SENTENZA DELLA CORTE

19 settembre 2000 *

Nel procedimento C-287/98,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), dal Tribunal d'arrondissement di Lussemburgo nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Granducato di Lussemburgo

e

Berthe Linster,

Aloyse Linster,

Yvonne Linster,

domanda vertente 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) e, in particolare, dell'art. 1, n. 5, della direttiva medesima nonché degli artt. 177 e 189 (divenuto art. 249 CE) del Trattato CE, con riguardo agli effetti da attribuire alla direttiva,

* Lingua processuale: il francese.

LA CORTE,

composta dai signori G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, J.C. Moitinho de Almeida, L. Sevón (relatore) e R. Schintgen, presidenti di sezione, P.J.G. Kapteyn, C. Gulmann, P. Jann, H. Ragnemalm, M. Wathelet, V. Skouris e dalla signora F. Macken, giudici,

avvocato generale: P. Léger

cancelliere: L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il Granducato di Lussemburgo, dagli avv.ti T. Frieders-Scheifer e P. Kinsch, del foro di Lussemburgo;

— per le signore e il signor Linster, dall'avv. M. Elvinger, del foro di Lussemburgo;

— per il governo del Regno Unito, dal signor J.E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, assistito dall'avv. D. Wyatt, QC;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai signori P. Stancanelli, membro del servizio giuridico, e O. Couvert-Castéra, funzionario nazionale messo a disposizione del servizio medesimo, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del Granducato di Lussemburgo, delle signore e del signor Linster, del governo del Regno Unito e della Commissione, all'udienza del 12 ottobre 1999,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 gennaio 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 15 luglio 1998, pervenuta alla Corte il 27 luglio seguente, il Tribunal d'arrondissement di Lussemburgo ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), una serie di questioni pregiudiziali relative all'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») e, in particolare, dell'art. 1, n. 5, della direttiva medesima nonché degli artt. 177 e 189 (divenuto art. 249 CE) del Trattato CE, con riguardo agli effetti da attribuire alla direttiva.

2 Tali questioni sono sorte nell'ambito di una controversia tra il Granducato di Lussemburgo e le signore ed il signor Linster (in prosieguo: i «signori Linster») con riguardo all'espropriazione di taluni appezzamenti di terreni loro appartenenti, effettuata ai fini della costruzione del tronco II, Hellange-Mondorf-les-Bains, del raccordo autostradale tra la bretella di raccordo del Sud e la rete stradale tedesca (in prosieguo: il «raccordo autostradale con la Saar»).

Contesto normativo

La direttiva

3 La direttiva attiene, a termini del suo art. 1, n. 1, alla valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possano presentare un impatto ambientale importante.

4 Ai sensi dell'art. 1, n. 2, della direttiva si intende per «progetto»:

«— la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti o d'opere,

— altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo».

5 A termini dell'art. 1, n. 5, la direttiva «non si applica ai progetti adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico, inteso che gli obiettivi perseguiti dalla presente direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni, vengono raggiunti tramite la procedura legislativa».

6 L'art. 2, n. 1, della direttiva così recita:

«Gli Stati 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'art. 4».

7 L'art. 4, n. 1, della direttiva fissa il principio in base al quale i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I costituiscono oggetto di valutazione ai sensi degli artt. 5-10. Tra tali progetti l'allegato I, punto 7, ricomprende la «costruzione di autostrade, via di rapida comunicazione (...)».

8 L'art. 5 della direttiva precisa, sostanzialmente, le informazioni minime che il committente deve fornire; l'art. 6 impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie affinché le autorità competenti ed il pubblico interessato siano informati e sia data loro la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto; l'art. 8 impone alle autorità competenti l'obbligo di tener conto delle informazioni raccolte ai sensi degli artt. 5 e 6, e l'art. 9 istituisce l'obbligo per le autorità competenti di informare il pubblico in merito alla decisione presa ed alle condizioni che eventualmente l'accompagnano.

9 In particolare, l'art. 5, nn. 1 e 2, della direttiva così dispone:

«1. Nel caso dei progetti che, a norma dell'art. 4, devono formare oggetto di una valutazione dell'impatto ambientale ai sensi degli artt. 5-10, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il committente fornisca, nella forma opportuna, le informazioni specificate nell'allegato III, qualora:

a) gli Stati membri ritengano che le informazioni siano appropriate ad una determinata fase della procedura di autorizzazione ed alle caratteristiche peculiari d'un progetto specifico o d'un tipo di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio;

b) gli Stati membri ritengano che si possa ragionevolmente esigere che un committente raccolga i dati, tenendo conto fra l'altro delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili.

2. Le informazioni che il committente deve fornire conformemente al paragrafo 1 comportano almeno:

— una descrizione del progetto con informazioni relative alla sua ubicazione, progettazione e dimensioni;

— una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare rilevanti effetti negativi;

— i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;

— una sintesi non tecnica delle informazioni di cui al primo, secondo e terzo trattino».

10 L'allegato III della direttiva contiene l'elenco delle informazioni che devono essere comunicate dal committente. Tali informazioni consistono, segnatamente, in una descrizione del progetto (punto 1), in una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame con indicazione delle principali ragioni della scelta (punto 2), in una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante e degli effetti rilevanti che ne possono derivare (punti 3 e 4), nonché in una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e, se possibile, compensare i rilevanti effetti negativi del progetto sull'ambiente (punto 5).

11 A termini dell'art. 6, n. 2, della direttiva:

«Gli Stati membri vigilano affinché:

— qualsiasi domanda di autorizzazione nonché le informazioni raccolte ai sensi dell'art. 5 siano messe a disposizione del pubblico;

— al pubblico interessato sia data la possibilità di esprimere il parere prima dell'avvio del progetto».

La normativa lussemburghese

12 Dall'esposizione effettuata dal giudice di rinvio emerge che il legislatore lussemburghese ha provveduto, per mezzo di una stessa legge, alla trasposizione parziale della direttiva — prevedendo l'obbligo di far realizzare uno studio di valutazione dell'impatto ambientale connesso con la costruzione di talune strade — accogliendo, al tempo stesso, il principio della realizzazione del collegamento autostradale con la Saar.

13 La direttiva è stata infatti trasposta nell'ordinamento lussemburghese, segnatamente, dalla legge 13 luglio 1995, recante modifica ed integrazione della legge, modificata, 16 agosto 1967, relativa alla creazione di una grande rete viaria di comunicazioni e di un fondo per la viabilità stradale (*Mémorial* A 1995, pag. 1810; in prosieguo: la «legge del 1995»).

14 L'art. 14 bis della legge 16 agosto 1967, relativa alla creazione di una grande rete viaria di comunicazioni e di un fondo per la viabilità stradale (*Mémorial* A 1967, pag. 868; in prosieguo: la «legge del 1967»), nel testo modificato dalla legge del 1995, prevede quindi che l'inserimento di qualsiasi progetto di costruzione nel corpo della legge è subordinato alla previa effettuazione di uno studio di valutazione dell'impatto sull'ambiente naturale e sull'ambiente umano. Tale studio deve includere, in particolare, i motivi di opportunità del progetto di costruzione nonché della scelta della o delle varianti. È parimenti prevista una procedura di consultazione pubblica prima della fissazione del percorso.

15 La legge del 1995 ha parimenti modificato l'art. 6 della legge del 1967 che, nel nuovo testo, prevede il collegamento con le reti stradali tedesche e belga, alle rispettive frontiere, della bretella di raccordo del Sud che collega fra di loro le principali località del bacino minerario da Rodange a Bettembourg.

16 Nell'ambito della discussione del progetto di legge da cui è scaturita la legge del 1995 sorgeva la questione se l'art. 14 bis della legge del 1967, nel nuovo

emanando testo, dovesse già applicarsi alla costruzione del collegamento autostradale con la Saar. Un emendamento in tal senso veniva tuttavia respinto dal Parlamento.

17 Dall'esame della documentazione che ha accompagnato l'emanazione della legge del 1995 emerge che, al momento del voto sul progetto di legge, erano ancora in discussione vari percorsi per il collegamento autostradale con la Saar (variante Nord e variante Sud). Nella stessa data in cui veniva votato il progetto di legge, il 13 luglio 1995, il Parlamento emanava una seconda mozione con cui il governo veniva invitato a realizzare la variante Sud del collegamento medesimo (*Camera dei deputati, resoconto delle sedute pubbliche, Sezione ordinaria 1994-1995, 64ª seduta, giovedì 13 luglio 1995, pagg. 3390 [testo] e 3476 [voto]*).

18 All'atto della fissazione definitiva del tracciato del collegamento autostradale con la Saar il governo adottava tale variante, per mezzo del regolamento granducale 21 novembre 1996, recante approvazione delle mappe delle parcelle assoggettate ad esproprio e degli elenchi dei proprietari di tali parcelle in vista della costruzione del tronco II, Hellange-Mondorf-les-Bains, del collegamento con la Saar (*Mémorial* A, 1996, pag. 2468; in prosieguo: il «regolamento del 1996»).

Causa principale

19 Ai fini della realizzazione del collegamento autostradale con la Saar, il Granducato di Lussemburgo avviava, dinanzi al Tribunal d'arrondissement di Lussemburgo, azione di esproprio di taluni terreni siti in Hellange, nel comune di Frisange, nei confronti dei signori Linster, proprietari dei terreni medesimi.

20 I signori Linster sostenevano, a loro difesa, che la legge del 1995 ed il regolamento del 1996 sarebbero stati emanati in violazione degli artt. 5, n. 1, e 6, n. 2, della direttiva, in base al rilievo che il progetto non sarebbe stato preceduto

da uno studio dell'impatto ambientale né da un'indagine pubblica come previsto dalla direttiva.

21 Nell'ordinanza di rinvio il Tribunal fa presente che spetta al medesimo, nell'ambito del procedimento dinanzi ad esso pendente, verificare se siano state assolte le formalità prescritte dalla legge ai fini dell'espropriazione e che tale verifica può implicare il sindacato incidentale sulla legittimità di un atto amministrativo di carattere normativo quale il regolamento del 1996.

22 Il Tribunal si chiede se possa «assicurare l'osservanza del disposto della direttiva, anche indipendentemente dal nesso con gli effetti diretti della direttiva che non sia trasposta nel termine previsto o se una verifica siffatta implichi un giudizio sugli effetti diretti della direttiva medesima». Il Tribunal si richiama al riguardo alla sentenza 7 maggio 1991, causa C-69/89, Nakajima/Consiglio (Racc. pag. I-2069), in cui la Corte si è pronunciata sulla legittimità del regolamento di base antidumping comunitario [regolamento (CEE) 11 luglio 1988, n. 2423, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping o di sovvenzioni da parte di paesi non membri della Comunità economica europea (GU L 209, pag. 1)], con riguardo al codice antidumping GATT [accordo relativo all'attuazione dell'art. VI dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio, approvato, in nome della Comunità, con decisione del Consiglio del 10 dicembre 1979, 80/271/CEE, relativa alla conclusione degli accordi multilaterali derivanti dai negoziati commerciali degli anni 1973-1979 (GU 1980, L 71, pag. 1)], distinguendo il problema degli effetti diretti da quello del sindacato incidentale di legittimità.

23 Il Tribunal rileva che, a termini dell'art. 27 della legge del 1967, successivamente modificata, la sua decisione in merito alla domanda di espropriazione ed all'indennità non è impugnabile in base alla legge nazionale, con conseguente obbligo per il medesimo, ai sensi dell'art. 177, terzo comma, del Trattato, di sottoporre alla Corte le sei questioni pregiudiziali indicate al punto seguente.

24 Ciò premesso, il Tribunal d'arrondissement di Lussemburgo decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le questioni pregiudiziali seguenti:

«1) Se gli artt. 177 e 189 del Trattato CE vadano interpretati nel senso che il giudice nazionale avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, chiamato a conoscere della legittimità di un procedimento di esproprio per causa di pubblica utilità di beni immobili appartenenti ad un privato, possa accertare la mancata effettuazione della valutazione dell'impatto ambientale della realizzazione di un'autostrada, progetto di cui all'art. 4, n. 1, prescritta dall'art. 5, n. 1, della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, e che le informazioni raccolte a tenore dell'art. 5 non sono state messe a disposizione del pubblico e che al pubblico interessato non è stata data la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto, in contrasto col disposto dell'art. 6, n. 2, quando la direttiva non sia stata integralmente trasposta nell'ordinamento nazionale, malgrado la scadenza del termine a tal fine previsto, ovvero se un siffatto accertamento implichi un giudizio sull'effetto diretto della direttiva, con conseguente obbligo per il giudice di investire della relativa questione la Corte di giustizia delle Comunità europee.

2) Nel caso in cui la Corte affermi, come soluzione della prima questione, l'obbligo del giudice — avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno — di rivolgersi alla Corte di giustizia con una questione pregiudiziale, la questione è la seguente:

Se la menzionata direttiva possa trovare applicazione in una controversia vertente sull'esproprio per causa di pubblica utilità di un bene immobile appartenente ad un privato e se il giudice, chiamato a conoscere della legittimità del procedimento di espropriazione, possa dichiarare che, in contrasto con gli artt. 5, n. 1, e 6, n. 2, non sia stata effettuata la valutazione dell'impatto ambientale e che le informazioni raccolte a tenore dell'art. 5 non siano state messe a disposizione del pubblico e che al pubblico interessato

non sia stata data la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto di costruzione di un'autostrada, opera prevista dall'art. 4, n. 1.

3) Se l'atto legislativo nazionale di cui all'art. 1, n. 5, della menzionata direttiva costituisca un'autonoma nozione di diritto comunitario o debba definirsi secondo il diritto interno.

4) Se, nel caso in cui l'atto legislativo nazionale costituisca un'autonoma nozione di diritto comunitario, una norma adottata dal Parlamento a seguito di dibattimento parlamentare pubblico debba essere considerata quale atto legislativo nazionale ai sensi dell'art. 1, n. 5, della direttiva.

5) Se il progetto di opera, ai sensi dell'art. 1, n. 5, della menzionata direttiva, adottato in dettaglio con atto legislativo nazionale specifico costituisca un'autonoma nozione di diritto comunitario o debba definirsi secondo il diritto interno.

6) Se, nel caso in cui la nozione di progetto di opera, ai sensi dell'art. 1, n. 5, della direttiva, adottato in dettaglio con atto legislativo nazionale specifico costituisca un'autonoma nozione di diritto comunitario, il progetto adottato con decisione del Parlamento, a seguito di dibattimento parlamentare pubblico, di realizzare la costruzione di un'autostrada al fine di ottenere la confluenza in altre due strade, senza stabilire il percorso dell'autostrada da costruire, debba ritenersi escluso dalla sfera di applicazione della direttiva».

Sulla prima questione

25 Con la prima questione il giudice di rinvio chiede sostanzialmente se un giudice nazionale, nel caso in cui sia chiamato a pronunciarsi sulla legittimità di un procedimento di espropriazione per causa di pubblica utilità — nell'ambito della realizzazione di un'autostrada — di beni immobili appartenenti ad un singolo possa accertare se il legislatore nazionale si sia mantenuto nei limiti del potere discrezionale tracciato dalla direttiva, in particolare, quando non sia stata preliminarmente effettuata la valutazione dell'impatto ambientale del progetto, le informazioni raccolte ai sensi dell'art. 5 non siano state messe a disposizione del pubblico e, contrariamente al disposto dell'art. 6, n. 2, della direttiva, al pubblico interessato non sia stata data la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto.

26 Il Granducato di Lussemburgo ritiene che il giudice nazionale possa accertare la violazione di disposizioni di carattere sostanziale di una direttiva dell'ambito di un procedimento di espropriazione solamente quando, da un lato, la legge nazionale gli consenta di procedere, nell'ambito del sindacato di legittimità sulla procedura di espropriazione, all'accertamento incidentale della legittimità del procedimento di autorizzazione del progetto in questione e, dall'altro, quando la disposizione della direttiva — che il giudice medesimo sia chiamato ad applicare a favore del singolo interessato nella specie — possieda effetti diretti e faccia conseguentemente sorgere diritti in capo al singolo stesso.

27 Nella specie i signori Linster potrebbero invocare la direttiva solamente qualora provassero che la pretesa violazione delle sue disposizioni abbia leso un diritto loro attribuito dalla direttiva medesima. Tale fattispecie si distinguerebbe nettamente da quella oggetto della menzionata sentenza Nakajima/Consiglio, in cui veniva invocata l'incompatibilità di una disposizione di un regolamento comunitario antidumping con un trattato internazionale e non veniva chiesta l'applicazione di quest'ultimo in via sostitutiva.

28 I signori Linster ritengono che il fatto di prendere in considerazione una direttiva non trasposta non implichi necessariamente una valutazione dei suoi effetti diretti. Tali effetti diretti sarebbero necessari solamente affinché la direttiva possa

produrre un effetto sostitutivo. Sarebbe invece il principio del primato ad imporre al giudice nazionale di escludere l'applicazione di una norma nazionale contraria al diritto comunitario, anche quanto la norma comunitaria in questione sia priva di effetti diretti.

29 Il governo del Regno Unito suggerisce di risolvere la questione richiamandosi alla sentenza 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijveld e a. (Racc. pag. I-5403).

30 Con riguardo alla sentenza 19 gennaio 1982, causa 8/81, Becker (Racc. pag. 53), la Commissione sostiene che alle disposizioni delle direttive, ove siano incondizionate e sufficientemente precise, devono essere riconosciuti, alla scadenza del termine fissato ai fini della loro trasposizione, effetti diretti, con la conseguenza che tali disposizioni possono essere invocate nei confronti di qualsiasi disposizione nazionale non conforme, particolarmente nell'ambito di un procedimento contenzioso dinanzi ai giudici degli Stati membri.

Giudizio della Corte

31 Per quanto attiene al potere del giudice nazionale — incaricato di accertare la legittimità di un procedimento di espropriazione per causa di pubblica utilità di beni appartenenti a singoli — di tener conto di una direttiva non integralmente trasposta nonostante la scadenza del termine all'uopo fissato, al fine di accertare il rispetto di talune formalità previste dalla direttiva medesima, si deve ricordare che, a termini dell'art. 189, terzo comma, del Trattato, «la direttiva vincola lo Stato membro cui è rivolta per quanto riguarda il risultato da raggiungere, salva restando la competenza degli organi nazionali in merito alla forma e ai mezzi».

32 A tal riguardo la Corte ha più volte affermato che sarebbe incompatibile con l'effetto vincolante che tale disposizione riconosce alla direttiva escludere, in linea di principio, che l'obbligo da essa imposto possa esser fatto valere dalle persone

interessate. Particolarmente nei casi in cui le autorità comunitarie abbiano, mediante direttiva, imposto agli Stati membri di adottare un determinato comportamento, l'effetto utile dell'atto sarebbe attenuato se ai cittadini comunitari fosse precluso di valersene in giudizio ed ai giudici nazionali di prenderlo in considerazione in quanto elemento del diritto comunitario allo scopo d'accertare se il legislatore nazionale, nell'esercizio della facoltà riservatagli quanto alla forma ed ai mezzi per l'attuazione della direttiva, sia rimasto entro i limiti di discrezionalità tracciati dalla direttiva stessa (v. sentenze 1° febbraio 1977, causa 51/76, Verbond van Nederlandse Ondernemingen, Racc. pag. 113, punti 22-24; Kraaijeveld e a., citata, punto 56, e 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a., Racc. pag. I-5613, punto 69).

33 Per quanto attiene, in particolare, ai limiti del potere discrezionale fissati dalla direttiva de qua, si deve ricordare che, a termini dell'art. 2 della medesima, gli Stati membri sono tenuti ad adottare le disposizioni necessarie affinché i progetti per i quali si preveda un rilevante impatto ambientale siano oggetto, prima del rilascio dell'autorizzazione, di una valutazione sotto il profilo del loro impatto.

34 La costruzione di un'autostrada costituisce un progetto appartenente ad una classe ricompresa nell'allegato I, ragion per cui, a termini dell'art. 4, n. 1, della direttiva, deve formare oggetto di valutazione.

35 L'art. 5 della direttiva impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie per garantire che il committente fornisca le informazioni il cui contenuto minimo è precisato al n. 2 di tale disposizione. A termini dell'art. 6, n. 2, della direttiva, gli Stati membri devono fare in modo che il pubblico abbia accesso alla domanda di autorizzazione del progetto e alle informazioni fornite dal committente e che sia data loro la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto.

36 È pur vero che l'art. 5, n. 1, della direttiva prevede che gli Stati membri dispongano di un determinato margine discrezionale nell'attuazione della norma

comunitaria sul piano nazionale, in quanto dichiara che gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il committente fornisca le informazioni richieste qualora gli Stati membri medesimi ritengano, da un lato, che tali informazioni siano appropriate ad una determinata fase della procedura di autorizzazione ed alle caratteristiche peculiari di un progetto specifico o di un tipo di progetto e, dall'altro, che si possa ragionevolmente esigere la raccolta dei dati da parte del committente.

37 Tale margine di discrezionalità, di cui lo Stato membro può avvalersi nella trasposizione di tale disposizione nel proprio ordinamento giuridico interno, non esclude tuttavia che un controllo giurisdizionale possa essere effettuato al fine di verificare se gli organi nazionali non abbiano ecceduto il margine medesimo (v., in particolare, le sentenze Verbond van Nederladse Ondernemingen, citata supra, punti 27-29, e Kraaijveld e a., citata supra, punto 59).

38 Ne consegue che disposizioni di tal genere possono essere prese in considerazione dal giudice nazionale al fine di accertare se il legislatore nazionale si sia mantenuto nei limiti del margine di discrezionalità fissato dalla direttiva.

39 La prima questione dev'essere pertanto risolta nel senso che un giudice nazionale, quando sia chiamato a conoscere della legittimità di un procedimento di espropriazione, per causa di pubblica utilità, di beni immobili appartenenti ad un singolo nell'ambito della realizzazione di un'autostrada, può accertare se il legislatore nazionale si sia mantenuto nei limiti di discrezionalità fissati dalla direttiva, in particolare quando la valutazione preliminare dell'impatto ambientale del progetto non sia stata effettuata, le informazioni raccolte a termini dell'art. 5 non siano state messe a disposizione del pubblico e, contrariamente al disposto di cui all'art. 6, n. 2, della direttiva, non sia stata data al pubblico interessato la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto.

Sulla seconda questione

40 In considerazione della soluzione della prima questione, non occorre procedere alla soluzione della seconda.

Sulla terza e sulla quinta questione

41 Con la terza e con la quinta questione il giudice di rinvio chiede, sostanzialmente, se le nozioni di atto legislativo nazionale specifico e di progetto, di cui all'art. 1, n. 5, della direttiva, debbano costituire oggetto di autonoma interpretazione.

42 Tutte le parti che hanno presentato osservazioni ritengono che i principi d'interpretazione autonoma e d'interpretazione uniforme del diritto comunitario impongano di risolvere la questione in senso affermativo.

Giudizio della Corte

43 Dalle esigenze tanto dell'applicazione uniforme del diritto comunitario quanto del principio d'uguaglianza discende che una disposizione di diritto comunitario che non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri per quanto riguarda la determinazione del suo senso e della sua portata deve normalmente dar luogo, nell'intera Comunità, ad un'interpretazione autonoma ed uniforme da

effettuarsi tenendo conto del contesto della disposizione e dello scopo perseguito dalla normativa (sentenza 18 gennaio 1984, causa 327/82, Ekro, Racc. pag. 107, punto 11).

44 La terza e la quinta questione devono essere quindi risolte nel senso che le nozioni di atto legislativo nazionale specifico e di progetto, di cui all'art. 1, n. 5, della direttiva, devono costituire oggetto di autonoma interpretazione.

Sulla quarta e sulla sesta questione

45 Con la quarta e con la sesta questione, che appare opportuno esaminare congiuntamente, il giudice di rinvio chiede sostanzialmente se l'art. 1, n. 5, della direttiva debba essere interpretato nel senso che una norma, emanata da un Parlamento in esito a dibattimento parlamentare pubblico, debba essere considerata quale atto legislativo nazionale specifico ai sensi della disposizione medesima e se la direttiva debba applicarsi ad un progetto, approvato per mezzo di decisione del Parlamento a seguito di dibattimento parlamentare pubblico, di costruzione di un'autostrada senza tuttavia definire il percorso dell'autostrada medesima.

46 A parere del Granducato di Lussemburgo, tali questioni mirano, sostanzialmente, ad accertare quanto dettagliatamente un progetto debba essere approvato per mezzo di un atto legislativo al fine di poter essere escluso dalla sfera di applicazione delle direttiva. A suo parere, sarebbe eccessivo pretendere che tutti i dettagli, anche i più insignificanti, costituiscano oggetto dell'atto legislativo. Il Granducato ritiene che, nella causa principale, il complesso di atti emanati possa essere ricondotto alla nozione di atto legislativo nazionale specifico, atteso che l'emanazione della legge del 1995 è stata accompagnata dalla votazione di una mozione con cui il Parlamento ha invitato il governo ad approvare un percorso specifico e che il governo, con il regolamento del 1996, ha emanato un regolamento di esecuzione conforme ai desiderata del Parlamento.

47 I signori Linster sostengono che gli elementi da prendere in considerazione siano, da un lato, la circostanza che i lavori parlamentari siano organizzati e si svolgano in modo tale da consentire la realizzazione degli obiettivi della direttiva, ivi compresa la disponibilità di informazioni, e, dall'altro, la specificità dell'atto legislativo rispetto al progetto dell'opera. Essi rilevano, in proposito, che la legge del 1995 non si riferiva specificamente al progetto di costruzione del collegamento autostradale con la Saar. Peraltro, gli obiettivi della direttiva e, in particolare, la disponibilità di informazioni non potevano essere realizzati con tale atto, trattandosi di una semplice autorizzazione di principio, che affidava il compito di stabilire il tracciato definitivo dell'autostrada ad una decisione emananda in un'ulteriore fase del procedimento ed esclusivamente di competenza del potere esecutivo.

48 Il governo del Regno Unito e la Commissione insistono parimenti sul fatto che il procedimento legislativo debba consentire il conseguimento degli obiettivi della direttiva e, quindi, anche di prendere in considerazione le informazioni ottenute in esito alla consultazione del pubblico. L'atto dovrebbe consentire l'approvazione dettagliata del progetto.

Giudizio della Corte

49 A tal riguardo, l'art. 1, n. 5, della direttiva dev'essere interpretato tenendo conto degli obiettivi della direttiva medesima e prendendo in considerazione la circostanza che, trattandosi di una disposizione che limita la sfera di applicazione della direttiva, dev'essere interpretato restrittivamente.

50 Le ragioni di tale deroga emergono dal tenore stesso dell'art. 1, n. 5, della direttiva. Tale disposizione esclude, infatti, l'applicazione della direttiva, «inteso che gli obiettivi perseguiti dalla presente direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni, vengano raggiunti tramite la procedura legislativa».

51 Da tale disposizione risulta che, quando gli obiettivi della direttiva, ivi compreso quello della disponibilità di informazioni, siano raggiunti per mezzo di una procedura legislativa, è esclusa l'applicazione della direttiva al progetto di cui trattasi.

52 L'obiettivo essenziale della direttiva, come si evince dall'art. 2, n. 1, della medesima, consiste nel garantire che, prima della concessione di un'autorizzazione, i progetti per i quali sia previsto un impatto ambientale rilevante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, formino oggetto di una valutazione del loro impatto.

53 A termini del sesto 'considerando' della direttiva, la «valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente e eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato al progetto».

54 Pertanto, gli obiettivi della direttiva possono ritenersi raggiunti per mezzo di una procedura legislativa solamente quando il legislatore disponga di informazioni equivalenti a quelle che verrebbero sottoposte all'autorità competente nell'ambito di una procedura ordinaria di autorizzazione del progetto.

55 Si deve ricordare, a tal riguardo, che dall'art. 5, n. 2, e dall'allegato III della direttiva emerge che le informazioni che il committente deve fornire contengono almeno una descrizione del progetto con informazioni relative alla sua ubicazione, progettazione e dimensione, una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare rilevanti effetti negativi, nonché i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente.

56 Per quanto attiene al grado di precisione richiesto all'atto legislativo, si deve rilevare che l'art. 1, n. 5, della direttiva impone che si tratti di un atto specifico che adotti il progetto in dettaglio. Da tale atto deve infatti risultare comprovato, in base al suo stesso tenore, il conseguimento degli obiettivi della direttiva col riguardo al progetto in questione.

57 La Corte ha già avuto modo di affermare, in tale contesto, che non può essere considerata come recante adozione dettagliata d'un progetto ai sensi dell'art. 1, n. 5, della direttiva una legge che, da una parte, non comprenda gli elementi necessari per la valutazione d'impatto ambientale del progetto, prescrivendo invece la ulteriore realizzazione d'uno studio a tal fine, e, dall'altra, richieda l'adozione di altri atti per conferire al committente il diritto di realizzare il progetto (v., sentenza WWF e a., citata supra, punto 62).

58 Non è escluso che, in presenza di talune particolari circostanze, gli obiettivi della direttiva siano stati rispettati ancorché il percorso di un'autostrada da realizzare non sia stato stabilito nell'atto amministrativo, ad esempio quando siano state studiate in dettaglio più varianti del tracciato, in base ad informazioni fornite dal committente ed eventualmente completate dalle autorità del pubblico che possa risultare interessato dal progetto, e quando il legislatore abbia riconosciuto che tali varianti producano un impatto ambientale equivalente. Spetta al giudice nazionale stabilire se tale ipotesi ricorra nella specie.

59 La quarta e la sesta questione devono essere pertanto risolte affermando che l'art. 1, n. 5, della direttiva dev'essere interpretato nel senso che costituisce un atto legislativo specifico, ai sensi della detta disposizione, una norma emanata da un Parlamento a seguito di dibattimento parlamentare pubblico, quando la procedura legislativa abbia consentito il conseguimento degli obiettivi perseguiti dalla direttiva, ivi compreso l'obiettivo della disponibilità di informazioni, e quando le informazioni a disposizione del Parlamento, al momento dell'approvazione in dettaglio del progetto, siano risultate equivalenti a quelle che avrebbero dovuto essere sottoposte all'autorità competente nell'ambito di un'ordinaria procedura di autorizzazione del progetto.

Sulle spese

60 Le spese sostenute dal governo del Regno Unito e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunal d'arrondissement di Lussemburgo con ordinanza 15 luglio 1998, dichiara:

1) **Un giudice nazionale, quando sia chiamato ad accertare la legittimità di un procedimento di espropriazione per causa di pubblica utilità di beni immobili appartenenti ad un singolo nell'ambito della realizzazione di un'autostrada, può accertare se il legislatore nazionale si sia mantenuto nei limiti di discrezionalità fissati dalla direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, in particolare quando la valutazione preliminare dell'impatto ambientale del progetto non sia stata effettuata, le informazioni raccolte a termini dell'art. 5 non siano state messe a disposizione del pubblico e, contrariamente al disposto di cui all'art. 6, n. 2, della direttiva 85/337, non sia stata data al pubblico interessato la possibilità di esprimere il proprio parere prima dell'avvio del progetto.**

2) Le nozioni di atto legislativo nazionale specifico e di progetto, di cui all'art. 1, n. 5, della direttiva 85/337, devono costituire oggetto di interpretazione autonoma.

3) L'art. 1, n. 5, della direttiva 85/337 dev'essere interpretato nel senso che costituisce un atto legislativo specifico, ai sensi della detta disposizione, una norma emanata da un Parlamento a seguito di dibattito parlamentare pubblico, quando la procedura legislativa abbia consentito il conseguimento degli obiettivi perseguiti dalla direttiva 85/337, ivi compreso l'obiettivo della disponibilità di informazioni, e quando le informazioni a disposizione del Parlamento, al momento dell'approvazione in dettaglio del progetto, siano risultate equivalenti a quelle che avrebbero dovuto essere sottoposte all'autorità competente nell'ambito di un'ordinaria procedura di autorizzazione del progetto.

Rodríguez Iglesias Moitinho de Almeida Sevón

Schintgen Kapteyn Gulmann

Jann Ragnemalm Wathelet

Skouris Macken

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 19 settembre 2000.

Il cancelliere Il presidente

R. Grass G.C. Rodríguez Iglesias