

Valutazione ambientale strategica: la Corte UE chiarisce quando la disciplina dei parcheggi costituisce un "piano o programma" ai sensi della direttiva 2001/42/CE

Corte di giustizia UE, Sez. II 9 luglio 2026, in causa C-771/24 - Jürimäe, pres.; Csehi, est.; Kokott, avv. gen. - Fédération belge du stationnement ASBL, Interparking SA c. Région de Bruxelles-Capitale.

Ambiente – Direttiva 2001/42/CE – Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente – Articolo 2, lettera a) – Nozione di “piani e programmi” – Articolo 3, paragrafo 2, lettera a) – Atti elaborati per determinati settori che definiscono il quadro di riferimento per l’autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92/UE – Piano o programma nel settore dei trasporti, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli – Decreto che stabilisce le condizioni di gestione dei parcheggi – Mantenimento degli effetti di un atto nazionale in caso di assenza di valutazione dell’impatto ambientale – Presupposti.

(Omissis)

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente (GU 2001, L 197, pag. 30).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la Fédération belge du stationnement ASBL (in prosieguito: la «Fédération») e la Interparking SA e la Région de Bruxelles-Capitale (Regione di Bruxelles Capitale, Belgio; in prosieguito: la «Regione di Bruxelles Capitale») in merito alla legittimità del decreto del governo della Regione di Bruxelles Capitale, del 25 febbraio 2021, che fissa condizioni generali e specifiche di gestione applicabili ai parcheggi (*Moniteur belge* del 3 marzo 2021, pag. 18655; in prosieguito: il «decreto del 25 febbraio 2021»).

Contesto normativo

Diritto dell’Unione

Direttiva 2001/42

3 L’articolo 1 della direttiva 2001/42, intitolato «Obiettivi», così prevede:
«La presente direttiva ha l’obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente».

4 L’articolo 2 di tale direttiva, intitolato «Definizioni», alla lettera a) così dispone:

«Ai fini della presente direttiva:

- a) per "piani e programmi" s’intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche
 - che sono elaborati e/o adottati da un’autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un’autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e
 - che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative».

5 L’articolo 3 di detta direttiva, intitolato «Ambito d’applicazione», ai paragrafi 1 e 2 prevede quanto segue:

«1. I piani e i programmi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, che possono avere effetti significativi sull’ambiente, sono soggetti ad una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi:

- a) che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva [85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 1985, L 175, pag. 40)], o
- (...).

Direttiva 2011/92/UE

6 La direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 2012, L 26, pag. 1), che ha abrogato la direttiva 85/337, al suo articolo 1, paragrafo 2, lettera a), prevede quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) “progetto”:

- la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere,
- altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo».

7 Il punto 10, lettera b), dell'allegato II di tale direttiva, intitolato «Progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 2», menziona, tra i progetti infrastrutturali, i «[p]rogetti di riassetto urbano, compresa la costruzione di centri commerciali e parcheggi».

Diritto belga

8 Il decreto del 25 febbraio 2021, al suo articolo 1, prevede quanto segue:

«Il presente decreto recepisce parzialmente la direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (GU 2018, L 156, pag. 75)].

Il presente decreto si applica ai parcheggi di cui al punto 68 del decreto del governo della Regione di Bruxelles Capitale del 4 marzo 1999 che istituisce l'elenco degli impianti di classe IB, IC, ID, II e III in esecuzione dell'articolo 4 della legge regionale del 5 giugno 1997 sulle autorizzazioni ambientali, nonché al punto 224 della legge regionale del 22 aprile 1999 che istituisce l'elenco degli impianti di classe IA di cui all'articolo 4 della legge regionale del 5 giugno 1997 sulle autorizzazioni ambientali.

(...)».

9 Il decreto del 25 febbraio 2021 stabilisce in particolare:

- a titolo di «condizioni generali di gestione dei parcheggi coperti e non coperti», le condizioni relative all'utilizzo, alla sistemazione e alla segnaletica; le condizioni di manutenzione e di controllo; le condizioni relative alle zone di ricarica per i veicoli elettrici e le condizioni relative ai parcheggi per biciclette;
- a titolo di «condizioni di gestione specifiche per i parcheggi non coperti», le condizioni relative alla manutenzione della vegetazione; all'utilizzo di sale per sghiacciamento; alla manutenzione degli impianti di drenaggio e all'illuminazione artificiale;
- a titolo di «condizioni di gestione specifiche per i parcheggi coperti», le condizioni relative all'allestimento del parcheggio; alla sicurezza (in particolare il divieto di parcheggio dei veicoli GPL, la resistenza al fuoco delle pareti del parcheggio, la presenza di gasdotti, le uscite di evacuazione e le vie di fuga, le apparecchiature antincendio); alla gestione delle attrezzature; alle norme di qualità dell'aria e alla ventilazione meccanica e naturale.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

10 Il 2 luglio 2020 il governo della Regione di Bruxelles Capitale ha adottato, in prima lettura, un progetto di decreto che fissava condizioni generali di gestione applicabili ai parcheggi.

11 Il 6 luglio 2020 tale progetto è stato comunicato alla Commissione europea, in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU 2015, L 241, pag. 1).

12 Il 10 dicembre 2020 il governo della Regione di Bruxelles Capitale ha adottato, in seconda lettura, il suddetto progetto.

13 Il 12 gennaio 2021 la sezione legislativa del Conseil d'État (Consiglio di Stato, Belgio), nel suo parere sul medesimo progetto, ha sollevato la questione se quest'ultimo dovesse essere oggetto di una valutazione ambientale, in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, in combinato disposto con il punto 10, lettera b), dell'allegato II della direttiva 2011/92. Tale parere invitava gli autori del progetto in questione a precisare in che modo gli obblighi in materia ambientale fossero rispettati da tale progetto o, se del caso, le ragioni per le quali essi ritenevano che tali obblighi non fossero a quest'ultimo applicabili.

14 Il 25 febbraio 2021 il governo della Regione di Bruxelles Capitale ha adottato il decreto di cui trattasi nel procedimento principale, senza che fosse stata previamente effettuata una valutazione ambientale, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42.

15 Il 30 aprile 2021 la Fédération e la Interparking hanno proposto un ricorso dinanzi al Conseil d'État (Consiglio di Stato, Belgio), giudice del rinvio, diretto all'annullamento di detto decreto.

16 Dinanzi a tale giudice, la Fédération e la Interparking sostengono, in particolare, che detto decreto costituisce un piano o un programma che può avere effetti significativi sull'ambiente, ai sensi della direttiva 2001/42, e che esso avrebbe quindi dovuto essere oggetto, prima della sua adozione, di una valutazione ambientale, in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale direttiva.

17 Per contro, secondo il governo della Regione di Bruxelles Capitale, il decreto 25 febbraio 2021 non costituisce un piano o un programma, ai sensi di detta direttiva. Le disposizioni regolamentari vincolanti, che contengono norme applicabili ripetutamente, come quelle previste da tale decreto, potrebbero essere considerate come rientranti nella nozione di «piano» o di «programma» solo ove abbiano una dimensione pianificatrice o programmatica, il che non si verificherebbe nel caso di specie. Infatti, detto decreto non pianificherebbe né programmerebbe i luoghi in cui i parcheggi possano essere allocati nel territorio della Regione di Bruxelles Capitale, né il numero di parcheggi ammissibili in tale territorio. Peraltro,

il decreto stesso non può essere considerato un piano o un programma, in quanto le sue disposizioni si limiterebbero ad enunciare le norme obbligatorie alle quali ogni infrastruttura adibita a parcheggio deve conformarsi dopo la sua realizzazione, in fase operativa, e non contribuiscono alla realizzazione o all'allocazione di un progetto, ai sensi della direttiva 2001/42.

18 In tali circostanze, il Conseil d'État (Consiglio di Stato) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. Se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42/CE (...), debba essere interpretato nel senso che un decreto, come quello di cui trattasi, che si limiti a fissare condizioni di gestione dei parcheggi, senza prevedere norme relative alla loro allocazione né al loro numero massimo, debba nondimeno essere qualificato come piano o programma nel settore dei trasporti, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

2. In caso di risposta affermativa alla prima questione, se un giudice nazionale possa applicare una disposizione del proprio diritto nazionale che lo autorizza a mantenere gli effetti di un atto regolamentare annullato, che fissa le condizioni di gestione dei parcheggi nel territorio di una regione, per un periodo limitato, al fine di consentire all'autorità regionale di procedere ad una valutazione d'impatto ambientale di tali condizioni di gestione prima di procedere all'eventuale [modifica] di tale atto».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

19 Con la sua prima questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 debba essere interpretato nel senso che una normativa nazionale che fissa le condizioni di gestione dei parcheggi senza tuttavia prevedere norme relative alla loro allocazione né al loro numero massimo deve essere oggetto di una valutazione ambientale.

20 In via preliminare occorre ricordare, da un lato, che, ai sensi del suo articolo 1, la direttiva 2001/42 ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi di tale direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

21 Dall'altro lato, data la finalità della direttiva 2001/42 di garantire un tale livello elevato di protezione dell'ambiente, le disposizioni che ne precisano l'ambito di applicazione, e in special modo quelle che enunciano le definizioni degli atti ivi previsti, devono essere interpretate in senso ampio (sentenze del 22 marzo 2012, *Inter-Environnement Bruxelles e a.*, C-567/10, EU:C:2012:159, punto 37, nonché del 22 febbraio 2022, *Bund Naturschutz in Bayern*, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 44).

22 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi che soddisfano due condizioni cumulative, vale a dire, da un lato, quella di essere elaborati per uno o più settori elencati in tale disposizione e, dall'altro, quella di definire il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92.

23 La nozione di «piani e programmi», ai sensi della direttiva 2001/42, è definita all'articolo 2, lettera a), di quest'ultima, ricomprende i piani e i programmi che soddisfano due condizioni cumulative, ossia, da un lato, che siano elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e, dall'altro, che siano previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative [sentenze del 9 marzo 2023, *An Bord Pleanála e a. (Sito di St Teresa's Gardens)*, C-9/22, EU:C:2023:176, punto 27 nonché giurisprudenza citata, e del 4 ottobre 2024, *Friends of the Irish Environment (Project Ireland 2040)*, C-727/22, EU:C:2024:825, punto 24].

24 Per quanto riguarda la prima di tali condizioni, essa è soddisfatta dato che dalle indicazioni del giudice del rinvio risulta che il decreto del 25 febbraio 2021 è stato adottato da un'autorità regionale, nella fattispecie il governo della Regione di Bruxelles Capitale.

25 Per quanto concerne la seconda di dette condizioni, dalla giurisprudenza della Corte risulta che devono essere considerati «previsti», ai sensi e ai fini dell'applicazione della direttiva 2001/42, i piani e programmi la cui adozione sia disciplinata da disposizioni legislative o regolamentari nazionali, le quali determinano le autorità competenti per adottarli nonché la loro procedura di elaborazione (sentenza del 22 marzo 2012, *Inter-Environnement Bruxelles e a.*, C-567/10, EU:C:2012:159, punto 31). In tal senso, la Corte ha dichiarato che, al fine di preservare l'effetto utile dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, tenuto conto della sua finalità, una misura deve essere considerata «prevista» quando la facoltà di adottare la misura trova il suo fondamento giuridico in una disposizione particolare, anche se non esiste, propriamente parlando, alcun obbligo di elaborare tale misura [sentenza del 25 giugno 2020, *A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele)*, C-24/19, EU:C:2020:503, punto 35 nonché giurisprudenza citata].

26 Nel caso di specie, dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta che il decreto del 25 febbraio 2021 è stato adottato, come risulta dal suo preambolo, sulla base dell'articolo 6, paragrafo 1, primo comma, dell'articolo 10, paragrafo 2, e dell'articolo 63, paragrafo 3, secondo comma, della legge regionale del 5 giugno 1997 sulle autorizzazioni ambientali. La seconda condizione, contenuta nell'articolo 2, lettera a), secondo trattino, della direttiva 2001/42 risulta quindi anch'essa



soddisfatta.

27 A tal riguardo, occorre aggiungere, tenuto conto degli interrogativi del giudice del rinvio e contrariamente alla posizione sostenuta dal governo belga nelle sue osservazioni scritte, che l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 non può essere interpretato nel senso che, per rientrare nella nozione di «piani o programmi», ai sensi di tale disposizione, un atto deve, inoltre, avere una dimensione pianificatrice o programmatica.

28 Il governo belga si basa, in tale contesto, su un'interpretazione della nozione di «piani o programmi» secondo la quale, per rientrare in detta nozione, un atto deve contenere disposizioni relative alla pianificazione territoriale che definiscono gli usi ammissibili dell'infrastruttura in questione in un territorio.

29 A tal riguardo, occorre constatare, da un lato, che l'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 definisce, in considerazione della sua formulazione, la nozione di «piani e programmi» unicamente con riferimento a due elementi, ossia l'autorità da cui proviene l'atto di cui trattasi e la base giuridica in forza della quale quest'ultimo è stato adottato.

30 Alla luce del tenore letterale di tale disposizione, detti due elementi devono essere considerati esaustivi.

31 Tale interpretazione letterale dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 è corroborata dal contesto di detta disposizione e dall'impianto sistematico di detta direttiva. A tale titolo, occorre ricordare che l'articolo 3 di detta direttiva enuncia le condizioni che il piano o il programma in questione, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), della medesima direttiva, deve soddisfare per dover essere oggetto di una valutazione ambientale ai sensi della direttiva 2001/42.

32 Per quanto concerne, a tal riguardo, il paragrafo 2, lettera a), di detto articolo 3, occorre rilevare che tale disposizione elenca i settori per i quali sono elaborati i piani e i programmi, tra i quali figura quello della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e prevede che i piani e i programmi debbano definire il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92.

33 Pertanto, se da un lato l'articolo 2 della direttiva 2001/42 stabilisce talune condizioni formali affinché una misura rientri nell'ambito di applicazione di tale direttiva, dall'altro l'articolo 3 di quest'ultima stabilisce le condizioni sostanziali che devono essere soddisfatte affinché tale misura sia oggetto di una valutazione ambientale.

34 Orbene, tale disposizione sarebbe svuotata di contenuto se la nozione di «piani e programmi», ai sensi dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, dovesse essere interpretata nel senso che l'atto deve avere un determinato contenuto materiale, in particolare una dimensione pianificatrice o programmatica in relazione al settore della pianificazione territoriale, per rientrare in tale nozione.

35 Tale interpretazione è ulteriormente corroborata dalla genesi dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, come risulta dai paragrafi da 37 a 41 delle conclusioni dell'avvocata generale.

36 Detta interpretazione si impone a maggior ragione in quanto una siffatta condizione supplementare, avendo l'effetto di limitare l'ambito di applicazione di detta direttiva, sarebbe in contrasto con il principio secondo cui, conformemente alla giurisprudenza citata al punto 21 della presente sentenza, le disposizioni della medesima direttiva che delimitano il suo ambito di applicazione, e in particolare quelle che enunciano le definizioni degli atti oggetto di quest'ultima, devono essere interpretate in senso ampio.

37 Peraltro, per quanto riguarda il carattere generale dell'atto di cui trattasi nel procedimento principale, occorre ricordare che il carattere generale degli atti in questione non osta a che tali atti siano qualificati come «piani e programmi», ai sensi dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 2001/42. Infatti, anche se dal tenore di tale disposizione risulta che la nozione di «piani e programmi» può contemplare atti normativi adottati per via legislativa, regolamentare o amministrativa, tale direttiva non contiene precisamente disposizioni specifiche relative a politiche o disposizioni generali per cui sarebbe necessario operare una distinzione rispetto ai piani e programmi ai sensi di detta direttiva (v., in tal senso, sentenze del 27 ottobre 2016, D'Oultremont e a., C-290/15, EU:C:2016:816, punti 52 e 53, nonché del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 41).

38 Per quanto riguarda le due condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, ricordate al punto 22 della presente sentenza, occorre rilevare che la prima di tali condizioni, secondo la quale i piani e i programmi devono essere «elaborati per» i settori elencati in tale disposizione, è soddisfatta quando il piano o il programma in questione «riguardi» uno di tali settori (v., in tal senso, sentenze del 27 ottobre 2016, D'Oultremont e a., C-290/15, EU:C:2016:816, punto 44, nonché del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 49).

39 A tal riguardo, occorre precisare anzitutto che, affinché tale condizione sia soddisfatta, è sufficiente che il piano o il programma in questione rientri in uno solo di tali settori. Tra detti settori figurano, in particolare, quello dei trasporti e quello della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

40 Per quanto riguarda l'interpretazione di tali nozioni, occorre rilevare, da un lato, che, nella sua sentenza del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern (C-300/20, EU:C:2022:102), la Corte ha accolto una concezione ampia del settore dei trasporti ritenendo che il regolamento di cui trattavasi nella causa che ha dato luogo a tale sentenza, nella misura in cui richiedeva un'autorizzazione per circolare con veicoli di qualsiasi tipo fuori da strade, sentieri e spazi destinati alla circolazione pubblica e ivi parcheggiarli, contenesse norme riguardanti attività rientranti nel settore dei trasporti.

41 Orbene, il trasporto individuale di persone non è, in pratica, concepibile senza parcheggi, cosicché questi ultimi, in

quanto elementi infrastrutturali necessari al trasporto, rientrano nel settore dei trasporti. In tali circostanze, si può ritenere che la misura di cui trattasi nel procedimento principale, nella misura in cui prevede disposizioni specifiche di gestione per parcheggi, contenga disposizioni che riguardano attività rientranti, in particolare, nel settore dei trasporti.

42 Dall'altro lato, si deve ritenere che la nozione di pianificazione territoriale o di destinazione dei suoli presupponga, come risulta dai paragrafi da 63 a 65 delle conclusioni dell'avvocata generale, l'esistenza di una disposizione che espliciti effetti sull'utilizzo del territorio.

43 Nel caso di specie, risulta che, fatte salve le valutazioni spettanti al solo giudice del rinvio, il decreto del 25 febbraio 2021 contiene disposizioni che riguardano, quanto meno, il settore dei trasporti, cosicché la prima condizione posta all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 sembra soddisfatta.

44 Per quanto riguarda la seconda condizione prevista all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, da tale disposizione risulta che tale condizione è soddisfatta quando, da un lato, i piani o programmi in questione definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti e, dall'altro, tali progetti rientrano tra quelli elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92 (sentenza del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 55).

45 In primo luogo, in merito alla questione se un atto come il decreto del 25 febbraio 2021 riguardi progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92, occorre rilevare che il punto 10, lettera b), dell'allegato II di tale direttiva riguarda i «[p]rogetti di riassetto urbano, compresa la costruzione di centri commerciali e parcheggi».

46 In secondo luogo, per quanto concerne la questione se un tale decreto definisca il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti, occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza, una misura possiede tale caratteristica quando stabilisce, definendo norme e procedure di controllo applicabili al settore interessato, un insieme significativo di criteri e di modalità per l'autorizzazione e l'attuazione di uno o più progetti tali da avere un impatto notevole sull'ambiente (v., in tal senso, sentenze del 27 ottobre 2016, D'Oultremont e a., C-290/15, EU:C:2016:816, punto 49, nonché del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 60 e giurisprudenza citata).

47 Siffatta interpretazione mira a garantire che prescrizioni che possono produrre effetti significativi sull'ambiente siano soggette a una valutazione ambientale [sentenze del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 68, nonché del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 61].

48 Il requisito posto all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42, secondo cui il piano o il programma interessato deve definire il quadro di riferimento per l'attuazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92, deve pertanto essere considerato soddisfatto se tale piano o programma stabilisce un insieme significativo di criteri e di modalità per l'autorizzazione e l'attuazione di uno o più di tali progetti, in particolare per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative di tali progetti, o la ripartizione delle risorse connesse a tali progetti (sentenza del 22 febbraio 2022, Bund Naturschutz in Bayern, C-300/20, EU:C:2022:102, punto 62).

49 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che il decreto del 25 febbraio 2021 concerne esclusivamente la gestione di parcheggi, senza fissare alcuna norma relativa alla loro allocazione e al loro numero massimo.

50 A tal riguardo, occorre rilevare che la dimensione pianificatrice o programmatica di una misura non costituisce un criterio decisivo ai fini dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42. Infatti, l'obbligo di procedere a una valutazione ambientale deriva non già dall'esistenza di una siffatta dimensione, bensì dagli effetti della misura sull'ambiente, in quanto la misura definisce il quadro di riferimento per l'autorizzazione di taluni progetti.

51 Orbene, per quanto riguarda il decreto del 25 febbraio 2021, dagli elementi del fascicolo di cui dispone la Corte risulta che, tra le norme fissate per la gestione dei parcheggi, le norme relative all'illuminazione artificiale e agli impianti di drenaggio dei parcheggi non coperti nonché i requisiti in materia di zone di ricarica e di parcheggi per biciclette possono avere effetti sull'ambiente. Spetterà al giudice del rinvio stabilire se, in ragione di tali norme, di tali requisiti o di altre disposizioni di detto decreto, la seconda condizione prevista all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 sia soddisfatta. In particolare, tale giudice dovrà esaminare se, con riferimento al territorio di Bruxelles, dette norme e requisiti possano avere effetti significativi sull'ambiente.

52 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione pregiudiziale dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42 deve essere interpretato nel senso che una normativa nazionale che fissa le condizioni di gestione dei parcheggi senza tuttavia prevedere norme relative alla loro allocazione né al loro numero massimo deve essere oggetto di una valutazione ambientale se, da un lato, essa è elaborata per il settore dei trasporti o quello della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e se, dall'altro, essa stabilisce, definendo norme e procedure di controllo applicabili al settore interessato, un insieme considerevole di criteri e di modalità per l'autorizzazione e l'attuazione di uno o più progetti che possano avere effetti significativi sull'ambiente.

Sulla seconda questione

53 Con la sua seconda questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che, qualora risulti che una valutazione ambientale, ai sensi della direttiva 2001/42, avrebbe dovuto essere effettuata prima dell'adozione di un atto regolamentare la cui legittimità è contestata dinanzi ad esso, di modo che tale atto deve essere considerato non conforme al diritto dell'Unione, tale giudice possa, e a quali condizioni,

mantenere gli effetti di detto atto al fine di consentire all'autorità competente di procedere a tale valutazione ambientale e, se del caso, di modificare il medesimo atto.

54 Come rilevato al punto 20 della presente sentenza, la direttiva 2001/42 ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi di tale direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

55 In assenza, in tale direttiva, di disposizioni relative alle conseguenze derivanti dalla violazione delle disposizioni procedurali ivi stabilite, spetta agli Stati membri adottare, nell'ambito delle proprie competenze, tutte le misure necessarie, generali o particolari, affinché tutti i «piani» o «programmi» idonei a produrre «effetti significativi sull'ambiente» ai sensi della citata direttiva costituiscano oggetto di una valutazione ambientale, in conformità alle modalità procedurali e ai criteri previsti dalla direttiva medesima [sentenza del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 82 nonché giurisprudenza citata].

56 In virtù del principio di leale cooperazione sancito all'articolo 4, paragrafo 3, TUE, gli Stati membri sono tenuti a eliminare le conseguenze illegittime di una siffatta violazione del diritto dell'Unione. Ne consegue che le autorità nazionali competenti, compresi i giudici nazionali chiamati a decidere su un ricorso contro un atto di diritto interno adottato in violazione del diritto dell'Unione, hanno l'obbligo di prendere, nell'ambito delle proprie competenze, tutti i provvedimenti necessari per rimediare all'omissione di una valutazione ambientale. Ciò può consistere, ad esempio, nel caso di un «piano» o di un «programma» adottato in violazione dell'obbligo di procedere a una valutazione ambientale, nell'adottare misure volte alla sospensione o all'annullamento di tale piano o di tale programma, nonché a ritirare o a sospendere un'autorizzazione già concessa, al fine di effettuare una siffatta valutazione [sentenza del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 83 nonché giurisprudenza citata].

57 Ciò premesso, la Corte ha già dichiarato che, pur tenendo conto dell'esistenza di un'esigenza imperativa connessa alla protezione dell'ambiente, un giudice nazionale può eccezionalmente essere autorizzato ad avvalersi di una normativa nazionale che lo autorizzi a mantenere taluni effetti di un atto nazionale la cui procedura di adozione non sia stata conforme alla direttiva 2001/42, qualora sussista il rischio che l'annullamento di tale atto crei una lacuna del diritto incompatibile con l'obbligo, per lo Stato membro interessato, di adottare le misure di recepimento di un altro atto del diritto dell'Unione diretto alla tutela dell'ambiente [v., in tal senso, sentenza del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 90 nonché giurisprudenza citata].

58 Inoltre, un eventuale mantenimento nel tempo degli effetti di tali atti può coprire unicamente il lasso di tempo strettamente necessario per rimediare all'illegittimità constatata [sentenza del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 94 nonché giurisprudenza citata].

59 Dalla giurisprudenza menzionata ai punti 57 e 58 della presente sentenza deriva quindi che, qualora risulti che una valutazione ambientale, ai sensi della direttiva 2001/42, avrebbe dovuto essere effettuata prima dell'adozione di un atto nazionale la cui legittimità è contestata dinanzi a un giudice nazionale, di modo che tale atto deve essere considerato non conforme al diritto dell'Unione, tale giudice può mantenere gli effetti di detto atto al fine di consentire all'autorità competente di procedere a tale valutazione ambientale e, se del caso, modificare il medesimo atto solamente ove il diritto interno glielo consenta nella controversia di cui è investito e nei limiti in cui ciò sia necessario per garantire il recepimento di un altro atto dell'Unione finalizzato alla tutela dell'ambiente, quale la direttiva 2018/844, e unicamente per coprire il lasso di tempo strettamente necessario per porre rimedio a tale illegittimità.

60 Nel caso di specie, il giudice del rinvio indica che il decreto del 25 febbraio 2021 recepisce parzialmente la direttiva 2018/844, cosicché il suo annullamento o la sua sospensione potrebbe creare un vuoto giuridico. Orbene, sebbene dalla giurisprudenza ricordata al punto 57 della presente sentenza risulti che una siffatta lacuna giuridica, incompatibile con l'obbligo per lo Stato membro interessato di adottare le misure di recepimento di una direttiva, può, in linea di principio, giustificare il mantenimento temporaneo di un atto non conforme al diritto dell'Unione, ciò presuppone che l'atto di cui il giudice del rinvio intende mantenere gli effetti recepisca effettivamente tale direttiva.

61 Inoltre, come sottolineato dall'avvocata generale al paragrafo 93 delle sue conclusioni, pare dubbio che l'annullamento o la sospensione delle condizioni di gestione applicabili ai parcheggi di cui al decreto del 25 febbraio 2021 creino un vuoto giuridico. Se del caso, spetterà quindi al giudice del rinvio esaminare se, ai fini del rilascio delle autorizzazioni per progetti elencati negli allegati I o II della direttiva 2011/92, sia infatti possibile ripristinare, anche provvisoriamente, una prassi che, come indicato dal governo belga nelle sue osservazioni scritte, esisteva prima dell'adozione di tali condizioni di gestione, in forza della quale le autorità competenti imponevano le condizioni di gestione ora raggruppate in un atto regolamentare di portata generale in occasione di ciascuna autorizzazione di portata individuale.

62 Tenuto conto di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che, qualora risulti che una valutazione ambientale, ai sensi della direttiva 2001/42, avrebbe dovuto essere effettuata prima dell'adozione di un atto regolamentare la cui legittimità è contestata dinanzi a un giudice nazionale, di modo che tale atto deve essere considerato non conforme al diritto dell'Unione, tale giudice può mantenere gli effetti di detto atto al fine di consentire all'autorità competente di procedere a tale valutazione

ambientale e, se del caso, modificare il medesimo atto solamente ove il diritto interno glielo consenta nella controversia di cui è investito e nella misura in cui ciò sia necessario per garantire il recepimento di un altro atto dell'Unione finalizzato alla tutela dell'ambiente, quale la direttiva 2018/844, e unicamente per coprire il lasso di tempo strettamente necessario per porre rimedio a tale illegittimità.

Sulle spese

63 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, deve essere interpretato nel senso che:**

una normativa nazionale che fissa le condizioni di gestione dei parcheggi senza tuttavia prevedere norme relative alla loro allocazione né al loro numero massimo deve essere oggetto di una valutazione ambientale se, da un lato, essa è elaborata per il settore dei trasporti o quello della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e se, dall'altro, essa stabilisce, definendo norme e procedure di controllo applicabili al settore interessato, un insieme considerevole di criteri e di modalità per l'autorizzazione e l'attuazione di uno o più progetti che possano avere effetti significativi sull'ambiente.

2) **Il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che, qualora risulti che una valutazione ambientale, ai sensi della direttiva 2001/42, avrebbe dovuto essere effettuata prima dell'adozione di un atto regolamentare la cui legittimità è contestata dinanzi a un giudice nazionale, di modo che tale atto deve essere considerato non conforme al diritto dell'Unione, tale giudice può mantenere gli effetti di detto atto al fine di consentire all'autorità competente di procedere a tale valutazione ambientale e, se del caso, modificare il medesimo atto solamente ove il diritto interno glielo consenta nella controversia di cui è investito e nella misura in cui ciò sia necessario per garantire il recepimento di un altro atto dell'Unione finalizzato alla tutela dell'ambiente, quale la direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica, e unicamente per coprire il lasso di tempo strettamente necessario per porre rimedio a tale illegittimità.**

(Omissis)

