dal ricevimento della relazione di indagine pubblica e il termine di istruzione della pratica è di due mesi.

Nelle zone portuali, sulla base del ritorno di esperienza dai contatti portuali che hanno un progetto per la creazione di strutture di bunkeraggio, a partire dal momento in cui il porto in questione ha già maturato la decisione si prevedono 2 anni per l'implementazione delle autorizzazioni e delle procedure.

Per il trasporto di GNL per via marittima dopo le operazioni di bunkeraggio, la nave o la chiatta produrre l'accredito convalidato dall'Autorità Portuale, parte dell'iter autorizzativo di bunkeraggio (2 anni) ed ha una durata determinata (p. es. 5 anni).

Per il trasporto di GNL via terra, prima di avviare le operazioni di carico e scarico nel porto è necessario che l'autorità portuale istruisca un dossier di validazione dell'impresa di trasporto e un protocollo di sicurezza tra il gestore e il trasportatore. Il protocollo viene predisposto in occasione della prima operazione di carico/scarico tra l'azienda ospitante e l'azienda di trasporto e rimane valido fintanto che le condizioni di carico e scarico non cambiano.

### **Dossier de porter à connaissance pour la modification d'installations existantes**

Dans le cas de la réalisation d'un dossier de porter à connaissance pour la modification d'installations existantes, il est recommandé aux préfets de répondre dans un délai maximal de deux mois aux demandes d'exploitants les informant d'une modification d'une installation classée soumise à autorisation. En fonction de la substantialité de la modification, le site fera soit l'objet de prescriptions complémentaires fixées par arrêté préfectoral, soit l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale.

## **Points communs aux 3 procédures**

Pour l'ensemble de ces régimes, un recours par les tiers est ensuite possible pendant un délai de 4 mois (ou 2 mois par les demandeurs ou exploitants) à compter de la publication ou de l'affichage de la décision pour un recours contentieux (devant un juge) et pendant 6 mois (ou 4 mois par les demandeurs ou exploitants) pour un recours gracieux (demande de réexamen du dossier). Le risque de ces recours peut aller jusqu'à l'annulation du projet, ou plus probablement consister en la prescription de mesures complémentaires pour l'installation.

Les maîtres d'ouvrage ont également la possibilité de demander un certificat de projet, étape plus formelle, qui identifie les régimes et procédures dont relève le projet et fixe, en accord avec le porteur de projet, un calendrier d'instruction à titre d'engagement réciproque. Le certificat est obtenu dans un délai de 2 mois (3 en cas de prolongation par le préfet) et engage l'administration et le pétitionnaire sur un planning.

## **Délai administratif du système d'autorisation**

**Note :** Le besoin éventuel d'autres dossiers, documents ou études spécifiques étant lié à des questions et des lieux précis, il n'est pas possible d'indiquer avec certitude les délais de réalisation en l'absence d'informations sur un projet donné. Il s'agit donc d'estimations indicatives.

Dans le cadre du régime d'autorisation ICPE, le temps de traitement d'une demande de permis environnemental prend en moyenne 12 mois. Si l'installation relève de la nomenclature Loi Sur l'Eau, l'instruction du dossier et l'autorisation sont identiques à celles des ICPE et prennent en moyenne 12 mois.

Le délai d'instruction du permis de construire est de 5 mois à compter du dépôt du dossier à la mairie dans les cas où le Code de l'environnement exige la participation du public (par voie électronique), c'est-à-dire pour les sites nécessitant une inscription ou une autorisation sans évaluation environnementale après une évaluation au cas par cas. Pour les sites soumis à enquête publique (régime d'autorisation avec évaluation environnementale systématique), la date initiale de la période d'instruction commence à la réception du rapport d'enquête publique et le délai d'instruction du dossier est de deux mois.

Dans les zones portuaires, sur la base du retour d'expérience des contacts portuaires qui ont un projet de création d'installations de soutage, à partir du moment où le port en question a déjà mûri la décision est prévue 2 ans pour la mise en œuvre des autorisations et des procédures.

Pour le transport de GNL par voie maritime après des opérations de soutage, le navire ou la barge produit l'agrément validée par l'Autorité Portuaire, qui fait partie du processus d'autorisation de soutage (2 ans), et est valable pour une durée déterminée une fois obtenu (par exemple, 5 ans).

Pour le transport de GNL par voie terrestre, avant de pouvoir charger ou décharger dans le port, l'Autorité Portuaire doit préparer un dossier de validation de la société de transport et un protocole de sécurité entre l'opérateur et le transporteur. Le protocole est préparé à l'occasion de la première opération de chargement/déchargement entre l'entreprise hôte et l'entreprise de transport et reste valable tant que les conditions de chargement et de déchargement ne changent pas.

## Il quadro normativo italiano

Attualmente in Italia non esiste una normativa e delle procedure precise per le autorizzazioni. La tematica è piuttosto delicata e nuova per le autorità italiane (soprattutto il dipartimento dei VVF e amministrazioni locali). Tuttavia, in questi ultimi anni si sta lavorando per la redazione di una normativa di concerto con associazioni di categoria.

Gli specialisti italiani e i maggiori competitor italiani protagonisti di questo nuovo mercato stanno collaborando nella redazione della normativa come previsto dalla strategia nazionale del GNL.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, l'Italia ha recepito quanto stabilito a livello comunitario con la direttiva 2014/94/ EU del 22 Ottobre 2014, relativa allo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI).

La Commissione Europea ha previsto per gli Stati Membri l'obbligo di dotarsi di piani di sviluppo che favoriscano l'impiego di fonti energetiche alternative.

In tale contesto si colloca anche il Gas Naturale Liquefatto (GNL) al quale la Direttiva ha riconosciuto un ruolo determinante nel settore del trasporto pesante, sia terrestre che marittimo: nel documento infatti viene stabilito che, attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati Membri assicurino che entro il 31 dicembre 2025 venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento nei porti marittimi appartenenti alla rete centrale TEN-T ("Trans-European Transport Network") e, entro il 31 dicembre 2030, nei principali porti della navigazione interna.

## Normativa applicabile a livello nazionale italiano e recepimenti delle direttive europee

La normativa applicabile alle infrastrutture per il GNL in Italia è la seguente:

- **Decreto Legislativo 16.12.2016 n. 257:** "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi". La direttiva 2014/94/UE per i combustibili alternativi prevede l'incremento nell'uso dell'elettricità, dell'idrogeno, del gas naturale (GNC e GNL) e del GPL nei trasporti al fine di ridurre i consumi dei prodotti petroliferi più inquinanti e di conseguenza le emissioni in atmosfera, sia sotto il profilo degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria sia di riduzione delle emissioni climalteranti.

- **Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104** per l'attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della Legge 9 luglio 2015, n. 114

- **Decreto Legislativo 4 Agosto 2016, n. 169** "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

- **Decreto Legislativo 30 Giugno 2016, n. 127** "Norme per il riordino della disciplina in materia di conferenza di servizi, in attuazione dell'articolo 2 della legge 7 agosto 2015, n. 124".

- **Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105** "Recepimento della direttiva 2012/18/UE (cd. Seveso III), relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

## Cadre réglementaire italien

En Italie, aucune norme ni procédure précise ne régit actuellement les autorisations.

Plutôt délicat, ce sujet est nouveau pour les autorités italiennes (notamment pour le Département des sapeurs-pompiers et les administrations locales). Néanmoins, ces dernières années, les autorités se sont efforcées de rédiger un ensemble de normes en collaboration avec les associations concernées.

Les spécialistes italiens et les principaux acteurs italiens de ce nouveau marché collaborent à cet effort, comme prévu par la stratégie nationale du GNL.

En ce qui concerne le secteur des transports, l'Italie a transposé en droit italien les décisions prises au niveau communautaire dans le cadre de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (DAFI).

La Commission européenne a prévu, pour ses États-membres, l'obligation de se doter de plans de développement favorisant l'emploi de sources d'énergie alternatives.

Dans ce contexte, le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) est également inclus, et la directive reconnaît qu'il joue un rôle décisif dans le secteur du transport lourd, tant sur terre qu'en mer. La directive a établi que, par le biais des cadres stratégiques nationaux respectifs, les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2025, un nombre suffisant de points de ravitaillement sera installé dans les ports maritimes appartenant au réseau central du RTE-T (Réseau transeuropéen de transport) et, d'ici le 31 décembre 2030, aussi dans les principaux ports intérieurs.

## Normes applicables au niveau national et transposition des directives européennes

Les normes suivantes s'appliquent aux infrastructures GNL en Italie :

- **Décret législatif n° 257 du 16/12/2016** : Réglementation d'application de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La directive 2014/94/UE relative aux carburants alternatifs prévoit le renforcement de l'utilisation de l'électricité, de l'hydrogène, du gaz naturel (GNC et GNL) et du GPL dans les transports, dans le but de réduire la consommation des produits pétroliers plus polluants et, par conséquent, les émissions atmosphériques, afin d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions nocives de gaz à effet de serre.

- **Décret législatif n° 104 du 16 juin 2017** pour l'application de la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, conformément aux articles 1 et 14 de la loi n° 114 du 9 juillet 2015

- **Décret législatif n° 169 du 4 août 2016** « Réorganisation, rationalisation et simplification de la réglementation concernant les autorités portuaires visée par la loi n° 84 du 28 janvier 1994, en application de l'article 8, paragraphe 1, lettre f), de la loi n° 124 du 7 août 2015 »

- **Décret législatif n° 127 du 30 juin 2016** « Normes pour la réorganisation de la réglementation en matière de conférence de services, en application de l'article 2 de la loi n° 124 du 7 août 2015 »

- **Décret législatif n° 105 du 26 juin 2015** « Application de la directive 2012/18/UE (« Seveso III ») concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ».

- **Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104** "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114".
- **Legge 7 Agosto 2015, n. 124** "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche"
- **Decreto Ministeriale 7 Agosto 2012** "Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151".
- **Decreto del Presidente della Repubblica, n. 151, del 1° agosto 2011** "Regolamento Recante Semplificazione della Disciplina dei Procedimenti Relativi alla Prevenzione degli Incendi, a Norma dell'articolo 49, comma 4- Quater, del Decreto-legge 31 Maggio 2010, No. 78, Convertito, con Modificazioni, dalla Legge 30 Luglio 2010, No. 122."
- **Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81** "Testo Unico in Materia di Salute e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro"
- **Legge 29 Novembre 2007, n. 222** "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale".
- **Decreto Legislativo 3 Aprile 2006, n. 152** "Norme in materia ambientale"
- **Decreto ministeriale 9 maggio 2001** "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante". Fornisce alle autorità competenti, in materia pianificatoria, gli strumenti idonei per una corretta gestione delle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante. In particolare, con riferimento alla destinazione e all'utilizzo dei suoli, il decreto prescrive di mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti e gli insediamenti circostanti, stabilendo delle classi di compatibilità finalizzate a ridurre il rischio di incidenti rilevanti limitandone le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente.
- **Legge 28 Gennaio 1994, n. 84** "Riordino della legislazione in materia portuale"
- **Legge 7 agosto 1990, n. 241** "Nuove norme sul procedimento amministrativo"
- **Regio Decreto 30 Marzo 1942, n. 327** "Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione"
- **Decreto del presidente della repubblica 15 Febbraio 1952, n. 328** "Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima) "

## Emissioni in atmosfera delle navi

Nel 2008, l'Organizzazione marittima internazionale - IMO ha adottato una risoluzione che modifica l'allegato VI della convenzione MARPOL, che introduce:

- limiti di contenuto di zolfo dello 0,1% nelle aree SECA dal 1° gennaio 2015
- un contenuto di zolfo dello 0,5% nelle aree marittime al di fuori delle aree SECA dal 1° gennaio 2020.

La risoluzione IMO è stata attuata dalla direttiva 2012/33/UE il 21 novembre 2012.

In Italia, la direttiva è stata recepita con il Decreto Legislativo n. 112/2014, che nell'art. 1 modifica l'art. 295 del Decreto Legislativo n. 152/2006 introducendo i limiti alle emissioni di zolfo.

L'Organizzazione marittima internazionale ha fissato un limite dello 0,5% per le emissioni di zolfo a bordo delle navi (o 5 kg di zolfo per tonnellata metrica di combustibile). La nuova normativa, denominata IMO 2020, in vigore il 1° gennaio 2020 e sostituisce quella precedente con limite del 3,5%. Tale limite può essere rispettato anche utilizzando prodotti a più alto tenore di zolfo, grazie all'abbattimento delle emissioni di SOx fino al livello corrispondente dello 0,5% attraverso il lavaggio dei fumi con appositi scrubber, oppure utilizzando in alternativa Gas naturale liquefatto (GNL).

Le navi avranno opzioni limitate per rispettare il limite, con costi di produzione più elevati. Tra queste opzioni c'è quella di passare ai sistemi di propulsione a gas naturale liquido (GNL).

È improbabile che nel breve periodo venga adottata questa opzione a causa dei limiti sul numero di porti dotati di rifornimento di GNL.

Lo sviluppo di queste infrastrutture è indispensabile per ottenere questi obiettivi.



- **Décret législatif n° 104 du 16 juin 2017** « Application de la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, conformément aux articles 1 et 14 de la loi n° 114 du 9 juillet 2015 ».
- **Loi n° 124 du 7 août 2015** « Délégation au gouvernement en matière de réorganisation des administrations publiques »
- **Décret ministériel du 7 août 2012** « Dispositions relatives aux modalités de dépôt des demandes concernant les procédures de prévention des incendies et à la documentation à joindre, conformément à l'article 2, paragraphe 7, du décret du Président de la République n° 151 du 1er août 2011 »
- **Décret du Président de la République n° 151 du 1er août 2011** « Règlement portant simplification de la réglementation des procédures d'application relatives à la prévention des incendies, conformément à l'article 49, paragraphe 4 quater, du décret-loi n°78 du 31 mai 2010, transposé et modifié par la loi n° 122 du 30 juillet 2010. »
- **Décret législatif n° 81 du 9 avril 2008** « Texte unique en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail »
- **Loi n° 222 du 29 novembre 2007** « Transposition en loi et modification du décret-loi n° 159 du 1er octobre 2007, portant interventions urgentes en matière économique et financière pour le développement et l'équité sociale »
- **Décret législatif n° 152 du 3 avril 2006** « Normes en matière d'environnement »
- **Décret ministériel du 9 mai 2001** « Exigences minimales de sécurité en matière de planification urbaine et territoriale pour les zones concernées par des établissements présentant un risque d'accident majeur». Il donne aux autorités compétentes les outils de planification autorisant la bonne gestion des zones concernées par les établissements présentant un risque d'accident majeur.  
En matière d'estimation et d'utilisation des sols, le décret prévoit notamment de préserver une distance de sécurité adéquate entre les établissements et les installations environnantes, en définissant des classes de compatibilité destinées à réduire le risque d'accidents majeurs et à en limiter les conséquences pour l'homme et l'environnement.
- **Loi n° 84 du 28 janvier 1994** « Réorganisation de la législation portuaire »
- **Loi n° 241 du 7 août 1990** « Nouvelles normes sur les procédures administratives »
- **Décret royal n° 327 du 30 mars 1942** « Approbation du texte définitif du Code de la navigation »
- **Décret du Président de la République n° 328 du 15 février 1952** « Validation du règlement d'exécution du Code de la navigation (navigation maritime) »

## Émissions atmosphériques des navires

En 2008, l'Organisation Maritime Internationale (IMO) a adopté une résolution modifiant l'annexe VI de la convention MARPOL, qui introduit :

- Des limites de teneur en soufre de 0,1 % dans les zones SECA à compter du 1er janvier 2015 ;
- Une teneur en soufre de 0,5% dans les zones maritimes extérieures aux zones SECA à compter du 1er janvier 2020.

La résolution de l'IMO a été concrétisée par la directive 2012/33/UE le 21 novembre 2012.

En Italie, la directive a été transposée par le décret législatif n° 112/2014 dont l'art. 1 modifie l'art. 295 du décret législatif n° 152/2006 introduisant les limites d'émissions de soufre.

L'Organisation Maritime Internationale a fixé une limite de 0,5 % pour les émissions de soufre à bord des navires (soit 5 kg de soufre par tonne métrique de carburant). La nouvelle norme, dénommée IMO 2020, en vigueur du 1er janvier 2020 et remplace la norme précédente établissant une limite de 3,5 %. Pour satisfaire cette limite, il est possible d'employer soit des produits à teneur en soufre plus élevée, auquel cas il convient de réduire les émissions de SOx jusqu'au niveau prévu de 0,5 % par épuration des fumées à l'aide d'un scrubber adapté, soit du gaz naturel liquéfié (GNL).

Pour respecter ce seuil, les navires disposeront d'options limitées qui s'accompagneront de coûts de production plus élevée. Parmi ces options celle d'adopter les systèmes de propulsion à gaz naturel liquéfié (GNL). Il est improbable que cette option soit privilégiée dans le court terme imposé, en raison du nombre limité de ports équipés d'installations de ravitaillement en GNL.

Le déploiement de ce type d'infrastructures est indispensable en vue d'atteindre ces objectifs.

## Agreement for transport of Dangerous goods by Road (ADR)

Dal 1999, in Italia (come nella maggior parte dei paesi dell'Unione Europea) il trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose su strada è regolata dal trattato ADR.

L'ADR, acronimo di Agreement for transport of Dangerous goods by Road, è l'Accordo europeo relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada.

L'ADR sul trasporto di merci pericolose è un accordo internazionale tra paesi dell'ONU (Organizzazione delle Nazioni Unite) la cui finalità è quella di armonizzare le norme di sicurezza attinenti i trasporti internazionali di merci su strada, nonché di garantire per tali trasporti un livello accettabile di sicurezza. I paesi che hanno sottoscritto l'ADR attualmente sono 48.

L'Accordo è stato siglato a Ginevra il 30 settembre 1957 sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa (ECE) ed è entrato in vigore il 29 gennaio 1968 (ratificato in Italia con legge 12 agosto 1962, n.1839). L'accordo è una guida molto dettagliata e specializzata relativa ad un elenco di migliaia di merci pericolose, che viene modificato ogni due anni circa prendendo in considerazione gli sviluppi nella tecnologia dei veicoli, imballaggi, attrezzature, materiali pericolosi, la tutela dell'ambiente e del personale, ecc. ADR è uno "strumento vivo" che viene continuamente modificato. L'accordo comprende il corpo principale dei termini dell'accordo e due allegati che si riferiscono al confezionamento ed etichettatura dei materiali esaminati e alla costruzione, attrezzature e il funzionamento dei veicoli che trasportano le merci in questione.

L'Unione Europea al fine di uniformare le norme inerenti il trasporto di merci pericolose sul territorio dell'Unione, ha emesso la direttiva 2008/68/CE, con la quale vengono armonizzate le disposizioni tecniche per il trasporto su strada, per ferrovia e per vie interne navigabili facendo diretto riferimento negli allegati ai corrispondenti Accordi Internazionali ADR, RID e ADN.

Con il Decreto del Ministero dei Trasporti del 12 febbraio 2019, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 5 aprile 2019, l'Italia ha recepito – tra gli altri – l'ADR 2019, attuando le ultime modifiche intervenute sulla direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose (v. Trasporto interno di merci pericolose – Dal 2019 le nuove versioni di ADR, RID e ADN), trasposta nell'ordinamento italiano tramite il Decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35.

Il GNL è classificato nelle liste ADR con le caratteristiche riportate nell'immagine seguente:

N° ONU	1972
(3.1.2) Nom et description Nome e descrizione	MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL (à haute teneur en méthane) LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ METANO LIQUIDO REFRIGERATO o GAS NATURALE LIQUIDO REFRIGERATO (ad alto tenore in metano)
(2.2) Classe	2 (Gaz) (Gas)
(2.2) Code de classification Codice di classificazione	3F (gaz liquéfié réfrigéré inflammable) (gas liquefatto refrigerato infiammabile)
(5.2.2) Étiquettes Etichette	2.1 (gaz inflammable, risque d'incendie, risque d'explosion) (gas infiammabile, pericolo di incendio, pericolo di esplosione)
(5.3.2.3) Numéro d'identification du danger No. identificazione del pericolo	223 (gaz liquéfié réfrigéré inflammable) (gas liquefatto refrigerato infiammabile)

*Immagine 4: Elenco delle caratteristiche principali e riferimenti per GNL secondo ADR*



## Agreement for transport of Dangerous goods by Road (ADR)

Depuis 1999, en Italie (comme dans la plupart des pays de l'Union européenne), le transport national et international de marchandises dangereuses sur route est réglementé par le traité ADR.

L'ADR, acronyme d'Agreement for transport of Dangerous goods by Road, est l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses sur route.

L'ADR relatif au transport de marchandises dangereuses est un accord international conclu entre les pays de l'ONU (Organisation des Nations unies) dans le but d'harmoniser les normes de sécurité relatives aux transports internationaux de marchandises sur route, ainsi que de garantir que ces transports s'accompagnent d'un niveau de sécurité acceptable. 48 pays sont actuellement signataires de l'ADR.

Signé à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'accord est entré en vigueur le 29 janvier 1968 (ratifié en Italie par la loi n° 1839 du 12 août 1962). Il s'agit d'un guide très détaillé et spécialisé portant sur une liste de milliers de marchandises dangereuses. Il est mis à jour tous les deux ans afin de tenir compte de l'évolution des technologies dans le domaine des véhicules, du conditionnement et de l'outillage, mais aussi des matières dangereuses, de la protection de l'environnement et des personnes, etc. L'ADR est un « outil vivant » qui est modifié en continu. L'accord comprend le corps principal des termes de l'accord et deux annexes qui portent sur l'emballage et l'étiquetage des matériaux examinés et sur la construction, l'équipement et l'exploitation des véhicules transportant les marchandises en question.





Dans un souci d'uniformisation des normes inhérentes au transport de marchandises dangereuses sur son territoire, l'Union européenne a publié la directive 2008/68/CE, qui harmonise les dispositions techniques liées au transport routier, ferroviaire et par voies de navigation intérieures en faisant directement référence dans ses annexes aux accords internationaux correspondants (ADR, RID et ADN).

Avec le décret du ministère des Transports du 12 février 2019, publié au Journal Officiel du 5 avril 2019, l'Italie a transposé, entre autres, l'ADR 2019, appliquant ainsi les dernières modifications apportées à la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (voir l'article Transport intérieur de marchandises dangereuses – Nouvelles versions de l'ADR, du RID et de l'ADN en 2019), transposée dans la réglementation italienne par le décret législatif n° 35 du 27 janvier 2010.

Le GNL est intégré aux listes de l'ADR, sous les caractéristiques indiquées dans l'image suivante :

N° ONU	1972
(3.1.2) Nom et description Nome e descrizione	MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL (à haute teneur en méthane) LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ METANO LIQUIDO REFRIGERATO o GAS NATURALE LIQUIDO REFRIGERATO (ad alto tenore in metano)
(2.2) Classe	2 (Gaz) (Gas)
(2.2) Code de classification Codice di classificazione	3F (gaz liquéfié réfrigéré inflammable) (gas liquefatto refrigerato infiammabile)
(5.2.2) Étiquettes Etichette	2.1 (gaz inflammable, risque d'incendie, risque d'explosion) (gas infiammabile, pericolo di incendio, pericolo di esplosione)
(5.3.2.3) Numéro d'identification du danger No. identificazione del pericolo	223 (gaz liquéfié réfrigéré inflammable) (gas liquefatto refrigerato infiammabile)

Image 4 : Liste des caractéristiques principales et des références du GNL selon l'ADR

<p>Il numero di identificazione del pericolo (223) e il numero ONU (1972) sono essenziali per l'identificazione del materiale pericoloso e sono scritti sulla targhetta arancione che è posta sui lati anteriore e posteriore dei veicoli per il trasporto.</p>	
<p>I container utilizzati per il trasporto di GNL devono essere contrassegnati con le etichette che mostra la classe di rischio nr. 2.1.</p>	
<p>I camion GNL devono avere le piastre arancioni poste sul davanti e ai lati posteriori del veicolo.</p>	
<p>Le etichette rischio devono essere posizionate sui lati e sul retro del contenitore.</p>	

## La Direttiva TPED (Direttiva Attrezzature a Pressione Trasportabili)

La direttiva TPED (2010/35/UE) stabilisce norme dettagliate riguardanti le attrezzature a pressione trasportabili per rafforzare la sicurezza e garantire la libera circolazione di tali attrezzature nell'Unione europea (UE). Inoltre, definisce i requisiti di conformità, le valutazioni di conformità e le procedure di conformità in relazione alle attrezzature a pressione trasportabili.

In Italia è stata recepita con il Decreto Legislativo 12 giugno 2012, n. 78, Attuazione della direttiva 2010/35/UE, in materia di attrezzature a pressione trasportabili e che abroga le direttive 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE.





## Normative in materia ambientale

La direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente "La valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente" ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica nel diritto comunitario in data 27 giugno 2001.

La suddetta direttiva è stata recepita in Italia nel luglio 2007 con il D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) concernente Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione di impatto ambientale (VIA), e per l'Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC) la cui Parte Seconda è stata interamente sostituita dal decreto legislativo del 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs. 152/2006".

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, l'iter autorizzativo dell'intervento di realizzazione di un impianto SSLNG all'interno del terminale portuale risulta di complessa definizione in quanto:

- L'attuale normativa prevede invece che i terminali di rigassificazione del GNL siano sottoposti ad una procedura di VIA statale (Allegato II alla parte seconda del Dlgs 152/2006)
- Mentre per i terminali di rigassificazione è sufficientemente definito un percorso sia in ambito VIA sia per quanto riguarda la Autorizzazione alla costruzione ed esercizio, lo stesso non può ancora esser detto per i depositi costieri (impianti di stoccaggio e distribuzione) di GNL e per i servizi SSLNG all'interno del sedime portuale
- Gli interventi di infrastrutture di stoccaggio e bunkeraggio in area portuale in oggetto si colloca in un contesto intermedio tra i due casi sopra descritti (modifiche a un Terminale di rigassificazione/ Impianto di stoccaggio e distribuzione del GNL).

<p>Indispensables pour pouvoir identifier la matière dangereuse, le numéro d'identification du danger (223) et le numéro ONU (1972) sont reportés sur la plaque orange placée à l'avant et à l'arrière des véhicules de transport.</p>	
<p>Les conteneurs utilisés pour le transport du GNL doivent porter les étiquettes indiquant la classe de risque n° 2.1.</p>	
<p>Les camions de GNL doivent porter les plaques orange à l'avant et sur les côtés arrière.</p>	
<p>Les étiquettes de danger doivent être apposées sur les côtés et à l'arrière du conteneur.</p>	

## La Directive Équipements Sous Pression Transportables (TPED)

La directive TPED (2010/35/UE) établit des normes détaillées relatives aux équipements sous pression transportables afin de renforcer la sécurité et de garantir la libre circulation de ces équipements au sein de l'Union européenne (UE). Elle définit par ailleurs les exigences de conformité, les évaluations de la conformité et les procédures d'évaluation de la conformité en matière d'équipements sous pression transportables.

En Italie, elle a été transposée par le décret législatif n° 78 du 12 juin 2012 « Application de la directive 2010/35/ UE relative aux équipements sous pression transportables et abrogeant les directives 76/767/ CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE ».

## Normes environnementales

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement a introduit, le 27 juin 2001, la notion d'évaluation environnementale des activités stratégiques dans le droit communautaire.

Cette directive a été transposée en droit italien en juillet 2007 par le décret législatif n° 152 du 3 avril 2006 (normes environnementales) relatif aux procédures d'évaluation environnementale des activités stratégiques (VAS), d'étude d'impact environnemental (VIA) et d'autorisation environnementale intégrée (IPPC) dont la deuxième partie a été entièrement remplacée par le décret législatif n° 4 du 16 janvier 2008 portant « nouvelles dispositions correctives et intégratives du décret législatif 152/2006 ».

En ce qui concerne les aspects environnementaux, le processus d'autorisation de l'intervention de réalisation d'une installation SSLNG au sein du terminal portuaire est difficile à définir, car :

- Les normes actuelles prévoient que les terminaux de regazéification du GNL doivent être soumis à une procédure de VIA d'État (annexe II à la deuxième partie du décret législatif 152/2006) ;
- Si les terminaux de regazéification font l'objet d'un parcours correctement défini tant dans le domaine de la VIA que de l'autorisation de construction et d'exploitation, cela n'est pas encore vrai pour les dépôts côtiers (installations de stockage et de distribution) de GNL et pour les services SSLNG à l'intérieur du port ;
- Les interventions associées aux infrastructures de stockage et de soutage en zone portuaire s'inscrivent dans un contexte intermédiaire entre les deux cas ci-dessus (modifications apportées à un terminal de regazéification/installation de stockage et de distribution du GNL).

### ***Impianti con capacità maggiore di 20.000 m3***

Per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale, gli stoccaggi di GNL con capacità complessiva superiore a 20.000 mc devono essere sottoposti a VIA statale, così come previsto dall'allegato II del Dlgs 152/2006 modificato dal Dlgs 104/2017.

Ai fini di una più chiara definizione dell'iter, un confronto diretto con le autorità competenti è comunque consigliato in fase preliminare.

### ***Impianti con capacità minore di 20.000 m3 o minore di 200 t***

Per impianti con stoccaggi di capacità complessiva inferiore ai 20.000 mc l'iter si semplifica con il procedimento di Autorizzazione unica al MiSE (Ministero Sviluppo economico) e con stoccaggi inferiori a 200 t l'autorità competente non è il MiSE ma direttamente la Regione o Ente delegato.

## **Iter autorizzativi**

Il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 in attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114, modifica la Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, introducendo:

- 1) La facoltà per il proponente di richiedere, in alternativa al provvedimento di VIA ordinario, il rilascio di un "provvedimento unico ambientale", che coordina e sostituisce tutti i titoli abilitativi/autorizzativi in materia ambientale
- 2) La riduzione complessiva dei tempi per la conclusione dei procedimenti, cui è abbinata la qualificazione di tutti i termini come "perentori" ai sensi e agli effetti della disciplina generale sulla responsabilità disciplinare e amministrativo-contabile dei dirigenti, nonché sulla sostituzione amministrativa in caso di inadempienza.
  - a. Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA: durata 90 gg. - max di 270 gg. (con richiesta integrazioni, sospensione e proroga termini valutazione); tempi medi attuali MATTM: 11 mesi);
  - b. Procedimento di VIA (cd. ordinario): durata 195 gg. - max 405 gg. (con inchiesta pubblica controdeduzioni, richiesta modifiche/integrazioni, sospensione dei tempi, ripubblicazione, controdeduzioni su ripubblicazione, proroga tempi valutazione);
  - c. Procedimento di VIA , gestita con Procedimento Unico Ambientale - PUA: durata 325 gg. - max 505 gg. (con richiesta integrazioni, ripubblicazione e sospensione, rimessione al Consiglio dei Ministri)
- 3) Una norma transitoria che consenta al proponente di richiedere l'applicazione della nuova disciplina e delle relative semplificazioni procedurali introdotte anche ai procedimenti già avviati.
- 4) L'eliminazione dell'obbligo di presentare gli elaborati progettuali per la verifica di assoggettabilità a VIA: unico elaborato sarà lo Studio Preliminare Ambientale, con contenuti definiti (nuovo Allegato IV bis) come previsto dalla normativa europea.
- 5) Elaborati progettuali con un livello informativo e di dettaglio equivalente a quello del progetto di fattibilità tecnico economica (ex D.lgs. 50/2016) o comunque a un livello tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti, con la possibilità di aprire con l'autorità in qualsiasi momento un confronto per condividere la definizione del livello di dettaglio degli elaborati progettuali (nuova disposizione per lo «scoping» progettuale).

### **Installations d'une capacité supérieure à 20 000 m<sup>3</sup>**

En ce qui concerne l'étude d'impact environnemental, les installations de stockage de GNL dont la capacité totale est supérieure à 20 000 m<sup>3</sup> doivent faire l'objet d'une VIA d'État, comme le prévoit l'annexe II du décret législatif 152/2006 modifiée par le décret législatif 104/2017. Dans tous les cas, il est recommandé, dans un souci de définition claire du processus d'autorisation, d'organiser une rencontre directe avec les autorités compétentes lors de la phase préliminaire.

### **Installations d'une capacité inférieure à 20 000 m<sup>3</sup> ou inférieure à 200 tonnes**

Le processus d'autorisation associé aux installations présentant une capacité de stockage totale inférieure à 20 000 m<sup>3</sup> est simplifié grâce à la procédure d'Autorisation unique mise en place par le MiSE (ministère du Développement économique). Si la capacité de stockage est inférieure à 200 t, l'autorité compétente n'est plus le MiSE, mais directement la région ou l'entité déléguée.

## **Procédures d'autorisation**

Le décret législatif n° 104 du 16 juin 2017 pour l'application de la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, conformément aux articles 1 et 14 de la loi n° 114 du 9 juillet 2015 modifie la deuxième partie du décret législatif 152/2006, introduisant :

1) La faculté, pour le promoteur, de demander, en tant qu'alternative à la procédure de VIA ordinaire, la mise en place d'une « procédure environnementale unique » qui coordonne et remplace tous les certificats de qualification/ d'autorisation dans le domaine environnemental.

2) Une réduction globale des délais de conclusion des procédures, assortie d'une qualification de l'ensemble des termes comme « obligatoires » au sens et aux effets de la réglementation générale sur la responsabilité réglementaire et administrative/comptable des dirigeants, ainsi que sur les sanctions administratives en cas de non-exécution.

a. Procédure de vérification de l'assujettissement à la VIA : durée 90 jours - maxi. 270 jours (avec demande de compléments, suspension et prorogation des délais d'évaluation); délais moyens actuels du MATTM : 11 mois)

b. Procédure de VIA (ordinaire) : durée 195 jours – maxi. 405 jours (avec information publique, contre arguments, demande de modifications/compléments, suspension des délais, republication, contre arguments après republication, prorogation des délais d'évaluation)

c. Procédure de VIA gérée par l'intermédiaire d'une procédure environnementale unique - PUA : durée 325 jours – maxi. 505 jours (avec demande de compléments, republication et suspension, renvoi au Conseil des Ministres)

3) Une norme transitoire qui permet au promoteur de demander l'application de la nouvelle réglementation et des simplifications de procédure qu'elle introduit pour les procédures en cours.

4) La suppression de l'obligation de présenter les documents de projet au titre de la vérification de l'assujettissement à la VIA : le seul document demandé sera l'Examen environnemental préliminaire, dont le contenu est défini (nouvelle annexe IV bis) par la norme européenne.

5) Des documents de projet présentant un niveau d'information et de détail équivalent à celui du projet de faisabilité technique et économique (en application du décret législatif 50/2016) ou, au minimum, un niveau autorisant l'exécution de l'étude d'impact, avec la possibilité d'organiser à tout moment une réunion avec les autorités dans le but de définir le niveau de détail demandé pour les documents de projet (nouvelle disposition pour le « scoping » du projet).

6) Modifiche o estensioni di opere esistenti: possibilità di richiedere all'autorità competente una «valutazione preliminare» per individuare l'eventuale procedura da avviare (Decreto attuativo con definizione «liste di controllo» entro 60gg.).

7) Riorganizzazione del funzionamento della Commissione VIA e Comitato tecnico istruttorio di supporto, per migliorarne le performance, accelerare e rendere più efficienti le procedure, assicurando la copertura dei costi di funzionamento a valere esclusivamente sui proventi tariffari dei proponenti.

8) Completa digitalizzazione degli oneri informativi a carico dei proponenti, eliminazione degli obblighi di pubblicazione sui mezzi di stampa.

9) Rimodulazione delle competenze tra Stato e Regioni (settore energetico e trasporti).

## Normative in materia paesaggistica

L'autorizzazione paesaggistica, disciplinata dal Codice dei beni culturali (D.Lgs. 42/2004), è obbligatoria per qualsiasi intervento in un'area soggetta a tutela paesaggistica e deve essere richiesta all'ente competente per convalidare la compatibilità paesaggistica dell'intervento stesso.

A seconda dell'intervento, si possono usare tre procedure diverse:

- Intervento libero: senza obbligo di autorizzazione paesaggistica, semplice obbligo di richiesta di autorizzazione edilizia (se necessario);
- Autorizzazione paesaggistica semplificata con modelli unificati e procedura da concludere entro un massimo di 60 giorni;
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria: per interventi su larga scala, con una procedura più lunga (fino a 120 giorni).

Coloro che desiderano eseguire dei lavori devono presentare all'amministrazione competente, dopo aver accertato il tipo di permesso in questione, il progetto che presenta gli interventi previsti, accompagnato dalla documentazione richiesta.

Il permesso è valido per un periodo di cinque anni, dopo di che il lavoro deve essere ripresentato per l'approvazione. Se il lavoro è iniziato durante il periodo quinquennale del permesso, può essere completato non più tardi di un anno dopo la fine del periodo quinquennale.

## Normative inerenti alla Sicurezza - SEVESO

La direttiva 2012/18/UE è stata recepita in Italia col D.lgs 105/2015 è relativa al controllo di pericolo di incidente rilevante connesso a sostanze pericolose.

In tale decreto si definisce la tipologia di impianto in relazione ai quantitativi ed alla tipologia di sostanze presenti. Per l'assoggettabilità alla normativa Seveso, esistono due soglie che prevedono adempimenti autorizzativi più o meno estesi: per quanto riguarda il GNL la "soglia bassa" si riferisce a stoccaggi compresi tra 50 e 200 t e la "soglia alta" per stoccaggi superiori a 200 t.



6) Modifications ou extensions d'ouvrages existants : possibilité de demander aux autorités compétentes une « évaluation préliminaire » afin d'identifier l'éventuelle procédure à entamer (décret d'application avec définition de « listes de contrôle » sous 60 jours).

7) La réorganisation du fonctionnement de la Commission VIA et du Comité technique d'instruction, afin d'améliorer leurs performances, d'accélérer et de rationaliser leurs procédures, en garantissant que les coûts de fonctionnement sont exclusivement couverts par les revenus tarifaires des promoteurs.

8) La numérisation totale du devoir d'information échéant aux promoteurs, avec la suppression de l'obligation de publication sur support imprimé.

9) La re-modulation des compétences entre État et régions (secteur énergétique et transports).

## Normes paysagères

L'autorisation paysagère, régie par le Code des biens culturels (décret législatif 42/2004), est obligatoire pour toute intervention en zone soumise à la protection paysagère et doit être demandée à l'entité compétente afin de valider la compatibilité paysagère de ladite intervention.

Selon l'intervention visée, il sera possible d'avoir recours à trois procédures différentes :

- Intervention libre : sans obligation d'autorisation paysagère, simple obligation de demande d'autorisation de construction (le cas échéant) ;
- Autorisation paysagère simplifiée avec modèles unifiés et procédure devant être conclue dans un délai maximal de 60 jours ;
- Autorisation paysagère ordinaire : pour les interventions de grande envergure, avec procédure plus longue (jusqu'à 120 jours maximum).

Les sujets souhaitant effectuer des travaux doivent présenter à l'administration compétente, après s'être assurées du type de permis concerné, le projet présentant les interventions prévues, accompagné de la documentation requise.

L'autorisation est valable pour une période de cinq ans, après quoi l'œuvre doit être soumise à nouveau pour approbation. Si les travaux sont commencés pendant la période d'autorisation de cinq ans, ils peuvent être achevés au plus tard dans l'année qui suit l'expiration de la période de cinq ans.

## Normes relatives à la sécurité - SEVESO

La directive 2012/18/UE a été transposée en droit italien par le décret législatif 105/2015, relatif au contrôle des dangers et incidents associés aux substances dangereuses.

Ce décret définit le type d'établissement en fonction du type et de la quantité des substances présentes. La norme Seveso met en place deux seuils prévoyant l'obtention d'autorisations plus ou moins étendues : en ce qui concerne le GNL, le « seuil bas » se rapporte à une installation de stockage dont la capacité est comprise entre 50 et 200 tonnes et le « seuil haut » à plus de 200 tonnes.

Per definizione e caratteristiche operative, gli impianti «small scale» ricadono nell'ambito di applicazione del decreto c.d. Seveso, nella categoria di impianto di soglia superiore. «Chiunque intende realizzare un nuovo stabilimento di soglia superiore, prima di dare inizio alla costruzione degli impianti, oltre a tutte le autorizzazioni previste dalla legislazione vigente, deve ottenere il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2; a tal fine, presenta al CTR di cui all'articolo 10, un rapporto preliminare di sicurezza redatto secondo i criteri di cui all'allegato C. Il permesso di costruire non può essere rilasciato in mancanza del nulla osta di fattibilità...»

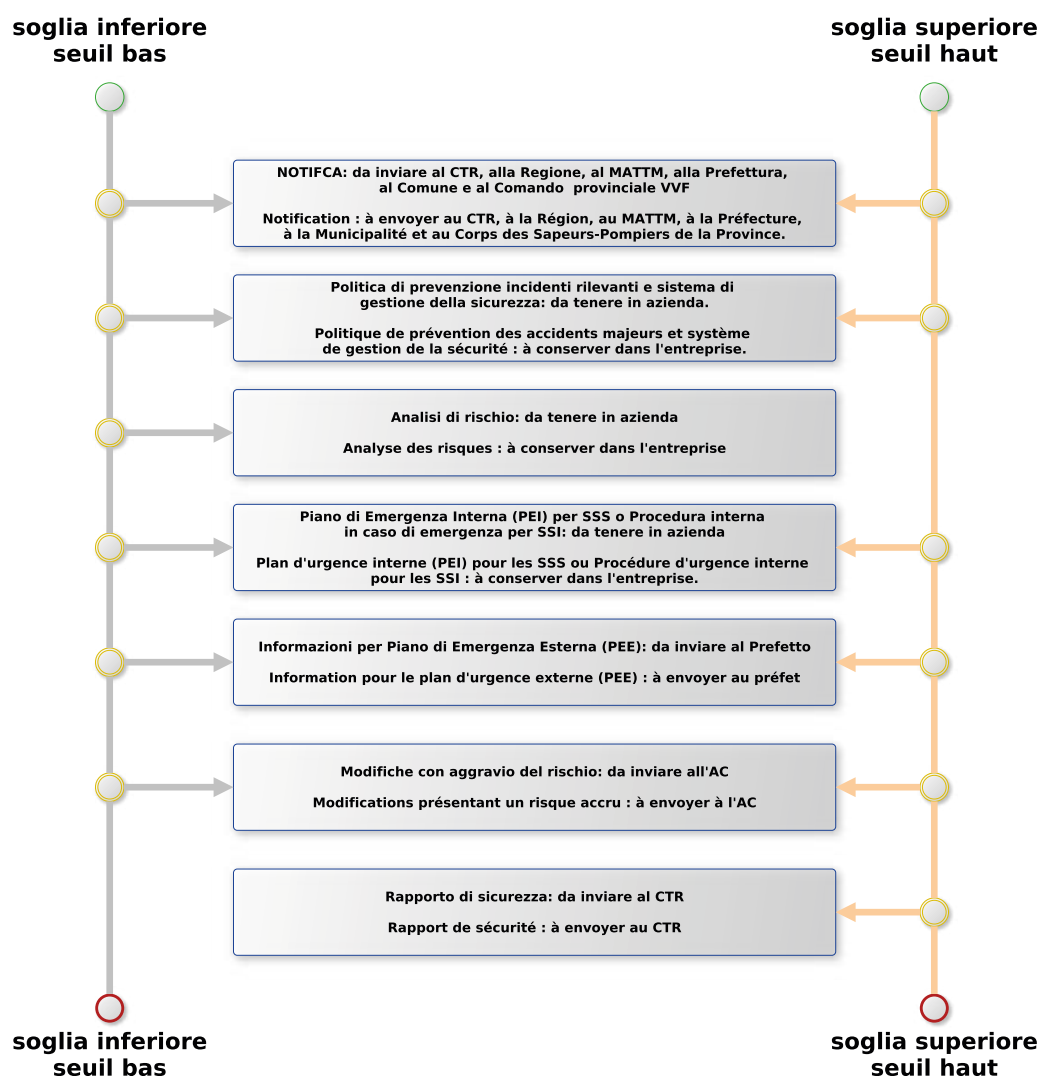


Immagine 5 : Sviluppato su dati di ARPA Lombardia

La procedura dipenderà dalla capacità dell'impianto.

Dato che la normativa su questo punto potrebbe avere diverse interpretazioni è consigliabile esplorare con le autorità competenti (Comitato Tecnico Regionale e Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco Competente per territorio) la possibilità di valutare un aggravio o meno del rischio in luogo del Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità.



En raison de leur définition et de leurs caractéristiques opérationnelles, les installations « small scale » se rangent, au titre du décret Seveso, dans la catégorie établissement seuil haut. « Quiconque souhaite réaliser un nouvel établissement seuil haut doit, avant de lancer la construction des installations, obtenir en complément de toutes les autorisations prévues par la législation en vigueur l'autorisation de faisabilité visée par l'article 17, paragraphe 2 ; à ce titre, il doit présenter au CTR visé par l'article 10 un rapport préliminaire de sécurité rédigé selon les critères prévus à l'annexe C. Le permis de construire ne peut être délivré en l'absence d'autorisation de faisabilité... ».

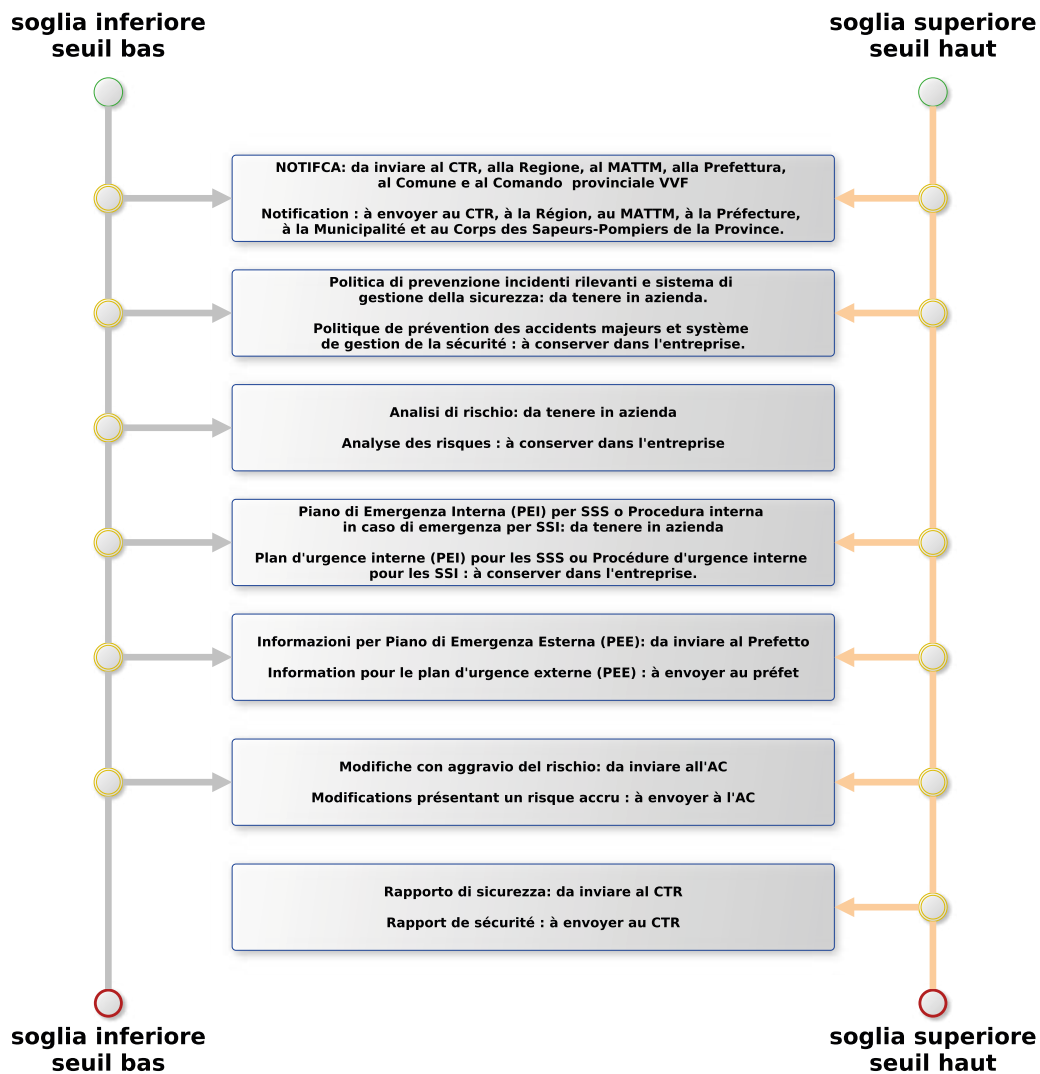


Image 5: Développé sur données de ARPA Lombardia

La procédure à appliquer dépend de la capacité de l'installation. Étant donné que les normes relatives à ce point pourraient être interprétées de diverses manières, il est recommandé d'étudier, avec les autorités compétentes (Comité technique régional et Direction provinciale des sapeurs-pompiers compétente pour le territoire), la possibilité d'estimer l'augmentation du niveau de risque associée au nouvel établissement en remplacement du rapport préliminaire de sécurité pour la phase d'autorisation de faisabilité.

## Disciplina delle Autorità portuali D. Lgs. 4 Agosto 2016, n. 169

Il decreto ha riorganizzato la disciplina delle Autorità portuali che hanno un ruolo centrale per la logistica petrolifera e per il futuro del GNL.

Una parte di rilievo della logistica primaria è costituita dai depositi costieri, che operano in regime di deposito doganale e fiscale.

Il riordino ha permesso un maggior coordinamento della programmazione delle infrastrutture e maggior snellezza nelle procedure in area portuale.

## Legge 4 aprile 2012, n. 35

La legge 35/2012, agli articoli 57 e 57 bis, ha individuato una serie di infrastrutture ed insediamenti petroliferi definendoli strategici, ai sensi dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239, per i quali, le autorizzazioni sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico (MiSE), di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) per gli impianti definiti costieri, d'intesa con le Regioni interessate, tramite lo svolgimento di un procedimento unico.

Ai fini del rilascio dell'autorizzazione il Ministero dello Sviluppo Economico svolge l'istruttoria attraverso un procedimento unico.

All'esito dei lavori della Conferenza, il Ministero dello Sviluppo Economico, Direzione Generale Sicurezza degli Approvvigionamenti e delle Infrastrutture Energetiche, emana l'autorizzazione unica di cui al comma 2 dell'articolo 57 della legge 35/2012, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per gli impianti costieri e d'intesa con la Regione competente, nel rispetto del termine di 180 giorni, e nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990 n.241 e s.m.

## D.lgs. n. 257/2016 che recepisce la direttiva 2014/94/UE

Il Dlgs n. 257/2016 e il Quadro Strategico Nazionale (QSN) nelle parti dedicate al GNL definisce:

- il Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore trasporto (GNL, GNC, Idrogeno, Elettricità)
- le misure per la semplificazione delle procedure amministrative per le infrastrutture di stoccaggio di GNL, competenza MISE, MIT e Regioni (impianti <50t di competenza Comunale)

Il D. Lgs. 257/16 prevede norme autorizzative diversificate e tarate sulle specifiche realtà che vengono considerate:

- impianti di rigassificazione che intendono offrire anche il servizio di trasporto, stoccaggio e distribuzione di GNL (Art. 9)
- impianti definiti «small scale LNG» (Art. 10)
- depositi di stoccaggio del GNL di piccole dimensioni destinati ad alimentare le utenze finali (Art. 11).

## Réglementation des autorités portuaires D.Lgs. 4 Aout 2016, n. 169

Le décret réorganise la discipline des autorités portuaires, qui jouent un rôle central dans la logistique pétrolière et l'avenir du GNL.

Une part importante de la logistique primaire est constituée par les entrepôts côtiers, qui fonctionnent sous le régime de l'entrepôt douanier et fiscal.

Cette réorganisation a permis de mieux coordonner la planification des infrastructures et de rationaliser les procédures dans la zone portuaire.

## Loi du 4 avril 2012, n. 35

Les articles 57 et 57 bis de la loi n° 35/2012 identifient une série d'infrastructures et d'installations pétrolières, en les définissant comme stratégiques, conformément à l'article 1, alinéa 7, lettre i), de la loi n° 239 du 23 août 2004, pour lesquelles les autorisations sont délivrées par le ministère du Développement économique (MiSE), de concert avec le ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) pour les installations définies comme côtières, en accord avec les Régions concernées, à travers une procédure unique.

Afin de délivrer l'autorisation, le ministère du développement économique effectue l'enquête préliminaire par le biais d'une procédure unique.

À la fin des travaux de la Conférence, le Ministère du développement économique, Direction générale de la sécurité des approvisionnements et des infrastructures énergétiques, délivre l'autorisation unique visée au paragraphe 2 de l'article 57 de la loi 35/2012, en accord avec le Ministère des infrastructures et des transports pour les installations côtières et en accord avec la Région compétente, dans le délai de 180 jours, et conformément aux principes de simplification et aux procédures établies par la loi n° 241 du 7 août 1990, telle que modifiée.

## Décret législatif n° 257/2016 transposant la directive 2014/94/UE

Le décret législatif n° 257/2016 et le cadre stratégique national (CSN), dans les parties dédiées au GNL, établit :

- Le cadre stratégique national pour le développement du marché des carburants de substitution dans le secteur des transports (GNL, GNC, hydrogène, électricité) ;
- Mesures de simplification des procédures administratives pour les infrastructures de stockage de GNL relevant de la MISE, du MIT et des administrations régionales (installations relevant de la compétence municipale <50 tonnes).

Le décret législatif 257/16 prévoit des règles d'autorisation diversifiées et calibrées en fonction des réalités spécifiques considérées :

- Installations de regazéification prévoyant également de proposer des services de transport, de stockage et de distribution du GNL (art. 9)
- Installations dites « small scale LNG » (art. 10)
- Dépôts de stockage de GNL de petites dimensions destinées à alimenter les utilisateurs finaux (art. 11).

## Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) (Allegato III D. Lgs. 257/16)

Il QSN è un atto di indirizzo delegificato, che può essere modificato con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del MIT di concerto con il MSE, il MATT e il MEF. Il QSN ha il compito di formulare organicamente a livello nazionale gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale le politiche di promozione per ogni tipologia di combustibile alternativo tra cui il GNL.

Sul fronte delle autorizzazioni lo schema di Decreto copre tutte le fattispecie impiantistiche necessarie alla crescita dell'infrastruttura di distribuzione delineando i procedimenti necessari per la realizzazione degli stoccaggi, attraverso procedimenti semplificati e con previsione di tempi certi di conclusione degli stessi.

In particolare, con l'allegato III del Quadro, il Governo ha disposto che entro il 2025 nei porti marittimi nazionali venga "realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T", semplificando contestualmente l'iter autorizzativo dei progetti per nuovi depositi di gas liquido, che necessiteranno solo di una "autorizzazione unica, rilasciata dal Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e d'intesa con le Regioni interessate".

Il Quadro Strategico Nazionale, per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura comprende la sezione c) relativa alla fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi che si compone di due sottosezioni. La prima riguarda lo sviluppo del GNL per la navigazione marittima e interna, nonché per il trasporto stradale e per altri usi. Il QSN prevede, tra l'altro la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL nei porti anche all'esterno della rete centrale della TEN-T.

L'articolo 9 introduce un procedimento unico per l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio di tali impianti e contiene la previsione della possibilità per i titolari di infrastrutture che svolgono attività regolata, di svolgere attività di gestione e vendita del GNL per altre finalità, fermo restando l'obbligo di separazione contabile, in quanto queste ultime non rientrano tra le attività regolate.

L'articolo 10 fornisce le disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio di GNL non destinate all'alimentazione delle reti di trasporto di gas naturale, distinguendo impianti di capacità superiore a 200 tonnellate di competenza nazionale, da quelli di capacità compresa tra le 50 e le 200 tonnellate di competenza regionale. Per entrambe le fattispecie è prevista l'autorizzazione unica.

L'articolo 11 detta disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni (<50 t). Tali disposizioni si applicano agli impianti di liquefazione di gas naturale connessi o funzionali e ad impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché alle opere connesse ed alle infrastrutture indispensabili alla costruzione ed esercizio di detti impianti di stoccaggio ed introduce un procedimento semplificato, che riproduce molti dei caratteri semplificatori tipici della denuncia di inizio attività edilizia.

L'articolo 13 disciplina i casi in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 siano ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporti modifiche sostanziali del piano regolatore portuale, il procedimento unico di autorizzazione considera quindi contestualmente il progetto di variante del piano regolatore portuale.

## Le cadre stratégique national (QSN) (Annexe III du décret législatif 257/16)

Le QSN est un acte directeur de délégification pouvant être modifié par un décret du Président du Conseil des ministres sur proposition du MIT, en concertation avec le MSE, le MATT et le MEF. Le QSN a pour mission de formuler de manière organique au niveau national les objectifs de déploiement d'infrastructures et les politiques de promotion pour chaque type de carburant alternatif, dont le GNL.

En ce qui concerne les autorisations, le projet de décret couvre tous les tenants et aboutissants des installations requises pour assurer la croissance des infrastructures de distribution, en identifiant les procédures nécessaires pour la réalisation des installations de stockage, grâce notamment à des procédures simplifiées assorties de délais garantis. Dans l'annexe III du cadre, le gouvernement a notamment stipulé que d'ici 2025, « un nombre adéquat de points de ravitaillement pour le GNL sera mis en place » dans les ports maritimes nationaux « afin de permettre aux navires destinés à la navigation intérieure ou à la navigation maritime alimentés au GNL de naviguer sur le réseau central du RTE-T », en simplifiant le processus d'autorisation des projets de nouveaux dépôts de gaz liquéfié, qui devront uniquement recevoir une « autorisation unique, délivrée par le ministère du Développement économique, en concertation avec le ministère des Infrastructures et des Transports et avec l'accord des régions concernées ».

Le cadre stratégique national pour le développement du marché des carburants alternatifs dans le secteur des transports et la réalisation des infrastructures correspondantes comprend la section c) relative à la fourniture de gaz naturel pour le transport et d'autres usages, qui se compose de deux sous-sections. La première concerne le développement du GNL pour la navigation maritime et intérieure, ainsi que pour le transport routier et d'autres usages. Le QSN prévoit entre autres une évaluation de la nécessité d'instaurer des points de ravitaillement pour le gaz naturel liquéfié GNL dans les ports ne faisant pas partie du réseau central du RTE-T.

L'article 9 introduit une procédure unique pour l'obtention de l'autorisation de construction et d'exploitation de ces installations, et prévoit la possibilité, pour les propriétaires d'infrastructures exécutant des activités réglementées, de proposer des activités de gestion et de vente du GNL dans d'autres buts, à condition de respecter l'obligation de séparation comptable puisque ces dernières n'entrent pas dans le cadre des activités réglementées.

L'article 10 définit les dispositions relatives aux infrastructures de stockage de GNL non destinées à alimenter les réseaux de transport de gaz naturel et établit une distinction entre les installations de capacité supérieure à 200 tonnes, qui tombent sous compétence nationale, et les installations de capacité comprise entre 50 et 200 tonnes, de compétence régionale. L'autorisation unique s'applique à ces deux types d'installation.

L'article 11 dicte les dispositions relatives aux infrastructures de stockage et de transport du GNL de petites dimensions (<50 t). Ces dispositions s'appliquent aux installations de liquéfaction de gaz naturel associées ou dépendant de la réalisation du réseau national de transport du gaz naturel, aux installations de stockage de GNL de capacité inférieure à 50 tonnes, ainsi qu'aux ouvrages associés et aux infrastructures indispensables à la construction et à l'exploitation desdites installations de stockage. Elles introduisent par ailleurs une procédure simplifiée, qui reprend de nombreux éléments de simplification propres à la déclaration de début d'activité de construction.

L'article 13 régit les cas dans lesquels les installations et les infrastructures visées par les articles 9 et 10 sont situées en zone portuaire ou en zone terrestre contiguë à une zone portuaire et où leur réalisation entraîne des modifications importantes du plan réglementaire portuaire, auquel cas la procédure unique d'autorisation doit également prendre en compte le projet de modification du plan réglementaire portuaire.

## Norme nazionali prevenzione incendi

Le normative di riferimento sono le seguenti:

- **D.P.R. 1° agosto 2011, n. 151** "Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell'articolo 49 comma 4-quater, decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122" ed in particolare Allegato I - "Elenco delle attività soggette alle visite e ai controlli di prevenzione incendi"

- **Ministero dell'Interno, Dipartimento VV.F circ. 18 maggio 2015, n. 5870** "Guida tecnica ed atti di indirizzo per la redazione dei progetti di prevenzione incendi relativi ad impianti di alimentazione di GNL con serbatoio criogenico fisso a servizio di impianti di utilizzazione diversi dall'autotrazione". Questa lettera circolare riguarda impianti di stoccaggio inferiori alle 50t.

- **Testo coordinato - Grandi depositi GPL (sup.13m) D.M. 13 ottobre 1994.** Molti dipartimenti dei VVF, in assenza di normativa nazionale, chiedono l'applicazione delle normative relative al GPL.

- **Guida tecnica di prevenzione incendi** per l'analisi dei progetti di impianti di stoccaggio di GNL di capacità superiore a 50 tonnellate. Prima della costruzione, contestualmente alle autorizzazioni per costruire, andrà presentata un'istanza di valutazione del progetto delle attività soggette al controllo dei Vigili del fuoco (D.P.R. 1° Agosto 2011, n. 151). Normalmente, insieme alla valutazione progetto CTR e Dipartimento dei VVF chiedono di allegare la mappatura degli scenari di incidente e albero degli eventi. Non essendoci una normativa occorre contattare il dipartimento locale del VVF per capire esattamente come approcciare alla tematica.

Il dipartimento dei VVF, qualora non esistano normative specifiche, possono richiedere un QRA per la valutazione delle distanze di sicurezza.

- **Valutazione dei progetti** (Rif. art. 3 D.P.R. 151/2011 - art. 3 D.M. 7/8/2012). I responsabili delle "attività soggette" di categorie B e C devono presentare al Comando la domanda di valutazione del progetto di nuovi impianti o costruzioni nonché dei progetti di modifiche da apportare a quelli esistenti, che comportino un aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza antincendio, utilizzando il mod. PIN1-2012, in bollo ove previsto, allegando la seguente documentazione:

- documentazione conforme all'allegato I al D.M. 7/8/2012 a firma di tecnico abilitato comprendente la scheda informativa generale, la relazione tecnica e gli elaborati grafici
- attestato del versamento a favore della Tesoreria provinciale dello Stato.

Per stoccaggi <50 t, le guide tecniche, elaborate dai dipartimenti dei Vigili del fuoco, sono delle linee di indirizzo di corretta progettazione e buona tecnica realizzativa che possano costituire ausilio ai Comandi provinciali nella valutazione dei progetti di prevenzione incendi, lasciando comunque al professionista ogni libertà di progettare con le metodologie richiamate nel DM 09/05/2007 avente per argomento le "Direttive per l'attuazione dell'approccio ingegneristico alla sicurezza antincendio" dimostrando il raggiungimento degli obiettivi anche con sistemi/distanze/impiantistica anche diverse da quelle segnalate dalle lettere circolari.

Per impianti con stoccaggi superiori alle 50 t i dipartimenti dei VVF chiedono un approccio ingegneristico. Prima di presentare l'istanza di progetto occorre fare un incontro col dipartimento provinciale dei VVF per capire cosa viene richiesto in base alla capacità dell'impianto.



## Normes nationales de prévention des incendies

Les normes de référence sont les suivantes :

- **Décret du Président de la République n° 151 du 1er août 2011** « Règlement portant simplification de la réglementation des procédures relatives à la prévention des incendies, conformément à l'article 49 paragraphe 4 quater du décret-loi n° 78 du 31 mai 2010 transposé et modifié par la loi n° 122 du 30 juillet 2010 » et particulièrement l'annexe I « Liste des activités soumises aux visites et aux contrôles de prévention des incendies »

- **Ministère de l'Intérieur, Département des sapeurs-pompiers, circ. n° 5870 du 18 mai 2015**  
« Guide technique et actes d'adresse pour la rédaction des projets de prévention des incendies liés aux usines d'approvisionnement en GNL avec réservoir cryogénique fixe desservant des installations à usage autre que transport routier par véhicules à moteur ». Cette lettre circulaire concerne les installations de stockage de moins de 50t.

- **Texte coordonné - Grands dépôts de GPL (sup. 13 m), décret ministériel du 13 octobre 1994** : De nombreux départements des sapeurs-pompiers, en l'absence de norme nationale, réclament l'application des normes relatives au GPL.

- **Guide technique de prévention des incendies** destiné à l'analyse des projets d'installations de stockage de GNL de capacité supérieure à 50 tonnes. Avant la construction, en même temps que les autorisations de construire, il faut présenter une demande d'évaluation de la conception des activités soumises au contrôle des pompiers (décret présidentiel n° 151 du 1er août 2011). Normalement, dans le cadre de l'étude du projet, le CTR et le département des sapeurs-pompiers réclament une cartographie des scénarios d'accident et l'arbre des événements. Ne s'agissant pas d'une norme, il convient de contacter le département local des sapeurs-pompiers afin de déterminer exactement comment aborder le sujet.

Le département des sapeurs-pompiers, même en l'absence de normes spécifiques, peut réclamer une QRA pour l'évaluation des distances de sécurité.

- **Études des projets (voir l'art. 3 du décret du Président de la République 151/2011 - l'art. 3 du décret ministériel 7/8/2012)**. Les responsables des « activités assujetties » de catégorie B et C doivent présenter à la Direction des sapeurs-pompiers la demande d'étude du projet de nouvelles installations ou constructions, ainsi que la demande d'étude des projets de modifications à apporter aux installations ou constructions existantes susceptibles d'entraîner une dégradation des conditions de sécurité incendie existantes, en s'appuyant sur le modèle PIN1-2012, certifié le cas échéant, et en joignant les documents suivants :

- Documentation conforme à l'annexe I du décret ministériel 7/8/2012 signée par le technicien habilité, comprenant la fiche d'information générale, le rapport technique et les documents graphiques ;

- Attestation de versement à la Trésorerie provinciale de l'État.

Pour les installations de stockage <50 t, les guides techniques, rédigés par les départements des sapeurs-pompiers, constituent des lignes directrices présentant les bonnes pratiques de conception et de réalisation technique et peuvent servir de base aux Directions provinciales pour étudier les projets de prévention des incendies.

Ils laissent toutefois aux professionnels concernés la liberté d'utiliser les méthodologies rappelées dans le décret ministériel 09/05/2007 sur les « Directives d'application de la démarche d'ingénierie pour la sécurité incendie », sous réserve de leur capacité à démontrer que les objectifs sont atteints, même en employant des systèmes/distances/installations différents de ceux indiqués dans les circulaires.

Pour les installations de stockage supérieures à 50 t, les départements des sapeurs-pompiers réclament l'adoption d'une démarche d'ingénierie<sup>1</sup>. Avant de déposer la demande de projet, une réunion doit être organisée avec le département provincial des sapeurs-pompiers afin de déterminer les exigences applicables en fonction de la capacité de l'installation.

## Valutazione del progetto con approccio ingegneristico

La documentazione tecnica di cui all'art. 3 co. 2, lett. a) del D.M. 7/8/2012, deve essere a firma di un professionista antincendio e conforme all'allegato I, lett. a), integrata con quanto stabilito nell'allegato al D.M. 9/5/2007, compreso il programma per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza antincendio (SGSA).

Oltre a quanto previsto dall'art. 3 del D.M. 7/8/2012, la documentazione tecnica è integrata con:

- Sommario tecnico, firmato congiuntamente da progettista e titolare dell'attività, ove è sintetizzato il processo seguito per individuare scenari d'incendio e livelli di prestazione
- Risultati dell'analisi quantitativa in modo che questi riassumano il comportamento del sistema per quel tipo di analisi
- Documento contenente il programma per l'attuazione del SGSA

La documentazione da allegare è costituita da relazione tecnica e elaborati grafici e deve consentire di accertare la rispondenza alle norme o, in mancanza, ai criteri generali di prevenzione incendi relativamente a:

- Attività non regolate da specifiche disposizioni antincendio
- Attività regolate da specifiche disposizioni antincendi
- Modifiche di attività esistenti

## Demanio

Qualora l'autorità portuale debba acquisire aree limitrofe all'area portuale e non in concessione, per la predisposizione delle infrastrutture a GNL occorre tener conto dei seguenti punti.

I beni del demanio marittimo sono identificati, oltreché dal Codice Civile, anche dal Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e sono costituiti da:

a) il lido, la spiaggia, le rade e i porti; b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Il demanio può essere concesso ai privati per la realizzazione di opere edilizie.

In considerazione del duplice rapporto che si instaura tra privato e Pubblica Amministrazione relativo, da un lato, all'occupazione dell'area demaniale per uso privato e, dall'altro, alla costruzione dell'opera, discende che:

- La sottrazione all'uso pubblico dell'area costiera per un prevalente interesse privato meritevole di tutela è subordinata al rilascio di apposita concessione demaniale.
- La realizzazione dell'opera è, invece, subordinata al possesso da parte del privato di idoneo titolo abilitativo (permesso a costruire, dia., super-dia ecc...) tra quelli previsti dal TUE- testo unico edilizia.

La concessione demaniale è atto conclusivo del procedimento amministrativo con il quale l'autorità amministrativa, coincidente con quella regionale o comunale, concede al privato di occupare uno spazio del demanio marittimo, prescrivendo una serie di condizioni disciplinanti il rapporto ed il regime di responsabilità delle parti. Essa ha una durata temporanea decennale e può subire, anche in corso di vigenza, brusche interruzioni dovute a pronunce di decadenza o revoca.

Rappresentando l'atto legittimante l'occupazione e l'utilizzo del bene demaniale, la concessione riveste carattere pregiudiziale rispetto al titolo abilitativo. In sua assenza, infatti, il privato, pur se in possesso del permesso a costruire, non può avviare i lavori, restando senza effetto il titolo ottenuto. In ogni caso, la compresenza dei due provvedimenti è indispensabile al fine del concreto inizio dei lavori.



## Étude du projet avec démarche d'ingénierie

La documentation technique visée à l'art. 3 co. 2, lett. a) du décret ministériel 7/8/2012, doit être signée par un professionnel de la prévention des incendies et être conforme à l'annexe I, lett. a), intégrée à ce qui est établi dans l'annexe du décret ministériel 9/5/2007, y compris le programme de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité incendie (SGSA).

En plus des dispositions de l'art. 3 du décret ministériel 7/8/2012, la documentation technique est intégrée avec :

- Résumé technique, signé conjointement par le concepteur et le propriétaire de l'activité, où est résumé le processus suivi pour identifier les scénarios d'incendie et les niveaux de performance.
- Les résultats de l'analyse quantitative afin qu'ils résument le comportement du système pour ce type d'analyse
- Document contenant le programme de mise en œuvre du SGSA.

La documentation à joindre consiste en un rapport technique et des dessins graphiques et doit permettre de vérifier la conformité aux normes ou, à défaut, aux critères généraux de prévention des incendies en ce qui concerne :

- Activités non réglementées par des dispositions spécifiques en matière de prévention des incendies
- Activités réglementées par une réglementation spécifique en matière d'incendie
- Modifications des activités existantes.

## Domaine

Si l'autorité portuaire doit acquérir des zones adjacentes à la zone portuaire et non concédées, les points suivants doivent être pris en compte pour la mise en place des infrastructures GNL.

Les biens du domaine maritime sont identifiés par le Code civil et par le Code de la navigation (décret royal n° 327 du 30 mars 1942) et sont composés : a) du littoral, de la plage, des rades et des ports ; b) des lagunes, de l'embouchure des fleuves se jetant dans la mer, des bassins d'eau salée ou saumâtre qui, au moins pendant une partie de l'année, communiquent librement avec la mer ; c) des canaux utilisables à usage public maritime.

Le domaine peut être concédé au secteur privé pour la réalisation d'ouvrages de construction. Si l'on considère le double rapport qui s'instaure entre secteur privé et administration publique au sujet, d'une part, de l'occupation de la zone domaniale à usage privé et, d'autre part, de la construction de l'ouvrage, il apparaît que :

- La soustraction de la zone côtière à l'usage public au bénéfice d'un intérêt privé dominant digne de protection est subordonnée à la délivrance de la concession domaniale appropriée ;
- La réalisation de l'ouvrage est, quant à elle, soumise à la possession par le secteur privé du certificat de qualification adéquat (permis de construire, DIA, Super DIA, etc.) parmi ceux prévus par le TUE (Texte unique de la construction).

La concession domaniale est l'acte de conclusion de la procédure administrative, par lequel l'autorité administrative, régionale ou communale, concède au secteur privé l'occupation d'un espace du domaine maritime en imposant un ensemble de conditions régissant les rapports et le régime de responsabilité des parties. Si elle est en vigueur pendant dix ans, elle peut être frappée, même pendant sa durée d'effet, d'une interruption sans préavis suite à un avis de déchéance ou de révocation.

Parce qu'elle représente l'acte légitimant l'occupation et l'utilisation du bien domanial, la concession doit être obtenue préalablement au certificat de qualification. En effet, en son absence, les travaux ne peuvent démarrer car le certificat obtenu par le secteur privé reste sans effet, même en possession du permis de construire. Dans tous les cas, les deux procédures doivent avoir été menées à bien pour pouvoir lancer les travaux.

## **Vincoli**

È previsto che alla scadenza della concessione, salvo che non sia diversamente stabilito nell'atto, le opere "non amovibili" restano acquisite allo Stato (o Regione, Comune...) senza alcun compenso o rimborso.

Altro vincolo è rappresentato dall'autorizzazione paesaggistica, introdotta con la legge Galasso n. 431/1985. Oggi la prescrizione è contenuta all'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004 (codice dei beni culturali e del paesaggio) che prevede che "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" sono direttamente assoggettati al vincolo paesistico, con conseguente obbligatorietà della relativa autorizzazione prima di costruire su dette zone.

Al fine di snellire e semplificare l'attività amministrativa, è possibile, per l'amministrazione procedente (Comune, ad esempio) ricorrere allo strumento della Conferenza dei Servizi di cui all'art. 14 e ss. della Legge n. 241/1990 (come modificata dalla Legge n. 15/2005 e dalla Legge n. 69/2009) per esaminare contestualmente tutti gli interessi coinvolti nella procedura di rilascio del permesso a costruire e per acquisire da parte delle altre amministrazioni i relativi atti di assenso comunque denominati (art. 14 comma 3).

## **Iter autorizzativo SSLNG**

Per procedere alla modifica del Terminale portuale e all'attuazione del servizio di SSLNG si ritengono al momento necessarie le seguenti autorizzazioni:

- 1) Verifica degli aspetti ambientali – VIA e AIA – Ministero dell'Ambiente
- 2) Verifica degli aspetti di sicurezza – Rapporto di Sicurezza da parte del CTR – Comitato Tecnico Regionale
- 3) Verifica degli aspetti marittimi e di sicurezza della navigazione - Ordinanza di Sicurezza della Navigazione e Regolamento delle Attività del Terminale - Capitaneria di Porto
- 4) Verifica degli aspetti fiscali e doganali – Agenzia delle Dogane
- 5) Modifica del Decreto Ministeriale di costruzione ed esercizio del Terminale - Ministero dello Sviluppo Economico
- 6) Verifiche per l'esame progetto – Vigili del Fuoco

Il procedimento autorizzativo è stato semplificato tramite l'istituzione della Conferenza dei Servizi unica presso il Ministero dello Sviluppo Economico. In generale:

- 1) Stoccaggi superiori a 200 tonnellate: sono assoggettati ad Autorizzazione Unica rilasciata dal MiSE, di concerto con il Ministero dei Trasporti e d'intesa con la Regione.
- 2) Stoccaggi inferiori a 200 e superiori a 50 tonnellate: sono assoggettati ad una Autorizzazione Unica rilasciata dalla Regione o Ente da lei delegato.
- 3) Impianti di stoccaggio di GNL inferiori a 50 tonnellate: è prevista una procedura amministrativa semplificata, basata sulla presentazione presso il Comune di una dichiarazione in cui si attesta il rispetto delle normative in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza. L'istanza presentata in comune comprende la richiesta di parere ai VVF, il parere all'agenzia delle dogane e ad ASL.
- 4) Impianti di distribuzione di GNL per uso autotrazione eventualmente installate in aree portuali: si applicano le procedure amministrative applicabili per il CNG.

### **Contraintes**

Il est prévu qu'à l'échéance de la concession, sauf mention contraire dans l'acte, les ouvrages « non amovibles » demeureront acquis à l'État (ou à la région, la commune...) sans compensation ni remboursement.

L'autorisation paysagère, introduite par la loi Galasso n° 431/1985, constitue une deuxième restriction. L'art. 142 du décret législatif n° 42/2004 (Code des biens culturels et du paysage) prévoit que « les territoires côtiers sur une bande de 300 m depuis la ligne de brisement des vagues, y compris les terrains élevés sur la mer » sont directement soumis à la contrainte paysagère, ce qui entraîne l'obligation d'obtenir l'autorisation correspondante avant de procéder à toute construction dans ces zones.

Afin d'assouplir et de simplifier les activités administratives, l'administration concernée (la municipalité, par exemple) peut avoir recours à la Conférence de services visée par l'art. 14 et suivants de la loi n° 241/1990 (modifiée par la loi n° 15/2005 et la loi n° 69/2009) afin d'analyser simultanément tous les intérêts concernés par la procédure de délivrance du permis de construire et d'obtenir auprès des autres administrations les autorisations prévues (art. 14 paragraphe 3).

## **Procédures d'autorisation pour les infrastructures de soutage SSLNG**

Les permis suivants sont nécessaires actuellement pour procéder à la modification du terminal portuaire et à la mise en œuvre du service SSLNG :

- 1) Vérification des aspects environnementaux – VIA et EIE – Ministère de l'Environnement
- 2) Vérification des aspects de sécurité – Rapport de sécurité par le CTR – Comité technique régional
- 3) Vérification des aspects maritimes et de sécurité de la navigation - Ordonnance de sécurité de la navigation et réglementation des activités du terminal - Capitainerie du port
- 4) Vérification des aspects fiscaux et douaniers - Agence des douanes
- 5) Modification du décret ministériel de construction et d'exploitation du terminal - Ministère du Développement économique
- 6) Examen du projet - Sapeurs-pompiers

La procédure d'autorisation a été simplifiée par le ministère du Développement économique, qui a institué la Conférence de services unique. D'une manière générale :

- 1) Installations de stockage de plus de 200 tonnes : soumises à une autorisation unique délivrée par le MISE en concertation avec le ministère des Transports et avec l'accord de la Région
- 2) Installations de stockage de moins de 200 tonnes et plus de 50 tonnes : soumises à une autorisation unique délivrée par la région ou l'entité déléguée par la Région.
- 3) Installations de stockage de GNL de moins de 50 tonnes : une procédure administrative simplifiée est prévue, basée sur la présentation à la commune d'une déclaration attestant le respect des normes en matière d'environnement, de santé et de sécurité. La demande déposée auprès de la commune inclut la demande d'avis des sapeurs-pompiers, des douanes et de l'ASL.
- 4) Installations de distribution de GNL à usage automobile éventuellement implantées en zones portuaires : les mêmes procédures administratives que pour le CNG s'appliquent.

## Sintesi per le infrastrutture GNL all'interno dei terminal portuali

Riassumendo per quanto riguarda le infrastrutture GNL all'interno dei terminal portuali:

### **CAPACITÀ < 50 TONNELLATE (Art. 11, D.Lgs. n. 257/2016)**

Autorità competente: Comune

Procedura Semplificata --> Silenzio assenso: 30 gg.

### **CAPACITÀ < 200 E > 50 TONNELLATE (Art. 10, D.Lgs. n. 257/2016)**

Autorità competente: Regione o Ente delegato

Autorizzazione Unica 90 gg. salvo diversa indicazione della Regione

### **CAPACITÀ ≥ 200 TONNELLATE (Art. 10, D.Lgs. n. 257/2016)**

Autorità Competente: Ministero dello Sviluppo Economico - MISE, di Concerto con MIT e d'intesa con le Regioni interessate.

Conferenza di servizi (sincrona: entro 45 gg. – asincrona 50 gg.)

Autorizzazione Unica: max 180 gg. (Art.57, comma 4, Legge n. 35/2012 e Legge n. 241/1990)

### **CAPACITÀ DI STOCCAGGIO < 20.000 m<sup>3</sup>**

Non è richiesta alcuna valutazione di impatto ambientale (Artt. 22 e 26 D.Lgs. di attuazione della direttiva 2014/52/UE)

Per depositi GNL e terminali di rigassificazione si richiede:

- Verifica di assoggettabilità a VIA statale – lettera h), Allegato II bis D.Lgs. di attuazione della direttiva 2014/52/UE (modifiche o estensioni di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi)
- VIA statale - Punto 18, Allegato II Parte Seconda – D.Lgs. 152/2006 (modifica o estensione di opere esistenti conformi alle soglie)

### **CAPACITÀ DI STOCCAGGIO > 20.000 m<sup>3</sup>**

Gli stoccaggi di gas naturale liquefatto con capacità complessiva superiore a 20.000 m<sup>3</sup> devono essere sottoposti a procedimento di VIA statale, così come previsto nel punto 8 dell'allegato II del D.lgs. 152/2006, modificato dal D.lgs. 16/06/2017 n°104.

L'autorità competente è il Ministero dell'Ambiente, che si avvale della Commissione tecnica VIA-VAS e della Commissione AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), se necessario, per la fase istruttoria. Il provvedimento di VIA è adottato dal Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali.

## Résumé pour les infrastructures GNL dans les terminaux portuaires

Résumé en ce qui concerne l'infrastructure GNL dans les terminaux portuaires :

### **CAPACITÉ < 50 TONNES (Art. 11, D.Lgs. n. 257/2016)**

Autorité compétente : Municipalité

Procédure simplifiée --> Assentiment silencieux : 30 gg.

### **CAPACITÉ < 200 ET > 50 TONNES (Art. 10, D.Lgs n. 257/2016)**

Autorité compétente : Région ou organisme délégué

Autorisation unique 90 jours sauf indication contraire de la Région

### **CAPACITÉ ≥ 200 TONNES (Art. 10, D.Lgs. n. 257/2016)**

Autorité compétente : Ministère du développement économique - MISE, de concert avec le MIT et en accord avec les Régions concernées.

Conférence des services (synchrone : dans les 45 jours - asynchrone : 50 jours)

Autorisation unique : 180 jours maximum. (Art.57, paragraphe 4, Loi n. 35/2012 et Loi n. 241/1990)

### **CAPACITÉ DE STOCKAGE < 20 000 m<sup>3</sup>**

Aucune évaluation des incidences sur l'environnement n'est requise (articles 22 et 26 du décret législatif transposant la directive 2014/52/UE).

Il est nécessaire pour les dépôts de GNL et les terminaux de regazéification :

- Vérification de l'assujettissement à l'EIE de l'État - Point h), annexe II bis D.Lgs. transposant la directive 2014/52/UE (modifications ou extensions de projets déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, susceptibles d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement)

- EIE de l'État - Point 18, annexe II, deuxième partie - décret législatif 152/2006 (modification ou extension d'ouvrages existants respectant les seuils)

### **CAPACITÉ DE STOCKAGE > 20 000 m<sup>3</sup>**

Les stockages de gaz naturel liquéfié d'une capacité totale supérieure à 20 000 m<sup>3</sup> doivent faire l'objet d'une procédure d'EIE étatique, comme prévu au point 8 de l'annexe II du décret législatif 152/2006, modifié par le décret législatif 16/06/2017 n° 104.

L'autorité compétente est le ministère de l'environnement, qui fait appel à la commission technique VIA-VAS et à la commission AIA (autorisation environnementale intégrée), si nécessaire, pour la phase d'enquête préliminaire. La mesure d'EIE est adoptée par le ministre de l'environnement, en accord avec le ministre du patrimoine et des activités culturelles.

## Tempistiche per VIA

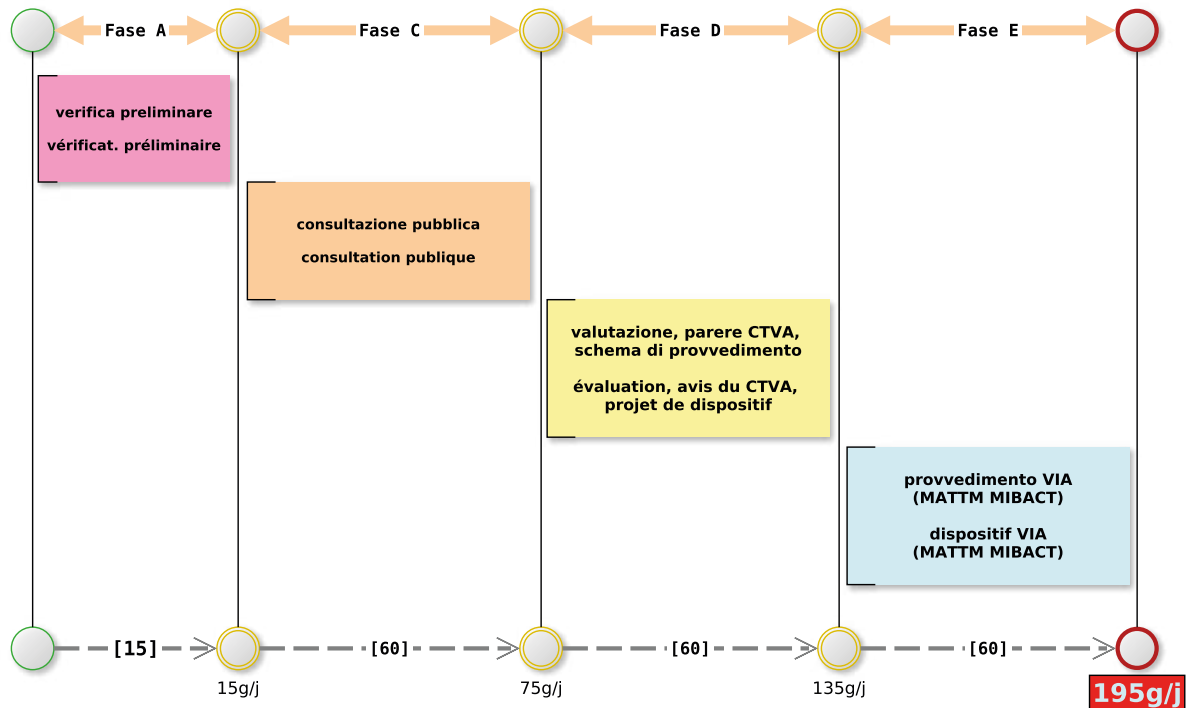


Immagine 6: Estratto della presentazione del progetto CReAMO PA (sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente)

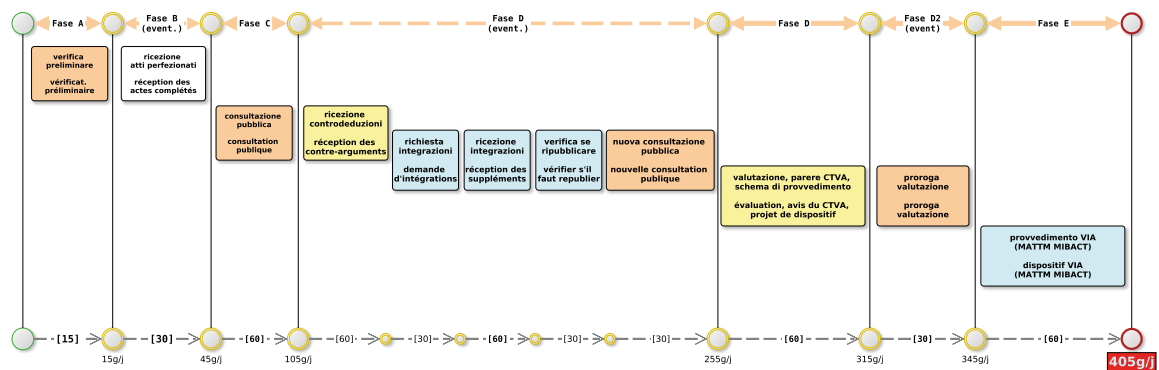


Immagine 7: Estratto della presentazione del progetto CReAMO PA (sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente)

## Délais pour l'Évaluation des incidences de projets sur l'environnement (VIA)

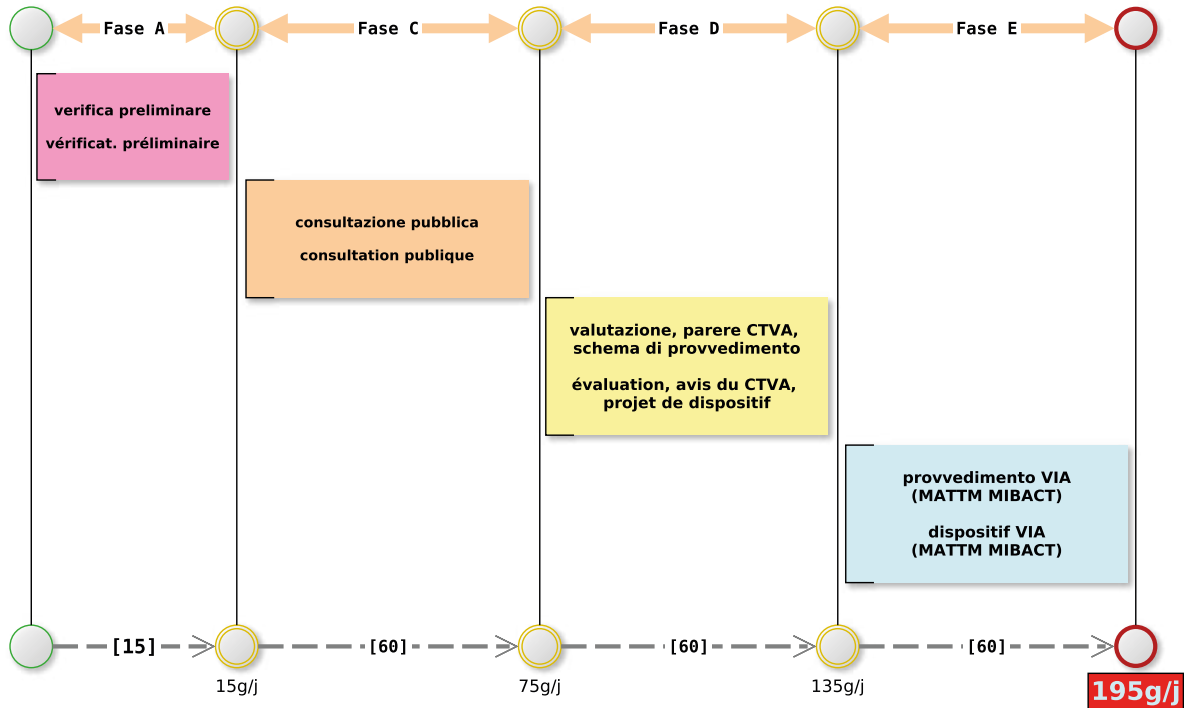


Image 6 : Extrait de la présentation du projet CReIAMO PA (site istituzionale del Ministero de l'Environnement)

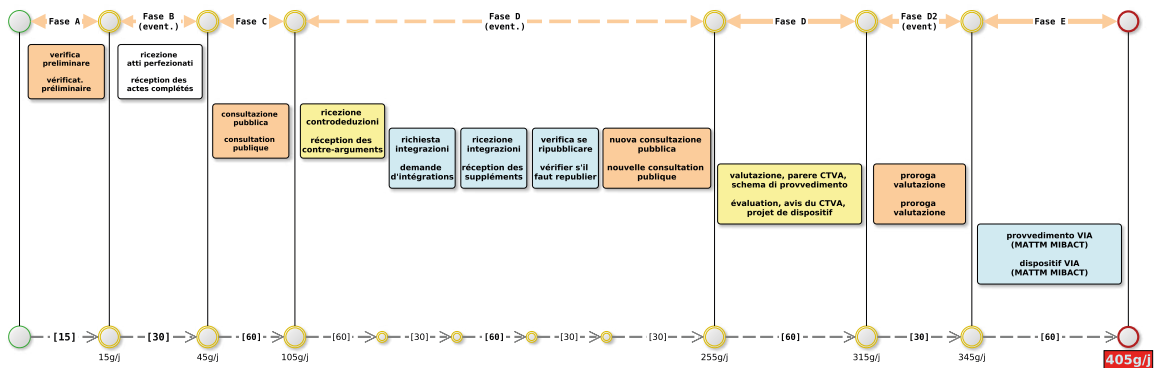


Image 7: Extrait de la presentazione del progetto CReIAMO PA (site istituzionale del Ministero de l'Environnement)

## Provvedimento Unico in materia Ambientale (PUA)

Nel caso di procedimenti di VIA di competenza statale, il proponente può richiedere all'AC che il provvedimento di VIA sia rilasciato nell'ambito di un provvedimento unico comprensivo di ogni autorizzazione, intesa, parere, concerto, nulla osta, o atto di assenso in materia ambientale, richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione e l'esercizio del progetto (Art. 16, comma 1, d.lgs. n. 104 del 2017).

PUA = Provvedimento di VIA + titoli ambientali per la realizzazione ed esercizio

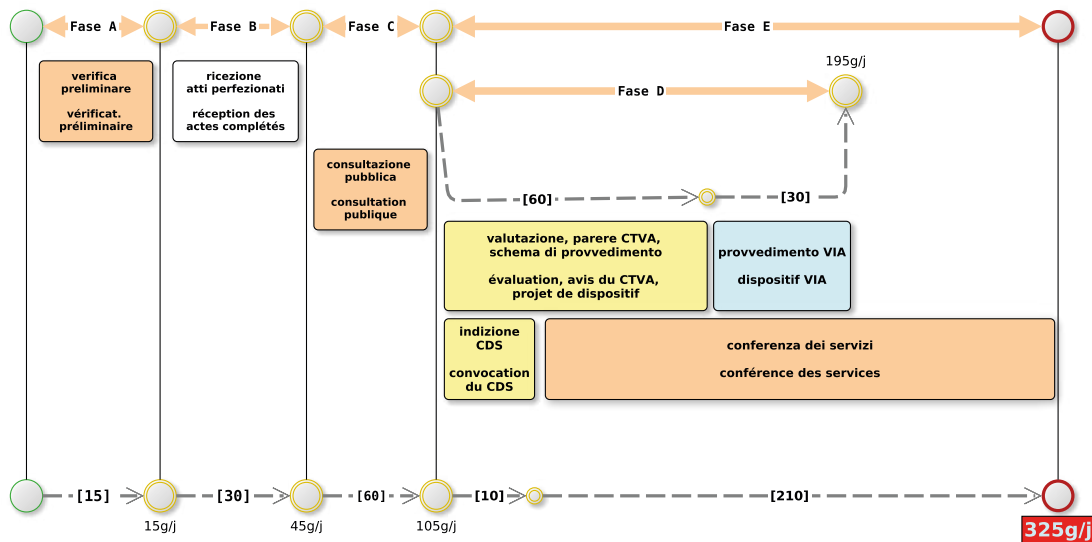


Immagine 8: Estratto della presentazione del progetto CReAMO PA (sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente)

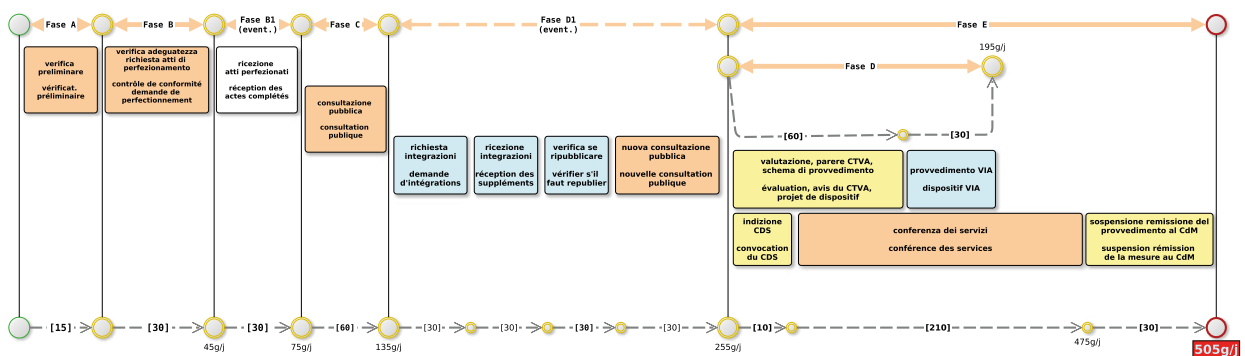


Immagine 9: Estratto della presentazione del progetto CReAMO PA (sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente)



## Mesure environnementale unique (PUA)

Dans le cas d'une procédure d'EIE relevant de la compétence de l'État, le promoteur peut demander à la CA que la mesure d'EIE soit délivrée dans le cadre d'une mesure unique comprenant toute autorisation, entente, avis, concert, ou acte d'assentiment en matière d'environnement, requis par la législation en vigueur pour la mise en œuvre et l'exploitation du projet (art. 16, paragraphe 1, décret législatif n° 104 de 2017).

PUA = évaluation des incidences sur l'environnement + permis environnementaux pour la construction et l'exploitation.

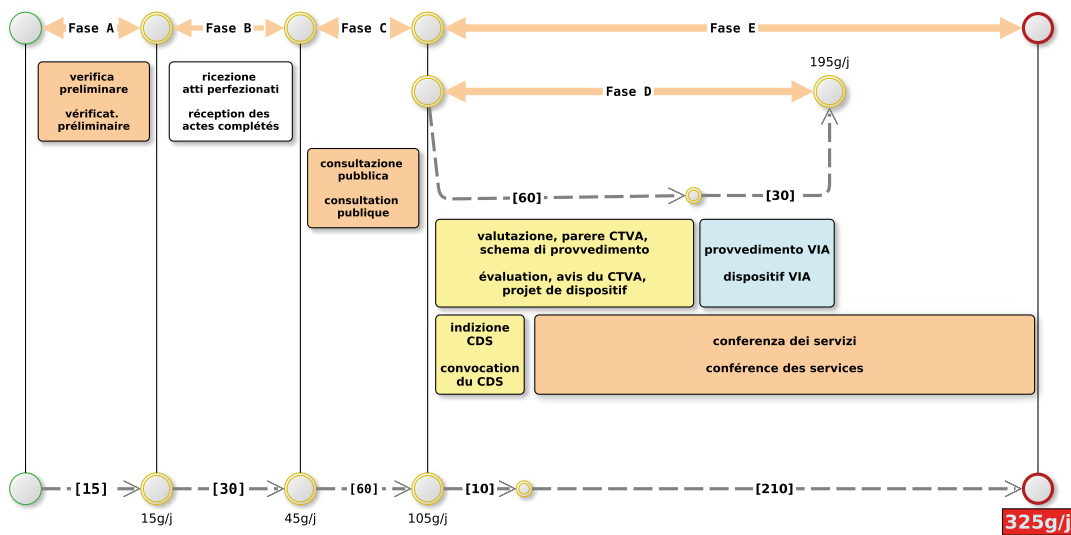


Image 8 : Extrait de la présentation du projet CRelAMO PA (site istituzionale del Ministero de l'Environment)

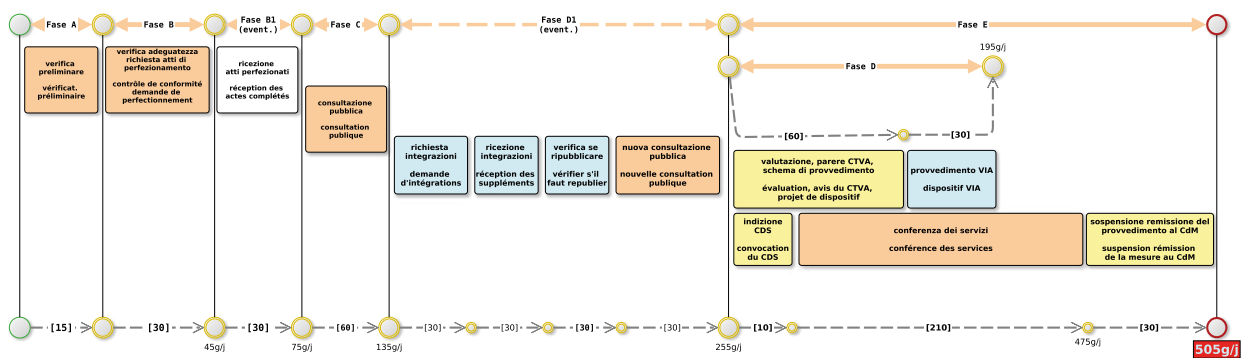


Image 9 : Extrait de la presentazione del progetto CRelAMO PA (site istituzionale del Ministero de l'Environment)

## Direttiva Seveso e prevenzione incendi soglia $\geq 200$ t

Chiunque intende realizzare un nuovo stabilimento di soglia superiore (nel quale le sostanze pericolose sono presenti in quantità pari o superiori a 200 tonnellate), applicando, ove previsto, la regola della sommatoria di cui alla nota 4 dell'allegato 1), prima di dare inizio alla costruzione degli impianti, oltre a tutte le autorizzazioni previste dalla legislazione vigente, deve ottenere il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2.

## Impianti / infrastrutture in area portuale o in area terrestre ad essa contigua

Per impianti/infrastrutture in area portuale o in area terrestre ad essa contigua la cui realizzazione comporta modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale, l'autorizzazione unica, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, costituisce anche variante al piano regolatore di sistema portuale si applica il silenzio assenso decorsi 45 gg. dalla richiesta di parere.

## **Directive Seveso et seuil de prévention des incendies $\geq 200$ t.**

Quiconque a l'intention de construire un nouvel établissement d'un seuil supérieur (dans lequel les substances dangereuses sont présentes en quantités égales ou supérieures à 200 tonnes), en appliquant, lorsque cela est prévu, la règle de sommation visée à la note 4 de l'annexe 1), doit, avant de commencer la construction de l'installation, outre toutes les autorisations prévues par la législation en vigueur, obtenir l'autorisation de faisabilité visée à l'article 17, paragraphe 2.

## **Installations/infrastructures dans la zone portuaire ou dans la zone terrestre adjacente**

Pour les installations/infrastructures situées dans la zone portuaire ou dans une zone terrestre contiguë, dont la réalisation implique des modifications substantielles du plan régulateur du système portuaire, l'autorisation unique, après l'obtention de l'avis du Conseil supérieur des travaux publics, constitue également une modification du plan régulateur du système portuaire. L'avis conforme silencieux est appliqué après 45 jours à compter de la demande de l'avis.

## Confronto tra le normative francesi e italiane

Attività	Punti in comune delle normative	Principali differenze tra le normative	
		FRANCIA	ITALIA
Ambito generale di utilizzo del GNL come combustibile marittimo	Direttiva 2014/94 / UE Direttiva 2012/33 / UE Convenzione MARPOL	Ordinanza TMD	Decreto del 12/02/19
Trasporto di GNL	Accordi internazionali ADR, ADN, RID e direttiva 2008/68		
Quadro normativo generale	La normativa vigente non è adatta specificamente agli impianti GNL di piccole dimensioni: le procedure definite fino ad oggi si applicano principalmente ai terminali GNL. Per una più chiara definizione della procedura appropriata per un progetto si raccomanda di contattare direttamente le autorità competenti.		
Urbanistica / Demanio	Domanda di concessione per l'uso del demanio pubblico/marittimo in zona portuale	Licenza edilizia in base alle superfici e alle altezze previste (termine comune 3 mesi)	Licenza edilizia o autorizzazione semplificata (termine di 60 giorni) o autorizzazione (termine di 120 giorni) a seconda del sito e della presenza di un vincolo paesaggistico.
Stoccaggio di GNL: procedure generali	SEVESO soglia bassa: 50 t SEVESO soglia alta: 200t	Procedure ICPE e licenza edilizia	Autorizzazione di fattibilità e licenza edilizia (soglia bassa: analisi dei rischi / soglia alta: rapporto di sicurezza) Stoccaggio < 50 t: procedura
Stoccaggio di GNL: procedure specifiche		<p>Stoccaggio &lt; 6 t: nessuna procedura specifica.</p> <p>6 t &lt; Stoccaggio &lt; 50 t: procedura di dichiarazione ICPE, autorità: DREAL, termine: immediato.</p> <p>Stoccaggio &gt; 50 t: procedura di autorizzazione ICPE, autorità: DREAL, termine: 12 mesi.</p> <p>Inoltre, per lo stoccaggio &gt; 200 t: creazione di servitù.</p>	<p>Stoccaggio &lt; 50 t: procedura semplificata, autorità: ufficio doganale, comune, termine: 30 giorni.</p> <p>50 t &lt; Stoccaggio &lt; 200 t: procedura di autorizzazione unica, autorità: regione o ente delegato, termine: 90 giorni.</p> <p>200 t &lt; Stoccaggio &lt; 20.000 m3: procedura di autorizzazione unica, autorità: MISE/MIT, termine: 180 giorni.</p> <p>Inoltre per i depositi di GNL e i terminali di rigassificazione: verifica dell'assoggettamento allo Studio d'impatto ambientale (VIA).</p> <p>Stoccaggio &gt; 20.000 m3: presentazione all'autorità competente per l'EIE, termine 195- 405 giorni; oppure "PUA": nuova procedura unica ambientale (EIE + SEVESO), termine 325-505 giorni.</p>
Prevenzione incendi		Consultazione del Servizio dipartimentale antincendio sicurezza (SDIS) in caso di autorizzazione e registrazione ICPE; talvolta anche a livello di dichiarazione e di licenza edilizia. Negli altri casi, acquisizione mediante osservanza delle ordinanze standard.	Valutazione del progetto e analisi dei rischi da presentare al servizio VVF quando vengono rilasciate le licenze edilizie per lo stoccaggio < 50 t, e se richiesto dai vigili del fuoco o secondo la procedura Seveso per lo stoccaggio > 50 t.
Distribuzione GNL		Sezione ICPE 1414	Procedure amministrative per il gas naturale compresso GNC
Bunkeraggio di GNL in zona portuale	Realizzazione di analisi dei rischi per: determinare le zone di sicurezza / dimostrare che gli obiettivi di sicurezza complessivi sono soddisfatti / valutare e selezionare le misure di riduzione dei rischi. In assenza di una normativa specifica, può essere richiesta una QRA. Adeguamento dei regolamenti portuali a livello locale.	La DREAL funge da sportello unico per le procedure ICPE. Per gli impianti non soggetti a questa regolamentazione rivolgersi alle autorità locali.	Il parere di tutti gli enti a livello locale può essere gestito dal SUAP. Per ottenere un parere rapidamente e rispettare appieno i tempi della procedura, è preferibile contattare e presentare un progetto preliminare ai vigili del fuoco, per sapere in anticipo se sia necessaria una documentazione aggiuntiva.

## Comparaison entre les normes françaises et italiennes

Activité	Points communs des réglementations	Différences majeures des réglementations	
		FRANCE	ITALIE
Contexte général de l'utilisation du GNL comme carburant maritime	Directive 2014/94 / UE Directive 2012/33 / UE Convention MARPOL	Arrêté TMD	Décret du 12/02/19
Transport de GNL	Accords internationaux ADR, ADN, RID et directive 2008/68		
Cadre réglementaire général	La réglementation actuelle n'est pas adaptée spécifiquement aux installations « small-scale » de GNL : les procédures définies à ce jour s'appliquent principalement aux terminaux GNL. Pour une définition plus claire de la procédure adaptée à un projet, une prise de contact directe avec les autorités compétentes est recommandée		
Urbanisme / Propriété	Demande de concession pour l'utilisation du domaine public/maritime en zone portuaire	Permis de construire en fonction des surfaces et hauteurs projetées (délai commun 3 mois)	Permis de construire ou autorisation simplifiée (délai 60 jours) ou autorisation (délai 120 jours) en fonction du site et de la présence d'une contrainte paysagère.
Stockage de GNL : procédures générales	SEVESO seuil bas : 50 t SEVESO seuil haut : 200t	Procédures ICPE et permis de construire	Autorisation de faisabilité et permis de construire (seuil bas : analyse de risques / seuil haut : rapport de sécurité)
Stockage de GNL : procédures spécifiques		<p>Stockage &lt; 6 t : pas de procédure spécifique.</p> <p>6 t &lt; Stockage &lt; 50 t : procédure de déclaration ICPE, autorité : DREAL, délai : immédiat.</p> <p>Stockage &gt; 50 t : procédure d'autorisation ICPE, autorité : DREAL, délai : 12 mois.</p> <p>En addition pour les stockages &gt; 200 t : mise en place de servitudes.</p>	<p>Stockage &lt; 50 t : procédure simplifiée, autorité : bureau de douane, municipalité, délai : 30 jours.</p> <p>50 t &lt; Stockage &lt; 200 t : procédure d'autorisation unique, autorité : région ou organisme délégué, délai : 90 jours.</p> <p>200 t &lt; Stockage &lt; 20 000 m<sup>3</sup> : procédure d'autorisation unique, autorités : MISE/MIT, délai : 180 jours.</p> <p>En addition pour les dépôts GNL et terminaux de regazéification : vérification de la soumission à une EIE.</p> <p>Stockage &gt; 20 000 m<sup>3</sup> : soumission à l'autorité compétente pour l'EIE, délai 195 à 405 jours ; ou PUA : nouvelle procédure environnementale unique (EIE + SEVESO), délai 325 à 505 jours.</p>
Prévention incendie		Consultation du SDIS en cas d'autorisation et enregistrement ICPE ; parfois également au niveau de la déclaration et du permis de construire. Dans les autres cas, prise en compte par le respect des arrêtés types.	Evaluation du projet et analyses de risques à soumettre au service VVF lors des autorisations de construire pour le stockage < 50 t, et si demandé par les pompiers ou selon la procédure Seveso pour le stockage > 50 t
Distribution de GNL		Rubrique ICPE 1414	Procédures administratives applicables au gaz naturel comprimé GNC
Soutage de GNL en zone portuaire	Réalisation d'analyses de risques pour : déterminer les zones de sécurité / démontrer que les objectifs globaux de sécurité sont atteints / évaluer et sélectionner les mesures de réduction des risques. En l'absence de réglementation spécifique, un QRA peut être demandé. Adaptation des règlements portuaires au niveau local.	La DREAL fait office de guichet unique pour les procédures ICPE. Pour les installations non soumises à cette réglementation, se référer aux autorités locales.	L'avis de tous les organismes au niveau local peut être géré par le SUAP. Afin d'obtenir un avis rapide et de respecter pleinement le délai de la procédure, il est préférable de contacter et de soumettre une conception préliminaire aux pompiers, afin de comprendre au préalable si une documentation supplémentaire pourrait être nécessaire.







# Cahiers du GNL Quaderni del GNL

