



IDROCARBURI - Stop alle perforazioni in mare in Francia:

Rifiutando di estendere una licenza di ricerca al largo delle isole sparse, arcipelago francese situato tra Madagascar e Mozambico, il governo ha annunciato, giovedì 20 febbraio, di aver definitivamente posto fine alle trivellazioni petrolifere offshore: questa tecnica, che è oggetto di controversie, consente di estrarre



idrocarburi come petrolio e gas situati in alto mare a profondità talvolta molto significative. In un comunicato stampa congiunto, i ministri della transizione ecologica e dell'economia hanno annunciato "che non ci saranno più trivellazioni di petrolio in mare in Francia". Nel 2017 l'esecutivo ha approvato una legge che vieta il rilascio di qualsiasi nuova licenza di esplorazione di idrocarburi in Francia. Per "far uscire la Francia dai combustibili fossili", questo stesso testo prevede la graduale cessazione dello sfruttamento degli idrocarburi entro il 2040. L'associazione Les amis de la Terre si rammarica tuttavia di un' "ecologia a doppia faccia" del governo. In effetti, sebbene il governo abbia annunciato il rifiuto di estendere una licenza di ricerca al largo delle isole sparse, il ministro degli Esteri Jean-Yves Le Drian è andato nello stesso momento in Mozambico per difendere gli interessi dell'Industria fossile francese.



ENERGIA - Disconnessione del reattore 1 della centrale nucleare di Fessenheim dalla rete elettrica francese:

si tratta di un episodio senza precedenti nella storia industriale della Francia. Sabato 22 febbraio 2020, EDF ha annunciato la disconnessione del reattore 1 della centrale nucleare di Fessenheim situata nell'area del Haut-Rhin intorno alle 2 del mattino.

Questo arresto del primo reattore ad acqua pressurizzata da 900 megawatt nella più antica centrale nucleare francese costruita negli anni '70 pone fine a dibattiti sul suo destino. Alcuni dipendenti, responsabili della partecipazione all'arresto del reattore, tuttavia, hanno minacciato di disobbedire e di non avviare procedure di spegnimento, senza risultato. In attesa dello spegnimento del reattore, il comune di Fessenheim si immerge nell'oscurità per simboleggiare i tempi oscuri e incerti che lo attendono. Nella piazza centrale della città, un centinaio di persone si sono radunate nel buio, a sostegno degli agenti del centro, denunciando uno "spreco umano, finanziario ed ecologico". Al contrario, le associazioni contrarie all'energia nucleare hanno sottolineato che questo primo stadio di spegnimento della centrale di Fessenheim rappresentava ancora una "vittoria quasi insignificante".

Questo arresto del reattore n. 1 ha visto l'entrata in vigore di un decreto n. 2020-129 del 18 febbraio 2020 "relativo all'abrogazione della licenza per la gestione della centrale nucleare di Fessenheim". Questo stesso decreto entrerà in vigore il 30 giugno 2020 per il reattore n. 2, data in cui deve essere chiuso. Tuttavia, a causa del processo di smantellamento che si protrarrà fino al 2040, sarà necessario essere pazienti per vedere definitivamente chiuso l'impianto di Fessenheim.

La chiusura della centrale nucleare di Fessenheim è un punto di svolta e costituisce per il governo "un primo passo nella strategia energetica francese che mira a un progressivo riequilibrio" tra i diversi tipi di energia, con una graduale riduzione della quota di energia nucleare, attualmente al 70% e un aumento di quella dell'elettricità da fonti rinnovabili.

ENERGIA - l'imminente modifica degli obblighi di bonifica

Il 18 febbraio, il ministro francese per la transizione ecologica ha denunciato " lo sviluppo anarchico dell'energia eolica " davanti alla commissione per gli affari economici del Senato. Presenta quattro progetti di decreti sull'energia eolica terrestre per la consultazione pubblica, che sovrintendono al funzionamento e allo smantellamento delle turbine eoliche. Tre di questi vengono a modificare i decreti del 26 agosto 2011 relativi rispettivamente agli impianti soggetti ad autorizzazione ai sensi della voce 2980 della nomenclatura degli impianti classificati (ICPE), quelli che rientrano nella modalità di dichiarazione in questa stessa voce e , infine, alla riabilitazione degli impianti autorizzati.

Obbligo di dichiarare progetti

Secondo il Ministro, la revisione di questi testi introduce dapprima l'obbligo di dichiarare progetti in diverse fasi della vita della loro installazione. I testi introducono nuovi requisiti per il controllo degli impianti e la tracciabilità delle operazioni di manutenzione.

Il 50% delle pale riciclate entro il 2040

Rispetto alle prescrizioni relative al ripristino degli impianti, le modifiche si riferiscono, da un lato, allo scavo delle fondamenta. I testi impongono lo scavo di tutte le basi per installazioni soggette ad autorizzazione ", ad eccezione di eventuali accatastamenti " per quelli soggetti a dichiarazione. I nuovi decreti fissano un obiettivo di riciclaggio specifico per le pale, almeno il 50% della loro massa nel 2040. D'altro canto, il progetto di decreto modifica il calcolo dell'importo iniziale della garanzia finanziaria costituita dagli operatori e che deve coprire il restauro del sito nel caso risultasse difettoso. Questi progetti di legge saranno sottoposti al Consiglio superiore per la prevenzione dei rischi tecnologici (CSPRT) il 17 marzo, e anche al Consiglio superiore per l'energia. La loro entrata in vigore è prevista per il 1 luglio 2020.



TRANSPORTO DI PNEUMATICI - adozione del nuovo regolamento sull'etichettatura da parte del Consiglio dell'Unione europea

Il 25 febbraio il Consiglio dell'Unione europea ha adottato una revisione del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici. L'efficienza del carburante e il rumore sono le nuove regole relative ad alcuni parametri ambientali fissati dal testo. Il consiglio ricorda che "il sistema di etichettatura dei pneumatici mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento acustico nel settore dei trasporti e a migliorare la sicurezza stradale". Specifica inoltre che "i pneumatici, principalmente a causa della loro resistenza al rotolamento, rappresentano tra il 20 e il 30% del consumo di carburante di un veicolo".

In precedenza, la legge era stata proposta dalla Commissione europea nel maggio 2018 e era stato oggetto di un accordo interinale tra il Parlamento europeo e il Consiglio lo scorso novembre. Oggi il Parlamento europeo deve approvarlo formalmente. Il consiglio specifica che una delle principali modifiche del regolamento è la presa in considerazione dei pneumatici per autocarri e autobus, nonché dei pneumatici ricostruiti. "I requisiti per i pneumatici ricostruiti si applicheranno quando sarà disponibile un metodo di prova adeguato per misurare le loro prestazioni". Allo stesso modo, il nuovo regolamento introduce disposizioni che prevedono l'aggiunta di parametri relativi al chilometraggio e all'abrasione "non appena saranno disponibili metodi di prova adeguati. Queste disposizioni hanno lo scopo di ridurre la quantità di microplastiche prodotte dall'usura degli pneumatici. Infine, il regolamento modificato rimuove dalla bilancia le classi di prestazione non utilizzate. Allo stesso modo, fissa nuovi obblighi per la visualizzazione delle etichette, aggiorna il design delle etichette e aggiunge un pittogramma per l'aderenza su neve e ghiaccio.



GIURISPRUDENZA

Civ. 1, 11 dicembre 2019, n° 18-24.381:

obbligo dell'agente immobiliare di mettere in guardia contro il rischio di insolvenza dell'acquirente:

l'agente immobiliare non giustifica di aver avvisato il venditore di un immobile l'interesse di assumere garanzie sufficienti o di averlo messo in guardia contro i rischi di insolvenza dell'acquirente, può vedere impegnata la sua responsabilità contrattuale.

CE 5 feb. 2020, req. n° 425451

Un progetto ambientale può essere autorizzato da un prefetto di un dipartimento diverso dal prefetto della regione, purché non sia lo stesso servizio che abbia esaminato la richiesta di autorizzazione e preparato il parere dell'autorità ambientale.

CA dell'Inghilterra, giovedì 27 febbraio

In una sentenza pronunciata giovedì 27 febbraio, la Corte d'appello dell'Inghilterra ritiene che il regno abbia smentito gli impegni assunti ai sensi dell'accordo di Parigi.

Questo giovedì alle 11, la Corte d'appello dell'Inghilterra ha detto di no all'estensione dell'aeroporto di Heathrow a Londra. La corte ha deciso in appello che l'estensione non era abbastanza rispettosa dell'ambiente.

Corte d'appello amministrativa di Nantes - 2a sala

24 gennaio 2020 / n° 18NT03462

In questa recente sentenza la CA di Nantes prevede che il rifiuto di un permesso di costruzione da parte di un comune, non può infliggere danni e interessi per la società assegnata da parte dello Stato, per motivi di perdita di opportunità, anche se la società è vittima di un rifiuto illegale.



AMBIENTE - Come combattere l'inquinamento luminoso ?

Patrick Vignal ha interrogato il Ministro per la transizione ecologica e inclusiva sull'estinzione notturna di insegne luminose. In effetti, il fenomeno dell'inquinamento luminoso - e inoltre del consumo eccessivo di energia - è ricorrente nelle aree metropolitane. A titolo illustrativo, a Parigi e Marsiglia, nonostante le normative locali sulla pubblicità (RLP) che sono un obbligo per i comuni con oltre 800.000 abitanti, non è previsto nulla sull'estinzione di insegne luminose tra l'1 e le 7 o sull'estinzione dei segni 1 ora dopo la chiusura e l'accensione 1 ora prima dell'apertura. Tuttavia, il paragrafo III dell'articolo 2 del decreto del 27 dicembre 2018 relativo alla prevenzione, riduzione e limitazione dell'inquinamento

luminoso indica che "Le luci degli edifici non residenziali definiti in d sono accese al più presto al momento di coricarsi e sono disattivati entro e non oltre l'una del mattino. Questo



articolo regola l'illuminazione delle insegne luminose, tuttavia non si applica ai comuni con più di 800.000 abitanti, ad esempio Parigi e Marsiglia. Il governo è pienamente consapevole della sfida della lotta contro l'inquinamento luminoso e il consumo eccessivo di energia. Le regole applicabili all'estinzione notturna dei cartelli illuminati intendono rispondere a questa sfida, anche nelle aree metropolitane. Pertanto, l'articolo R. 581-59 del codice ambientale prevede l'obbligo di spegnere i segnali luminosi tra l'una e le sei del mattino quando l'attività segnalata è cessata. Specifica inoltre che, quando l'attività cessa o inizia tra la mezzanotte e le sette del mattino, i segni vengono spenti al massimo un'ora dopo la cessazione dell'attività dello stabilimento e possono essere accesi un'ora prima della ripresa di questa attività. Queste regole di estinzione si applicano a tutti i segnali luminosi, indipendentemente dalla loro posizione o dalle dimensioni dell'agglomerato interessato e indipendentemente dall'adozione delle normative locali in materia di pubblicità. Infine, occorre fare una distinzione tra le disposizioni che regolano i segnali luminosi e quelle che regolano l'illuminazione degli interni degli edifici su cui sono installati questi segnali. È su quest'ultima

categoria che il decreto citato il 27 dicembre 2018 si riferisce alla prevenzione, riduzione e limitazione dell'inquinamento luminoso.



RIFIUTI - Sulla valorizzazione del lavoro del Grand Paris Express

Quattro anni dopo l'inizio dei lavori, meno del 40% del ricavo dalla realizzazione del Grand Paris Express è stato recuperato mentre una cifra del 70% era stata annunciata da la società della Grande Parigi. La legge sulla transizione energetica per la crescita verde, adottata nel 2015, impone allo Stato e alle comunità di "riutilizzare o indirizzare verso il riciclaggio" il 70% dei materiali e dei rifiuti prodotti nei cantieri entro il 2020. Mentre il conto non esiste ancora, quali misure sta prendendo in considerazione il governo per raggiungere l'obiettivo di recupero del 70% del materiale di scavo dalle opere del Grand Paris Express?

Il recupero dei rifiuti dalle opere del Grand Paris Express è una delle principali preoccupazioni del Ministro dell'ecologia e della transizione di solidarietà, che voleva che questo sito fosse esemplare anche in termini di economia circolare. Nel caso di terreni scavati, è importante trovare metodi di recupero possibili e sostenibili, la prima preoccupazione è soprattutto quella di evitare depositi non autorizzati. Nell'ambito della legge sulla lotta ai rifiuti e all'economia circolare, oggetto di un accordo tra senatori e deputati in commissione mista congiunta l'8 gennaio, sono state adottate disposizioni per rafforzare le sanzioni in casi di smaltimento illegale di rifiuti, nonché di facilitare i controlli, in particolare rendendo possibile il trasferimento del potere di polizia dal sindaco agli istituti pubblici di cooperazione intercomunale al fine di mettere in comune i mezzi di controllo. Inoltre, al fine di poter recuperare queste terre, è anche importante identificare le terre su cui le terre scavate troveranno per essere bonificate. Sempre nell'ambito del disegno di legge sulla lotta contro i rifiuti e l'economia circolare, è stata adottata una disposizione intesa a imporre una dichiarazione, registrata in una banca dati, delle informazioni relative ai movimenti del suolo di scavo, al fine di imporre la tracciabilità di questi movimenti e impedire che terreni con contenuti inappropriati vengano valutati su terreni che non corrispondono al contesto geochimico appropriato. La natura globale di queste misure applicate sul campo migliora quindi in modo permanente il tasso di recupero dei rifiuti Grand Paris Express.



AMBIENTE - Guyot Environnement, il futuro della green economy

Fondata nel 1983, Guyot Environnement è una società francese di trattamento e recupero dei rifiuti. La PMI di Brest ha oltre 280 dipendenti nel 2018 (rispetto a 40 15 anni fa). Ha un fatturato di 102 milioni di euro e alla fine dovrebbe gestire 700.000 tonnellate di preziose materie prime. Questa società mira ad affermarsi a livello internazionale. L'anno scorso GE ha acquistato il suo collega Hiramet in Spagna, questa azienda lavora 220.000 tonnellate all'anno di materiali ferrosi e non ferrosi. Dopo lo smistamento e il taglio, vengono venduti alle acciaierie e alle fonderie del paese.

Più recentemente, la società fornirà una caldaia nell'agglomerato di Stoccolma con combustibile proveniente dai rifiuti finali.

La società fornirà 15.000 tonnellate all'anno di questo solido combustibile di recupero (CSR) all'agglomerato di Stoccolma, che consentirà a quest'ultimo di soddisfare il 95% delle sue esigenze di acqua calda e riscaldamento.

Questo combustibile è costituito da rifiuti che non possono essere riciclati e che pertanto vengono normalmente sepolti. Nel 2018, 18,5 milioni di tonnellate di rifiuti sono stati sepolti in Francia. Dal 2014, Guyot Environment ha prodotto 25.000 tonnellate all'anno di questo combustibile da rifiuti non recuperabili, ma finora è stato utilizzato solo dai produttori di cemento per sostituire i combustibili fossili. Con questo nuovo contratto triennale, l'azienda produrrà 40.000 tonnellate di questo combustibile ogni anno.

Attualmente, l'azienda annulla circa il 10% delle 700.000 tonnellate di materiale che gestisce ogni anno. Questi progetti fanno parte dell'obiettivo "zero discariche" perseguito dalla regione Bretagna per il 2040 come parte del National Circular Economy Roadmap (FREC). La società, che conta 350 dipendenti, ha realizzato un fatturato di 150 milioni di euro nel 2019.