

# LEGISLAZIONE NEWS

A cura Area Affari istituzionali, legali e diritto ambientale • Arpa Emilia-Romagna

## CON IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA "NEC" LIMITI PIÙ SEVERI PER ALCUNI INQUINANTI ATMOSFERICI

Dlgs 30 maggio 2018, n. 81 "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici" (G.U. Serie Generale n.151 del 2 luglio 2018)

È entrato in vigore il 17 luglio 2018 il decreto legislativo con cui l'Italia ha recepito la direttiva 2016/2284/UE sulla riduzione di alcuni inquinanti atmosferici (direttiva NEC, acronimo di *National Emission Ceilings*). Le nuove norme stabiliscono limiti nazionali di emissione più severi per taluni inquinanti quali biossido di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili non metanici, ammoniaca e particolato fine. I valori precedentemente fissati dal Dlgs 171/2004, che viene abrogato, resteranno comunque in vigore fino al 31 dicembre 2019, prevedendosi vari step da rispettare dal 2020 al 2029 e successivamente dal 2030 in avanti. Si richiedono inoltre programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico, nonché il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni atmosferiche. Con le nuove disposizioni si impone il coordinamento tra amministrazione centrale ed enti territoriali e l'obbligo per questi ultimi di adottare strumenti coerenti con il rispetto dei più stringenti limiti nazionali. La questione in Italia è quanto mai urgente, viste le procedure di infrazione aperte dalla Commissione Ue per il superamento dei limiti delle emissioni di Pm<sub>10</sub> e di NO<sub>2</sub> in alcune regioni tra cui, come noto, l'Emilia-Romagna.

## CLASSIFICAZIONE DEL FRESATO D'ASFALTO. CRITERI NORMATIVI E GIURISPRUDENZIALI

Decreto del ministero dell'Ambiente del 28 marzo 2018, n. 69 "Regolamento recante disciplina della cessazione della qualifica di rifiuto di conglomerato bituminoso ai sensi dell'articolo 184-ter, comma 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" (G.U. Serie Generale n.139 del 18 giugno 2018)

Corte di cassazione, sez. III penale, sentenza n. 24865 del 4 giugno 2018

Con il recente decreto ministeriale, entrato in vigore il 3 luglio 2018, si individuano le condizioni in base alle quali il conglomerato bituminoso, ricavato dalla fresatura del manto stradale, cessa di essere qualificato come un rifiuto per essere reintrodotta nel ciclo economico. Il regolamento specifica che le disposizioni non si applicano al conglomerato qualificato invece come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del Dlgs 152/2006. Il rispetto dei requisiti previsti in allegato al Dm dovrà essere attestato dal produttore (gestore dell'impianto autorizzato al recupero del fresato di asfalto) con apposita dichiarazione di conformità, utilizzando

il modello contenuto nel decreto stesso. Tale dichiarazione dovrà essere predisposta al termine del processo produttivo di ciascun lotto e inviata all'Arpa e all'autorità competente. Il decreto prevede inoltre una fase transitoria per l'adeguamento alle nuove norme degli impianti che riutilizzano il fresato in virtù di precedenti autorizzazioni. A testimoniare l'attualità della problematica, si segnala anche una sentenza della Corte di cassazione con la quale è stato affermato che le operazioni di spandimento e compattamento, in un terreno adiacente al cantiere, del fresato bituminoso proveniente dalla asportazione del manto stradale configurano una vera e propria attività di smaltimento di rifiuti speciali, incompatibile con un successivo riutilizzo e da effettuare con le dovute autorizzazioni.

## INTRODOTTO ANCHE IN ITALIA IL DÉBAT PUBLIC, CONFRONTO SULLE GRANDI OPERE

Dpcm 10 maggio 2018, n. 76 "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" (GU Serie Generale n.145 del 25 giugno 2018)

Entrerà in vigore il 24 agosto 2018 il decreto attuativo del *Codice degli appalti* che regola la partecipazione del pubblico interessato alla realizzazione di grandi progetti (in particolare opere infrastrutturali, ma anche grandi insediamenti industriali ed energetici). L'istituto, modellato sul *débat public* francese, ha l'obiettivo di consentire – già nella fase progettuale – la partecipazione dei territori interessati dalla realizzazione di opere strategiche aventi impatto sull'ambiente, la città o l'assetto del territorio. L'obiettivo è quello di misurare anticipatamente, in modo trasparente e in tempi definiti, il possibile impatto delle nuove opere, per svolgere in modo efficace le fasi successive della progettazione e ridurre i possibili contenziosi. Le osservazioni elaborate in sede di consultazione pubblica entrano infatti nella valutazione in sede di predisposizione del progetto definitivo. Si prevede in particolare che i risultati delle consultazioni siano consegnati dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore contestualmente alla presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale (Via). Vero è, come rilevato anche dal Consiglio di Stato nel parere espresso sul decreto, che le soglie dimensionali previste dal Dpcm per attivare la procedura sono molto alte, rischiando di confinare la sua applicabilità a ipotesi sporadiche. Per la piena operatività del meccanismo è inoltre necessario attendere un decreto del ministero delle Infrastrutture che dovrà definire il funzionamento della cd. *Commissione per il dibattito pubblico*.

## L'AIA NON PUÒ RIMEDIARE ALLE CARENZE DELLA VIA

Consiglio di Stato, sez. V, sentenza 21 maggio 2018, n. 3034

Si segnala una recente sentenza con la quale il Consiglio di Stato ha confermato l'orientamento giurisprudenziale secondo il quale i due procedimenti di Via e di Aia sono preordinati ad accertamenti diversi e autonomi: la Via si sostanzia in un'approfondita analisi comparativa che investe propriamente gli aspetti localizzativi e strutturali dell'opera da realizzare; l'Aia è invece un atto che sostituisce, con un unico titolo abilitativo, tutti i numerosi titoli in precedenza necessari per gli impianti inquinanti. Ne consegue che ciascuno dei due titoli abilitativi dev'essere sorretto da una propria istruttoria completa e autosufficiente. In tal senso è stata modificata l'impostazione dei giudici di primo grado (Tar della Lombardia) per i quali la decisione sulla Via in parte anticipa le conclusioni dell'Aia e in parte rinvia, in maniera legittima, agli studi successivi. Secondo il Consiglio di Stato, invece, l'eventuale carenza degli accertamenti in sede di Via non può essere sanata in ambito Aia e comporta l'illegittimità della prima per difetto di istruttoria.

## SE LA PERICOLOSITÀ DEL RIFIUTO È OGGETTIVA, NON SONO NECESSARIE LE ANALISI ARPA

Corte di cassazione, sentenza 4 luglio 2018, n. 30018

Con la sentenza in epigrafe, la Corte di cassazione ha affermato il principio per cui, ai fini della qualificazione giuridica di un rifiuto come pericoloso, non è sempre necessaria la preventiva analisi da parte dell'Arpa, essendo sufficiente che il rifiuto abbia sul piano oggettivo il carattere della pericolosità. La Corte, richiamando un proprio precedente (sentenza n. 52838/2016), ha respinto il motivo di ricorso presentato da un sindaco contro la condanna subita per discarica abusiva di rifiuti (articolo 256, comma 3, Dlgs 152/2006). Nel respingere un secondo motivo di ricorso con il quale il ricorrente contestava l'accusa di aver accettato in discarica materiale non pericoloso in difformità da quello autorizzato, la Suprema Corte ha ricordato inoltre di aver già affermato, in tema di responsabilità dei gestori di discariche per l'accettazione di rifiuti in violazione delle prescrizioni ex Dm 3 agosto 2005 (ora Dm 27 settembre 2010), che la verifica di ammissibilità dei rifiuti può essere effettuata, dopo il conferimento, non soltanto mediante accertamento analitico, ma anche attraverso l'utilizzazione di ogni elemento di prova valutabile dal giudice.