SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

28 febbraio 2008 *

Nel procedimento C-2/07,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dalla Cour de cassation (Belgio) con decisione 14 dicembre 2006, pervenuta in cancelleria il 4 gennaio 2007, nel procedimento tra

Paul Abraham e altri

e

Région wallonne,

Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset,

T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA,

* Lingua processuale: il francese.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C.W.A. Timmermans, presidente di sezione, dai sigg. L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris e J.-C. Bonichot (relatore), giudici,

avvocato generale: sig.ra J. Kokott
cancelliere: sig. M.-A. Gaudissart, capo unità

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 18 ottobre 2007,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Abraham e altri, dai sigg. L. Misson, L. Wysen e X. Close, avocats, nonché dalla sig.ra A. Kettels, Rechtsanwältin;

— per il sig. Beaujean e altri, dai sigg. L. Cambier e M. t'Serstevens, avocats;

— per il sig. Dehalleux e altri, dal sig. L. Cambier, avocat;

— per il sig. Descamps e altri, dal sig. A. Lebrun, avocat;

— per la Région wallonne, dal sig. F. Haumont, avocat;

— per la Société de développement e de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, dal sig. P. Ramquet, avocats;

— per la T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, dai sigg. P. Henfling e V. Bertrand, avocats;

— per il governo belga, dalle sig.re A. Hubert e C. Pochet, in qualità di agenti, assistite dal sig. F. Haumont, avocat;

— per il governo ceco, dal sig. T. Boček, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. M. Konstantinidis e J.-B. Laignelot, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 29 novembre 2007,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 175, pag. 40; in prosieguo: la «direttiva 85/337»), nella sua versione precedente rispetto a quella risultante dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE (GU L 73, pag. 5; in prosieguo: la «direttiva 97/11»), segnatamente del punto 7 dell'allegato I e del punto 12 dell'allegato II.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra numerosi residenti nelle adiacenze dell'aeroporto di Liegi-Bierset (Belgio), da un lato, e la Région wallonne, la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, la T. N. T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (in prosieguo: la «T. N. T. Express Worldwide»), la Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, l'État belge e la Cargo Airlines Ltd, dall'altro, in merito all'inquinamento acustico causato dall'installazione, in tale aeroporto, di un centro di trasporto aereo di merci.

Contesto normativo

Normativa comunitaria

3 La direttiva 85/337, applicabile alla controversia in esame nella sua versione originaria, riguarda, secondo il suo art. 1, n. 1, la valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante.

4 Ai sensi del n. 2 del medesimo articolo:

«(…) si intende per:

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;

committente:

Il richiedente dell'autorizzazione relativa ad un progetto privato o la pubblica autorità che prende l'iniziativa relativa a un progetto;

autorizzazione:

decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto stesso».

5 In forza dell'art. 2, n. 1, della direttiva 85/337, «[g]li [S]tati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, formino oggetto di una valutazione del loro impatto.

Detti progetti sono definiti nell'articolo 4».

6 L'art. 3 descrive l'oggetto della valutazione dell'impatto ambientale:

«La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e conformemente agli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

— l'uomo, la fauna e la flora;

— il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;

— l'interazione tra i fattori di cui al primo e secondo trattino;

— i beni materiali ed il patrimonio culturale».

7 L'art. 4 distingue due tipi di progetti.

8 L'art. 4, n. 1, esige che, fatto salvo l'art. 2, n. 3, progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I formino oggetto di valutazione ai sensi degli artt. 5-10 della medesima direttiva. Tra i progetti di cui all'art. 4, n. 1, della direttiva 85/337, il punto 7 dell'allegato I menziona la «costruzione di (…) aeroporti (2) con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m».

9 La nota a piè di pagina (2), relativa a tale punto 7, precisa che «[g]li "aeroporti" ai sensi della presente direttiva corrispondono alla terminologia della convenzione di Chicago del 1944 relativa alla creazione dell'organizzazione internazionale dell'aeronautica civile (allegato 14)».

10 Per quanto riguarda gli altri tipi di progetti, l'art. 4, n. 2, della direttiva 85/337 prevede quanto segue:

«I progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II formano oggetto di una valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10 quando gli Stati membri ritengono che le loro caratteristiche lo richiedano.

A tal fine, gli Stati membri possono, tra l'altro, specificare alcuni tipi di progetti da sottoporre ad una valutazione d'impatto o fissare criteri e/o soglie limite per determinare quali dei progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II debbano formare oggetto di una valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10».

11 Fra tali progetti rientranti nel campo di applicazione dell'art. 4, n. 2, della direttiva, al punto 10, lett. d), dell'allegato II di quest'ultima figura la «[c]ostruzione di (…) aeroporti (progetti non contemplati dall'allegato I)» e il punto 12 del medesimo allegato menziona la «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I».

12 Gli artt. 5-9 della direttiva 85/337, ai quali fa riferimento l'art. 4 della stessa direttiva, prevedono sostanzialmente quanto segue: l'art. 5 precisa le informazioni minime che il committente deve fornire, l'art. 6 introduce, in particolare, l'obbligo del committente di informare le autorità e il pubblico, l'art. 8 menziona l'obbligo delle autorità competenti di prendere in considerazione le informazioni raccolte nell'ambito del procedimento di valutazione e l'art. 9 istituisce l'obbligo delle autorità competenti di informare il pubblico della decisione adottata, nonché delle condizioni che eventualmente l'accompagnano.

Normativa nazionale

13 Nella Regione vallona, la valutazione dell'impatto ambientale dei progetti era disciplinata, fino al 1° ottobre 2002, dal decreto 11 settembre 1985 e dal suo decreto di esecuzione 31 ottobre 1991.

14 Tali testi prevedevano che i progetti citati all'allegato I del decreto 11 settembre 1985, che riprende l'elenco dell'allegato I della direttiva 85/337, e all'allegato II del decreto

31 ottobre 1991 fossero soggetti d'ufficio ad uno studio sull'impatto ambientale. Gli altri progetti, per i quali non era disposto d'ufficio tale studio, dovevano solo formare oggetto di una nota di valutazione preliminare dell'impatto ambientale.

15 Conformemente all'allegato I del decreto 11 settembre 1985, la costruzione di aeroporti con pista di decollo e atterraggio superiore ai 2 100 metri di lunghezza è obbligatoriamente soggetta a uno studio di impatto ambientale. Peraltro, in forza dell'allegato II del decreto 31 ottobre 1991, deve formare oggetto di uno studio sull'impatto ambientale anche la costruzione di aeroporti con pista di decollo e atterraggio di 1 200 metri o più, compreso il prolungamento di piste esistenti al di là di quest'ultimo limite, così come le aviosuperfici per volo da diporto.

Causa principale e questioni pregiudiziali

16 I residenti nelle adiacenze dell'aeroporto di Liegi-Bierset lamentano l'inquinamento acustico, spesso notturno, derivante dalla ristrutturazione di tale ex aeroporto militare e dal suo uso, a partire dal 1996, da parte di società di trasporto aereo di merci.

17 Una convenzione firmata il 26 febbraio 1996 tra la Région wallonne, la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset e la T. N. T. Express Worldwide ha previsto un certo numero di lavori di modifica delle infrastrutture di tale aeroporto per consentirne un uso 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno. Le piste di decollo e di atterraggio, in particolare, sono state risistemate e allargate. Sono state inoltre costruite una torre di controllo e nuove bretelle di uscita dalle piste, nonché talune zone di stazionamento. La lunghezza della pista di decollo e di atterraggio, di 3 297 metri, è invece rimasta invariata.

18 Sono state rilasciate inoltre autorizzazioni urbanistiche e di gestione dirette a consentire la realizzazione di tali lavori.

19 La controversia pendente dinanzi al giudice nazionale belga attiene al problema della responsabilità: infatti, i ricorrenti nella causa principale hanno chiesto il risarcimento del danno che asseriscono di aver subìto a causa dell'inquinamento, da essi ritenuto grave, connesso alla ristrutturazione dell'aeroporto.

20 In tale contesto la Cour de cassation del Belgio è stata adita con ricorso per cassazione avverso una sentenza pronunciata il 29 giugno 2004 dalla cour d'appel de Liège.

21 Ritenendo che la controversia sottopostale sollevasse questioni di interpretazione del diritto comunitario, la Cour de cassation ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se una convenzione tra poteri pubblici ed un'impresa privata, firmata allo scopo di far stabilire tale impresa sul sito di un aeroporto munito di una pista [di decollo e di atterraggio] di una lunghezza superiore a m 2 100, contenente la descrizione precisa dei lavori di infrastruttura che verranno realizzati relativamente alla risistemazione della pista, senza che la medesima venga allungata, e alla costruzione di una torre di controllo per consentire il volo di aerei di grossa portata 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, e che prevede voli sia notturni sia diurni a partire dallo stabilimento di tale impresa, costituisca un progetto ai sensi della direttiva [85/337], nella versione in vigore prima della sua modifica da parte della direttiva [97/11].

2) Se i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente per adattarlo ad un aumento programmato di numero di voli notturni e diurni, senza allungamento della pista [di decollo e di atterraggio], corrispondano alla nozione di progetto, che richiede una valutazione di impatto ambientale ai sensi degli artt. 1, 2 e 4 della direttiva [85/337], nella versione in vigore prima della sua modifica da parte della direttiva [97/11].

3) Se, nonostante il fatto che l'aumento progettato dell'attività di un aeroporto non sia direttamente previsto dagli allegati della direttiva [85/337], lo Stato membro debba tener conto di tale aumento quando esamina l'effetto potenziale sull'ambiente delle modifiche apportate alle infrastrutture di tale aeroporto per accogliere tale incremento di attività».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

22 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede se una convenzione come quella di cui trattasi nella causa principale sia un «progetto» ai sensi della direttiva 85/337.

23 Tale questione esige una soluzione negativa. Infatti, dallo stesso tenore letterale dell'art. 1, n. 2, della direttiva 85/337 risulta che il vocabolo «progetto» riguarda lavori o interventi fisici. Una convenzione non può essere quindi considerata un progetto ai sensi della direttiva 85/337, indipendentemente dalla questione se tale convenzione contenga una descrizione più o meno precisa dei lavori da realizzare.

24 Tuttavia, per fornire una soluzione utile al giudice che le ha sottoposto una questione pregiudiziale, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione norme di diritto comunitario alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nel formulare la questione (v., in particolare, sentenza 20 marzo 1986, causa 35/85, Tissier, Racc. pag. 1207, punto 9).

25 Nel presente procedimento, occorre indicare al giudice del rinvio che gli spetta determinare, sulla base della normativa nazionale vigente, se una convenzione come quella di cui trattasi nella causa principale contenga un'autorizzazione ai sensi dell'art. 1, n. 2, della direttiva 85/337, cioè una decisione dell'autorità competente che faccia sorgere per il committente il diritto di realizzare il progetto in questione (v., in tal senso, sentenza 18 giugno 1998, causa C-81/96, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Racc. pag. I-3923, punto 20). Ciò si verificherebbe qualora, in applicazione del diritto nazionale, tale decisione potesse essere considerata una decisione della o delle autorità competenti che conferisce al committente il diritto di realizzare lavori di costruzione o di altre installazioni od opere, ovvero di intervenire sull'ambiente naturale o sul paesaggio.

26 Del resto, qualora il diritto nazionale preveda che la procedura di autorizzazione si articoli in più fasi, la valutazione dell'impatto ambientale di un progetto dev'essere effettuata, in linea di principio, non appena sia possibile individuare e valutare tutti gli effetti che il progetto può avere sull'ambiente (v. sentenza 7 gennaio 2004, causa C-201/02, Wells, Racc. pag. I-723, punto 53). Pertanto, qualora una di tali fasi sia una decisione principale e l'altra una decisione di attuazione che deve rispettare i parametri stabiliti dalla prima, gli effetti che il progetto può avere sull'ambiente devono essere individuati e valutati nella procedura relativa alla decisione principale. Solo qualora i detti effetti fossero individuabili unicamente nella procedura relativa alla decisione di attuazione, la valutazione dovrebbe essere effettuata durante tale ultima procedura (sentenza Wells, cit., punto 52).

27 Occorre infine rammentare al giudice del rinvio che l'obiettivo della normativa non può essere aggirato tramite un frazionamento dei progetti e che la mancata presa in considerazione del loro effetto cumulativo non deve avere il risultato pratico di sottrarli nel loro insieme all'obbligo di valutazione mentre, presi insieme, essi possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell'art. 2, n. 1, della direttiva 85/337 (v., in tal senso, sentenza 21 settembre 1999, causa C-392/96, Commissione/Irlanda, Racc. pag. I-5901, punto 76).

28 Occorre quindi risolvere la prima questione dichiarando che, sebbene una convenzione come quella di cui trattasi nella causa principale non sia un progetto ai sensi della direttiva 85/337, spetta al giudice del rinvio determinare, sulla base della normativa nazionale applicabile, se una siffatta convenzione contenga un'autorizzazione ai sensi dell'art. 1, n. 2, della direttiva 85/337. In tale contesto, occorre esaminare se detta autorizzazione si inserisca in una procedura in più fasi che comporta una decisione principale, nonché decisioni di esecuzione, e se occorra tener conto dell'effetto cumulativo di più progetti il cui impatto ambientale dev'essere valutato complessivamente.

Sulla seconda questione

29 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se i lavori relativi all'infrastruttura di un aeroporto già costruito e la cui pista di decollo e di atterraggio è già superiore ai 2 100 metri di lunghezza rientrino nel campo di applicazione delle disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella sua versione originaria.

30 Conformemente al punto 12 dell'allegato II nella sua versione precedente rispetto a quella risultante dalla direttiva 97/11, costituisce un progetto ex art. 4, n. 2, la «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I. Il punto 7 di detto allegato I menziona dal canto suo la «costruzione di (...) aeroporti (...) con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m».

31 La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, la T. N. T. Express Worldwide e il Regno del Belgio sostengono che da tale redazione risulta necessariamente che sono prese in considerazione le sole modifiche apportate alla «costruzione» di un aeroporto la cui pista di decollo e di atterraggio sia di almeno 2 100 metri di lunghezza, e non le modifiche apportate ad un aeroporto esistente.

32 Tuttavia, la Corte ha più volte rilevato che il campo di applicazione della direttiva 85/337 è vasto e il suo obiettivo di portata molta ampia (v., in tal senso, sentenze 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a., Racc. pag. I-5403, punto 31, e 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a., Racc. pag. I-5613, punto 40). A tal riguardo, sarebbe contrario allo stesso obiettivo della direttiva 85/337 sottrarre al campo di applicazione del suo allegato II lavori di miglioramento o di ampliamento dell'infrastruttura di un aeroporto già costruito perché l'allegato I della direttiva 85/337 menziona la «costruzione di aeroporti» e non gli «aeroporti» in quanto tali. Una siffatta interpretazione consentirebbe infatti di sottrarre agli obblighi derivanti dalla direttiva 85/337 tutti i lavori di modifica apportati a un aeroporto preesistente, indipendentemente dall'entità di tali lavori, e priverebbe di qualsiasi portata, su tale punto, l'allegato II della direttiva 85/337.

33 Di conseguenza, le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I, devono essere intese nel senso che riguardano anche i lavori di modifica apportati a un aeroporto già costruito.

34 Tale interpretazione non è affatto rimessa in discussione dalla circostanza che la direttiva 97/11 ha sostituito il punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337 con un nuovo punto 13, che designa espressamente come progetto ex art. 4, n. 2, della direttiva 85/337, come modificata dalla direttiva 97/11, «modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione (…)», mentre il punto 12 dell'allegato II si limitava a menzionare la «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I. Infatti, la nuova redazione adottata dalla direttiva 97/11, il cui quarto 'considerando' sottolinea l'esperienza maturata nella valutazione dell'impatto ambientale e insiste sulla necessità di introdurre disposizioni intese a chiarire, completare e migliorare le regole relative alla procedura di valutazione, non fa che esprimere con maggiore chiarezza la portata che occorreva riconoscere alla direttiva 85/337 nella sua redazione originaria. Dall'intervento del legislatore comunitario non può quindi essere desunta un'interpretazione a contrario della direttiva nella sua versione originaria.

35 Inoltre, la circostanza che i lavori di cui trattasi nella causa principale non riguardano la lunghezza della pista di decollo e di atterraggio non incide sul problema di sapere se tali lavori rientrino nel campo di applicazione del punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337. Infatti, il punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337 ha cura di precisare la nozione di «aeroporto» rinviando alla definizione contenuta all'allegato 14 della convenzione di Chicago 7 dicembre 1944, relativa all'aviazione civile internazionale. Ai sensi di tale allegato, «[u]n aeroporto è una superficie terrestre o acquatica (compresi gli edifici, le installazioni e gli equipaggiamenti) destinata a essere utilizzata totalmente o parzialmente per l'arrivo e la partenza dei velivoli e per i loro volteggi» [traduzione libera].

36 Ne discende che tutti i lavori relativi agli edifici, alle installazioni e agli equipaggiamenti di un aeroporto devono essere considerati lavori relativi all'aeroporto in quanto tale. Per l'applicazione del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con il punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, ciò significa che i lavori di modifica di un aeroporto la cui pista di decollo e atterraggio è di almeno 2 100 metri di lunghezza non sono quindi rappresentati solo dai lavori aventi eventualmente per

oggetto il prolungamento della pista, ma da tutti i lavori relativi agli edifici, alle installazioni o agli equipaggiamenti di tale aeroporto, qualora possano essere considerati, segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica dell'aeroporto stesso. Lo stesso vale, in particolare, per i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo.

37 Occorre poi ricordare al giudice del rinvio che, se è vero che l'art. 4, n. 2, secondo comma, della direttiva 85/332 conferisce agli Stati membri un margine di discrezionalità per specificare taluni tipi di progetti da sottoporre a valutazione d'impatto o per fissare criteri e/o soglie limite da adottare, il detto margine trova però i suoi limiti nell'obbligo, enunciato all'art. 2, n. 1, di tale direttiva, di sottoporre ad una valutazione d'impatto i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni e la loro ubicazione (sentenza Kraaijeveld e a., cit., punto 50).

38 Pertanto, uno Stato membro che fissasse criteri e/o soglie limite tenendo conto delle sole dimensioni dei progetti, senza prendere in considerazione anche la loro natura e la loro ubicazione, supererebbe il margine discrezionale di cui dispone ai sensi degli artt. 2, n. 1, e 4, n. 2, della direttiva 85/337.

39 Spetta al giudice del rinvio assicurarsi che le autorità competenti abbiano correttamente valutato se i lavori di cui trattasi nella causa principale dovessero essere sottoposti ad uno studio d'impatto ambientale.

40 Di conseguenza, la seconda questione dev'essere risolta dichiarando che le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella loro versione originaria, riguardano anche i

lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di atterraggio, qualora essi possano essere considerati, segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica dell'aeroporto stesso. Lo stesso vale, in particolare, per i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo. Spetta al giudice del rinvio assicurarsi che le autorità competenti abbiano correttamente valutato se i lavori di cui trattasi nella causa principale dovessero essere sottoposti ad una valutazione del loro impatto ambientale.

Sulla terza questione

41 Con la terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se le autorità competenti abbiano l'obbligo di prendere in considerazione il progettato aumento dell'attività di un aeroporto per determinare se un progetto di cui al punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337 debba essere sottoposto ad una valutazione del suo impatto ambientale.

42 Come già affermato al punto 32 della presente sentenza, la Corte ha più volte rilevato che il campo di applicazione della direttiva 85/337 è vasto e il suo obiettivo di portata molta ampia. Inoltre, se è vero che l'art. 4, n. 2, secondo comma, della direttiva conferisce agli Stati membri un margine di discrezionalità per specificare taluni tipi di progetti da sottoporre a valutazione d'impatto o per fissare criteri e/o soglie limite da adottare, il detto margine trova però i suoi limiti nell'obbligo, enunciato all'art. 2, n. 1, di sottoporre ad una valutazione d'impatto i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni e la loro ubicazione. A tal riguardo, la direttiva 85/337 fa riferimento ad una valutazione globale dell'impatto ambientale dei progetti o della loro modifica.

43 Sarebbe riduttivo e contrario a tale approccio prendere in considerazione, per la valutazione d'impatto ambientale di un progetto o della sua modifica, solo gli effetti diretti degli stessi lavori previsti, senza tener conto dell'impatto ambientale che può essere provocato dall'uso e dallo sfruttamento delle opere derivanti da tali lavori.

44 Del resto, la stessa elencazione fatta all'art. 3 della direttiva 85/337 degli elementi da prendere in considerazione, come gli effetti di un progetto, segnatamente, sull'uomo, sulla fauna e sulla flora, sul suolo, sull'acqua, sull'aria o sul patrimonio culturale, dimostra che l'impatto ambientale che la direttiva 85/337 mira a consentire di valutare non è solo quello dei lavori previsti, ma anche e soprattutto quello del progetto da realizzare.

45 La Corte ha così considerato, per quanto riguarda un progetto di raddoppio di una linea ferroviaria esistente, che un progetto di questo tipo può avere un notevole impatto ambientale ai sensi della direttiva 85/337, posto che può avere, in particolare, un impatto sonoro significativo (sentenza 16 settembre 2004, causa C-227/01, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-8253, punto 49). Orbene, nella causa all'origine di tale sentenza, l'impatto sonoro significativo non era quello provocato dai lavori di raddoppio della linea ferroviaria, bensì quello provocato dal prevedibile aumento della frequenza del traffico ferroviario, aumento consentito proprio da tali lavori di raddoppio della linea ferroviaria. Lo stesso deve valere per quanto riguarda un progetto, come quello di cui trattasi nella controversia principale, avente per oggetto di consentire un aumento dell'attività di un aeroporto e, di conseguenza, dell'intensità del traffico aereo.

46 Occorre pertanto risolvere la terza questione dichiarando che le autorità competenti devono tener conto del progettato aumento dell'attività di un aeroporto in sede di esame dell'effetto sull'ambiente delle modifiche apportate alle sue infrastrutture al fine di consentire tale aumento di attività.

Sulle spese

47 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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) **Sebbene una convenzione come quella di cui trattasi nella causa principale non sia un progetto ai sensi della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, spetta al giudice del rinvio determinare, sulla base della normativa nazionale applicabile, se una siffatta convenzione contenga un'autorizzazione ai sensi dell'art. 1, n. 2, della direttiva 85/337. In tale contesto, occorre esaminare se detta autorizzazione si inserisca in una procedura in più fasi che comporta una decisione principale, nonché decisioni di esecuzione, e se occorra tener conto dell'effetto cumulativo di più progetti il cui impatto ambientale dev'essere valutato complessivamente.**

2) **Le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella loro versione originaria, riguardano anche i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di**

atterraggio, qualora essi possano essere considerati, segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica dell'aeroporto stesso. Lo stesso vale, in particolare, per i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo. Spetta al giudice del rinvio assicurarsi che le autorità competenti abbiano correttamente valutato se i lavori di cui trattasi nella causa principale dovessero essere sottoposti ad una valutazione del loro impatto ambientale.

3) **Le autorità competenti devono tener conto del progettato aumento dell'attività di un aeroporto in sede di esame dell'effetto sull'ambiente delle modifiche apportate alle sue infrastrutture al fine di consentire tale aumento di attività.**

Firme