SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

25 luglio 2008 *

Nel procedimento C-142/07,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dallo Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n. 22 de Madrid (Spagna), con decisione 23 gennaio 2007, pervenuta in cancelleria il 12 marzo 2007, nella causa

Ecologistas en Acción-CODA

contro

Ayuntamiento de Madrid,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. A. Rosas, presidente di sezione, dai sigg. U. Lõhmus (relatore), J. Klučka, dalla sig.ra P. Lindh e dal sig. A. Arabadjiev, giudici,

* Lingua processuale: lo spagnolo.

avvocato generale: sig.ra J. Kokott
cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 2 aprile 2008,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Ecologistas en Acción-CODA, dal sig J. Doreste Hernández, abogado;

— per l'Ayuntamiento de Madrid, dal sig. I. Madroñero Peloche, in qualità di agente, assistito dalla sig.ra A. Sánchez Cordero, abogada;

— per il governo italiano, dal sig. I.M. Braguglia, in qualità di agente, assistito dal sig. G. Fiengo, avvocato dello Stato;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra A. Alcover San Pedro e dal sig. J.-B. Laignelot, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 aprile 2008,

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), come modificata dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE (GU L 73, pag. 5) (in prosieguo: la «direttiva modificata»).

2 La presente domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'associazione Ecologistas en Acción-CODA (in prosieguo: la «CODA») e l'Ayuntamiento de Madrid (Comune di Madrid), in merito a un atto amministrativo recante approvazione di vari progetti rientranti nell'ambito del riassetto e del miglioramento di quasi tutta la tangenziale di Madrid.

Contesto normativo

La normativa comunitaria

3 La direttiva 85/337 è stata adottata con lo scopo di armonizzare i principi in materia di valutazione dell'impatto ambientale di taluni progetti privati e pubblici, i principali obblighi dei committenti nonché il contenuto della valutazione di tale impatto. Il suo allegato I ricapitola i progetti sottoposti a una siffatta valutazione, mentre il

suo allegato II menziona quelli che, ai sensi dell'art. 4, n. 2, di tale direttiva, gli Stati membri potevano sottoporre a tale valutazione qualora considerassero che le caratteristiche di tali progetti lo esigessero.

4 Le modifiche che la direttiva 97/11 ha apportato alla direttiva 85/337 riguardano principalmente l'assoggettamento dei progetti che possono avere un impatto ambientale a un procedimento di autorizzazione e a una valutazione di tale impatto nonché l'armonizzazione dei criteri che gli Stati membri devono utilizzare al fine di determinare se un progetto compreso in una delle categorie di cui all'allegato II debba essere sottoposto a una siffatta valutazione o meno. Tali criteri sono ora elencati all'allegato III della direttiva modificata.

5 L'art. 1, n. 2, della direttiva modificata, contiene le seguenti definizioni:

«progetto:

— la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere,

— altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, (…)

committente:

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

autorizzazione:

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

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

«Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto (...)».

7 L'art. 3 della direttiva modificata prevede quanto segue:

«La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli 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,

— i beni materiali ed il patrimonio culturale,

— l'interazione tra i fattori di cui al primo, secondo e terzo trattino».

8 Ai sensi dell'art. 4, n. 1, della direttiva modificata, i progetti elencati nel suo allegato I sono sottoposti a una valutazione, fatti salvi casi eccezionalmente esenti in base all'art. 2, n. 3, della direttiva medesima.

9 Conformemente all'art. 4, nn. 2 e 3, della direttiva modificata, tutti gli Stati membri determinano, mediante un esame del progetto caso per caso o mediante soglie o criteri che essi fissano tenendo conto dei criteri di selezione elencati all'allegato III della direttiva medesima, se i progetti di cui all'allegato II di detta direttiva devono essere sottoposti a una valutazione.

10 L'allegato I, punto 7, della direttiva modificata menziona, alla lett. b), i progetti di «[c]ostruzione di autostrade e vie di rapida comunicazione», e, alla lett. c), i progetti di «[c]ostruzione di nuove strade a quattro o più corsie o raddrizzamento e/o allargamento di strade esistenti a due corsie al massimo per renderle a quattro o più corsie, sempreché la nuova strada o il tratto di strada raddrizzato e/o allargato abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km».

11 Detto punto 7, lett. b), rinvia, per la definizione della nozione di «vie di rapida comunicazione», a quella data nell'accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale del 15 novembre 1975 (in prosieguo: l'«accordo»).

12 Al punto 10 dell'allegato II della direttiva modificata, rubricato «Progetti di infrastruttura», sono menzionati, alla lett. b), i «[p]rogetti di riassetto urbano» e, alla lett. e), i progetti di «[c]ostruzione di strade (…) (progetti non compresi nell'allegato I)».

13 Il punto 13, primo trattino, di detto allegato II riguarda «[m]odifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente».

L'accordo

14 L'accordo è stato ratificato da tutti gli Stati membri ad eccezione di sette tra questi. Il Regno di Spagna figura tra questi ultimi.

15 Al titolo II, rubricato «Categorie di strade internazionali», l'allegato II dell'accordo contiene in particolare le seguenti definizioni:

«II.2 Autostrade

Il termine "autostrada" designa una strada concepita e costruita espressamente per il traffico motorizzato, che non è utilizzata dalle proprietà limitrofe, e che:

i) salvo in punti singoli o a titolo temporaneo, comporta, per i due sensi della circolazione, carreggiate distinte separate l'una dall'altra da una fascia di terreno non destinata alla circolazione, o, eccezionalmente, separate mediante l'adozione di altre soluzioni;

ii) non incrocia a livello né strade, né ferrovie o sedi tramviarie, né attraversamenti pedonali;

iii) viene segnalata in maniera specifica come autostrada.

strade riservate alla circolazione automobilistica accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta dei veicoli».

Causa principale e questioni pregiudiziali

16 Con decisione 17 gennaio 2005, la Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (Assessore all'urbanistica, agli alloggi e alle infrastrutture del Comune di Madrid) ha approvato vari progetti di riassetto e di miglioramento della tangenziale urbana di Madrid, identificata con il numero M-30.

17 Tali progetti riguardano, in concreto, la trasformazione in galleria sotterranea, da una parte, della M-30 tra Marquès de Monistrol e Puente de Segovia, tra Puente de Segovia e Puente de San Isidro, tra Puente de San Isidro e Puente de Praga nonché tra Puente de Praga e Nudo Sur, e, dall'altra, dell'Avenida de Portugal fino alla rotonda di San Vicente. In base alle osservazioni della CODA, pacifiche a tale riguardo, la M-30 è una strada destinata in modo esclusivo alla circolazione di autovetture, sprovvista di semafori, priva di marciapiede o passaggio pedonale e senza né fermate di autobus né stazioni di taxi.

18 Tali progetti si inseriscono nell'ambito di una complessa opera di ingegneria civile per il miglioramento e il riassetto di quasi tutta la tangenziale di Madrid. Tale opera, anche denominata «Madrid calle 30», è volta, in base alle osservazioni dell'Ayuntamiento de Madrid, a ridurre la congestione stradale e i rischi di incidenti, e non ad aumentare la capacità di circolazione su tale strada.

19 Dopo che il suo ricorso amministrativo contro la sopra menzionata decisione 17 gennaio 2005 è stato respinto con decisione 23 maggio 2005, la CODA ha proposto al giudice del rinvio un ricorso di annullamento avverso quest'ultima decisione. Come il ricorso amministrativo, tale ricorso di annullamento è in particolare fondato su un motivo relativo alla violazione della normativa nazionale in materia di valutazione dell'impatto ambientale applicabile a detti progetti e che risulta in parte dalla direttiva modificata.

20 Dalla decisione di rinvio emerge che la giunta comunale di Madrid ha suddiviso il progetto globale «Madrid calle 30» in quindici sottoprogetti indipendenti, trattati distintamente, di cui uno solo comporta la modifica o l'ammodernamento di un tracciato stradale esistente per una tratta superiore ai 5 chilometri, soglia a partire dalla quale la normativa regionale applicabile assoggetta un progetto a una valutazione dell'impatto ambientale, mentre il progetto globale, considerato nel suo complesso, supera abbondantemente tale soglia. Emerge peraltro dalle spiegazioni del giudice del rinvio che, in base a talune stime, la realizzazione dell'opera globale comporterà un incremento del traffico stradale pari quasi al 25 % ed esigerà interventi di ogni genere nell'area urbana circostante alla M-30.

21 Tenuto conto dell'ampiezza e delle conseguenze di tale opera, il giudice del rinvio si chiede se, ai sensi della direttiva modificata, essa non debba obbligatoriamente essere sottoposta ad una valutazione dell'impatto ambientale.

22 Dinanzi al giudice del rinvio, l'Ayuntamiento de Madrid, affermando di non aver mai inteso opporsi all'applicazione della direttiva modificata, ha rilevato che la controversia risulta da un'interpretazione comune a tutte le autorità nazionali che hanno verificato la legittimità dei progetti in questione. Esso ha, inoltre, sostenuto che estendere nel caso di specie la giurisprudenza della sentenza della Corte 16 marzo 2006, causa C-332/04, Commissione/Spagna, ad altre ipotesi oltre a quelle in questione nella causa che ha dato luogo a tale sentenza richiederebbe, da parte della Corte, un'argomentazione dettagliata.

23 Il giudice del rinvio menziona anche le osservazioni presentate dalla Comunidad autónoma de Madrid (Comunità autonoma di Madrid), secondo la quale ci sarebbe confusione tra il procedimento pregiudiziale e il ricorso per inadempimento, in quanto le discussioni verterebbero piuttosto su eventuali violazioni del diritto comunitario.

24 Ciò considerato, il giudice nazionale ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se i requisiti procedurali della valutazione dell'impatto ambientale di cui alla direttiva [modificata] si applichino a progetti d'intervento su strade urbane, in considerazione della natura e delle dimensioni del progetto, nonché dell'interessamento di zone ad alta densità demografica o di aree paesaggistiche di importanza storica, culturale o archeologica.

2) Se i requisiti procedurali della valutazione dell'impatto ambientale di cui alla direttiva [modificata] si applichino ai progetti discussi nel presente ricorso contenzioso amministrativo, tenuto conto della loro natura, della natura della strada in cui è prevista la loro esecuzione, nonché delle caratteristiche, delle dimensioni, dell'impatto sull'ambiente circostante, della densità demografica, del valore economico e dell'eventuale frazionamento rispetto ad un progetto globale che contempla la realizzazione di interventi analoghi nella stessa strada.

3) Se i criteri enunciati nella sentenza della Corte (…) [Commissione/Spagna, cit.], in particolare ai suoi punti 69-88, siano d'applicazione ai progetti discussi nel presente procedimento giurisdizionale in ragione della loro natura e della natura della strada in cui è prevista la loro esecuzione, nonché delle caratteristiche, delle dimensioni, dell'impatto sull'ambiente circostante, del valore economico e dell'eventuale frazionamento rispetto ad un progetto globale che prevede interventi analoghi nella stessa strada e se, per tale motivo, fosse necessario sottoporre i progetti in questione a regolare procedura di valutazione ambientale.

4) Se, sulla base di quanto risulta dal fascicolo di causa, in particolare dagli studi e dai risultati delle valutazioni ivi contenuti, si possa ritenere che, di fatto, le autorità spagnole abbiano adempiuto gli obblighi relativi alla valutazione ambientale derivanti dalla direttiva [modificata] rispetto ai progetti discussi nel presente procedimento, sebbene l'intero progetto non sia stato formalmente sottoposto ad una procedura di valutazione ambientale conformemente alla citata direttiva».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle prime tre questioni

25 Con le sue prime tre questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva modificata deve essere intesa nel senso che progetti per il riassetto e il miglioramento di quasi tutta una tangenziale urbana debbano essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale tenuto conto, in particolare, della loro natura, del tipo di strada di cui si tratta, delle caratteristiche e della dimensione di detti progetti nonché del loro impatto su zone ad alta intensità demografica o su aree paesaggistiche di importanza storica, culturale o archeologica, e della circostanza che essi sono il risultato del frazionamento di un progetto globale di realizzazione di un complesso di interventi analoghi nella stessa strada.

26 Ai sensi dell'art. 4, n. 1, della direttiva modificata, i progetti elencati nel suo allegato I sono sottoposti a valutazione dell'impatto ambientale. In base al n. 2 dello stesso articolo, gli Stati membri determinano, tenendo conto delle condizioni stabilite in detta disposizione, quali progetti elencati nell'allegato II devono essere sottoposti a una siffatta valutazione.

27 Secondo l'Ayuntamiento de Madrid, la tangenziale in esame nella causa principale è una strada urbana. Orbene, la direttiva modificata non disciplinerebbe questo tipo di strade nei suoi allegati I e II, i quali menzionano solo le autostrade, le vie rapide di comunicazione e le strade. Tali termini non sarebbero peraltro definiti, fatto salvo, per la nozione di via rapida di comunicazione, un rinvio alla definizione data dall'accordo. Secondo il convenuto nella causa principale, in mancanza di precisione rispetto a tali termini, l'ordinamento spagnolo nel trasporre la direttiva modificata ne ha ripreso i termini esatti. Non essendovi menzionata la strada urbana, esso ha potuto concludere che i progetti di riassetto di una siffatta strada non rientrassero nella direttiva modificata e, conseguentemente, non dovessero essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale.

28 Tale tesi non può essere accolta. Infatti, va ricordato che la Corte ha più volte rilevato che l'ambito di applicazione della direttiva 85/337 e quello della direttiva modificata sono molto ampi (v., in tal senso, sentenze 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a., Racc. pag. I-5403, punto 31; 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a., Racc. pag. I-5613, punto 40, nonché 28 febbraio 2008, causa C-2/07, Abraham e a., Racc. pag. I-1197, punto 32). Sarebbe pertanto contrario allo stesso obiettivo della direttiva modificata sottrarre al suo campo di applicazione tutti i progetti relativi a una strada urbana per il solo motivo che tale direttiva non menziona espressamente tra i progetti elencati agli allegati I e II quelli che riguardano tale tipo di strada.

29 Va rilevato che l'allegato I, punto 7, lett. b) e c), della direttiva modificata contempla, tra i progetti da sottoporre a valutazione dell'impatto ambientale, le «autostrade» e le «vie di rapida comunicazione» nonché la «costruzione di nuove strade a quattro o più corsie o raddrizzamento e/o allargamento di strade esistenti a due corsie al massimo per renderle a quattro o più corsie, sempreché la nuova strada o il tratto di strada raddrizzato e/o allargato abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km». Quanto al suo allegato II, essa menziona ai punti 10, lett. e), e 13, primo trattino, rispettivamente, la «costruzione di strade» e le «modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente» tra i progetti per i quali gli Stati membri possono decidere per la realizzazione di una valutazione dell'impatto ambientale conformemente all'art. 4, n. 2, della direttiva medesima. A tale riguardo, si deve, da una parte, precisare che, come correttamente sostenuto dalla Commissione delle Comunità europee, le nozioni contenute in detti allegati sono nozioni di diritto comunitario che devono essere oggetto d'interpretazione autonoma e, d'altra, rilevare che non è escluso che i tipi di strada che vi sono menzionati si trovino tanto in agglomerati urbani quanto al di fuori di agglomerati urbani.

30 La direttiva modificata non definisce le nozioni sopra menzionate salvo quella di «vie di rapida comunicazione», per la quale rinvia all'accordo riferendosi in tal senso alla definizione della nozione di «via di rapida comunicazione» in esso contenuta. Dato che non tutti gli Stati membri sono parte di detto accordo, tale rinvio si riferisce alla sua versione in vigore al momento dell'adozione della direttiva 85/337, vale a dire quella del 15 novembre 1975.

31 Ai sensi dell'allegato II dell'accordo, una via di rapida comunicazione è una strada riservata alla circolazione automobilistica accessibile solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulla quale sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta dei veicoli. Da tale definizione non risulta che le strade situate in zone urbane sarebbero escluse a priori. Al contrario, si deve ritenere che, in mancanza di un'esplicita esclusione delle strade situate in agglomerati urbani, i termini «vie di rapida comunicazione» comprendono le strade urbane che presentano le caratteristiche previste a tale allegato.

32 Va parimenti rilevato che questo stesso accordo definisce la nozione di «autostrada» come nozione che designa, in particolare, una strada concepita e costruita espressamente per il traffico motorizzato, che non è utilizzata dalle proprietà limitrofe, che non incrocia a livello né strade, né ferrovie o sedi tranviarie, né attraversamenti pedonali e che è segnalata in maniera specifica come autostrada. Orbene, pur non rinviando la direttiva modificata espressamente a tale definizione, l'accordo può costituire uno strumento utile ai fini della comprensione dell'analoga nozione contenuta all'allegato I di tale direttiva.

33 Da una giurisprudenza ormai ben consolidata risulta che gli Stati membri devono attuare la direttiva modificata, così come la direttiva 85/337, in modo pienamente conforme ai precetti dalla stessa stabiliti, tenendo conto del suo obiettivo essenziale che, come si evince dal suo art. 2, n. 1, consiste nel garantire che, prima della concessione di un'autorizzazione, i progetti idonei ad avere un impatto ambientale rilevante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, siano sottoposti una valutazione del loro impatto (v. in tal senso, in particolare, sentenze 19 settembre 2000, causa C-287/98, Linster, Racc. pag. I-6917, punto 52, e 23 novembre 2006, causa C-486/04, Commissione/Italia, Racc. pag. I-11025, punto 36).

34 Si deve pertanto affermare che i progetti di strade urbane rientrano nel campo di applicazione della direttiva modificata.

35 Come risulta dalle osservazioni della CODA, pacifiche a tale riguardo, i progetti in esame nella causa principale si riferiscono a una strada destinata in modo esclusivo alla circolazione di autovetture, sprovvista di semafori, priva di marciapiede

o passaggio pedonale e senza né fermate di autobus né stazioni di taxi. Spetta al giudice del rinvio effettuare gli accertamenti di fatto che consentono di verificare tali elementi per stabilire se, tenuto conto delle indicazioni di cui ai punti 30-33 della presente sentenza, tali progetti rientrano in una delle nozioni figuranti all'allegato I della direttiva modificata e devono, pertanto, essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale.

36 A tale fine, va precisato che il fatto che l'allegato I, punto 7, lett. b) e c), della direttiva modificata riguardi progetti di «costruzione» dei tipi di strade ivi menzionati, mentre la causa principale concerne progetti di riassetto e di miglioramento di una strada esistente, non significa che questi ultimi siano esclusi dal campo di applicazione della direttiva modificata. Infatti, un progetto di riassetto di una strada che sia equivalente, per ampiezza e modalità, a una costruzione può essere considerato come un progetto di costruzione ai sensi del detto allegato (v., in tal senso, sentenze 16 settembre 2004, causa C-227/01, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-8253, punto 46, e Abraham e a., cit., punto 32).

37 Nell'ipotesi in cui risulti che i progetti in esame nella causa principale non riguardano autostrade o vie di rapida comunicazione ai sensi dell'allegato I, punto 7, lett. b), della direttiva modificata o i progetti di cui al detto punto 7, lett. c), spetterebbe ancora al giudice del rinvio valutare se i progetti in esame nella causa principale rientrino nell'allegato II di tale direttiva, ai sensi o del suo punto 10, lett. e), qualora si tratti di una costruzione stradale, o del combinato disposto del suo punto 13, primo trattino, e dell'allegato II, punto 10, lett. e), di detta direttiva, qualora si tratti di una modifica di un progetto di costruzione stradale.

38 Va, a tale riguardo, rammentato che se, come l'art. 4, n. 2, della direttiva 85/337, la stessa disposizione della direttiva modificata conferisce agli Stati membri un margine di discrezionalità per stabilire se un progetto compreso nelle categorie elencate all'allegato II di quest'ultima direttiva deve essere sottoposto a una valutazione dell'impatto ambientale, detto margine trova i suoi limiti nell'obbligo, enunciato all'art. 2, n. 1, della direttiva modificata, di sottoporre ad una valutazione d'impatto i progetti che possono avere un notevole impatto ambientale, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni e la loro ubicazione (v., per quanto riguarda la direttiva 85/337, citate sentenze, Kraaijeveld e a., punto 50, nonché Abraham e a., punto 37).

Nell'applicare il loro margine di discrezionalità, gli Stati membri devono tenere conto di ciascuno di questi criteri per stabilire se dei progetti possono avere un impatto ambientale (sentenza 16 marzo 2006, Commissione/Spagna, cit., punto 77).

39 A tale riguardo, va constatato che, allo stesso modo della direttiva 85/337, la direttiva modificata fa riferimento ad una valutazione globale dell'impatto ambientale dei progetti o della loro modifica. 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 dei lavori previsti in quanto tali, senza tener conto dell'impatto ambientale che può essere provocato dall'uso e dallo sfruttamento delle opere derivanti da tali lavori (v., per quanto riguarda la direttiva 85/337, sentenza Abraham e a., cit., punti 42 e 43).

40 Così, per quanto riguarda l'ubicazione dei progetti, l'allegato III, punto 2, lett. g) e h), della direttiva modificata menziona le zone ad alta densità demografica così come le aree paesaggistiche di importanza storica, culturale o archeologica, quali criteri di selezione di cui gli Stati membri devono tenere conto, ai sensi dell'art. 4, n. 3, della direttiva medesima, per l'esame caso per caso del progetto o per la fissazione delle soglie o dei criteri di cui al n. 2 di tale articolo, al fine di stabilire se un progetto debba essere sottoposto a una valutazione. Orbene, tali criteri di selezione possono riguardare anche progetti di strade urbane (v., in tal senso, sentenza 16 marzo 2006, Commissione/Spagna, cit., punto 79).

41 Per contro, la circostanza, fatta valere dall'Ayuntamiento de Madrid, in base alla quale i progetti in esame nella causa principale dovrebbero comportare effetti positivi sull'ambiente non è rilevante nell'ambito dell'apprezzamento della necessità di sottoporre detti progetti a una valutazione dell'impatto ambientale.

42 Del resto, così come quella contenuta all'art. 3 della direttiva 85/337, l'enumerazione fatta all'art. 3 della direttiva modificata degli elementi da prendere in considerazione, quali 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 modificata mira a consentire di valutare, non è solo quello dei

lavori previsti, ma anche e soprattutto quello del progetto da realizzare (v., in tal senso, sentenza Abraham e a., cit., punto 44).

43 Come giustamente rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 28 delle sue conclusioni, i progetti relativi a strade possono avere numerosi effetti sull'ambiente sia nelle zone urbane che al loro esterno, considerato che tali zone sono particolarmente sensibili dal punto di vista della densità demografica, dell'inquinamento ma anche in considerazione della presenza di eventuali siti di importanza storica, culturale o archeologica (v., in tal senso, sentenza 16 marzo 2006, Commissione/Spagna, cit., punto 81).

44 Va infine sottolineato che, come già rilevato dalla Corte in merito alla direttiva 85/337, l'obiettivo della direttiva modificata non può essere aggirato tramite il frazionamento di un progetto e che la mancata presa in considerazione dell'effetto cumulativo di più progetti non deve avere il risultato pratico di sottrarli nel loro insieme all'obbligo di valutazione laddove, presi insieme, essi possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell'art. 2, n. 1, della direttiva modificata (v., per quanto riguarda la direttiva 85/337, sentenze 21 settembre 1999, causa C-392/96, Commissione/Irlanda, Racc. pag. I-5901, punto 76, e Abraham e a., cit., punto 27).

45 Per quanto riguarda i progetti in esame nella causa principale, dalla decisione di rinvio emerge che essi rientrano tutti nel progetto complessivo «Madrid calle 30». Spetta al giudice del rinvio valutare se essi debbano essere trattati congiuntamente tenuto conto, in particolare, della loro prossimità geografica, delle loro somiglianze e delle loro interazioni.

46 Occorre pertanto risolvere le prime tre questioni dichiarando che la direttiva modificata deve essere interpretata nel senso che essa prevede la valutazione dell'impatto ambientale dei progetti di riassetto e di miglioramento di strade urbane qualora si tratti di progetti di cui all'allegato I, punto 7, lett. b), o c), di tale direttiva, o qualora si tratti di progetti di cui all'allegato II, punti 10, lett. e), o 13, primo trattino, della direttiva medesima che possano, in considerazione della loro natura, delle loro dimensioni o della loro ubicazione e, all'occorrenza, tenuto conto della loro interazione con altri progetti, avere un notevole impatto ambientale.

Sulla quarta questione

47 Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se gli studi realizzati e i risultati delle valutazioni effettuate in merito ai progetti in esame nella causa principale soddisfino l'obbligo di valutazione dell'impatto ambientale come previsto dalla direttiva modificata.

48 Nell'ambito del procedimento di cui all'art. 234 CE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni valutazione dei fatti di causa rientra nella competenza del giudice nazionale. La Corte può quindi pronunciarsi solo sull'interpretazione o sulla validità di un testo comunitario sulla base dei fatti indicati dal giudice nazionale (v., in particolare, sentenze 16 luglio 1998, causa C-235/95, Dumon e Froment, Racc. pag. I-4531, punto 25, nonché 28 settembre 2006, causa C-467/04, Gasparini e a., Racc. pag. I-9199, punto 41).

49 Orbene, la presente questione invita la Corte a prendere posizione su taluni elementi fattuali alla base della causa principale, vale a dire a stabilire se le indagini, le audizioni e le analisi cui le autorità nazionali hanno proceduto costituiscono, per i progetti in questione, una valutazione dell'impatto ambientale ai sensi della direttiva modificata.

50 Spetta al giudice nazionale effettuare un siffatto esame, considerando che una valutazione formale può essere sostituita da misure equivalenti che soddisfino i requisiti minimi enunciati agli artt. 3 nonché 5-10 della direttiva modificata.

51 Pertanto, non occorre risolvere la quarta questione proposta.

Sulle spese

52 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 (Terza Sezione) dichiara:

La direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE, deve essere interpretata nel senso che essa prevede la valutazione dell'impatto ambientale dei progetti di riassetto e di miglioramento di strade urbane qualora si tratti di progetti di cui all'allegato I, punto 7, lett. b), o c), di tale direttiva, o qualora si tratti di progetti di cui all'allegato II, punti 10, lett. e), o 13, primo trattino, della direttiva medesima che possano, in considerazione della loro natura, delle loro dimensioni o della loro ubicazione e, all'occorrenza, tenuto conto della loro interazione con altri progetti, avere un notevole impatto ambientale.

Firme