CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE JEAN MISCHO

presentate il 29 aprile 1999 *

1. Il Tribunale amministrativo (Verwaltungsgericht), Sezione Autonoma della Provincia di Bolzano, ci riferisce che un progetto di « ristrutturazione dell'aeroporto di Bolzano — San Giacomo » è stato autorizzato nel 1997 con deliberazione n. 1230, del 27 marzo 1997, della Giunta della provincia autonoma di Bolzano Alto-Adige e con una lettera dell'11 aprile 1997, del *Landeshauptmann* (Presidente della giunta provinciale).

2. Tali atti sono impugnati dai ricorrenti nella causa a qua, ovvero persone qualificatesi come confinanti dell'aeroporto, nonché da due associazioni ambientaliste. Essi ritengono che il progetto possa avere un impatto importante sull'ambiente e, per questo motivo, avrebbe dovuto fare oggetto di una valutazione di impatto ambientale, ai sensi della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati [1] (in prosieguo: la « direttiva »).

3. Secondo l'ordinanza di rinvio, il progetto ha per obiettivo di trasformare un aeroporto utilizzato sin dal 1925-1926 a scopi militari, sportivi e che lo è stato anche, per un periodo limitato e in piccola parte, a scopi civili, in un aeroporto utilizzabile commercialmente per effettuare voli di linea regolari, nonché voli charter e cargo.

4. I lavori e le opere di ristrutturazione previste sono essenzialmente i seguenti : ammodernamento della pista esistente, realizzazione delle strade di accesso e di parcheggi, erezione di una torre di controllo con impianti per il controllo del traffico aereo, costruzione di un edificio per lo sdoganamento, di un hangar, realizzazione dei necessari collegamenti e derivazioni, ecc., nonché prolungamento della pista da 1 040 a 1 400 m. Al momento della trasmissione della decisione di rinvio, questi lavori non erano tuttavia ancora stati autorizzati, poiché, prima di tutto, il piano regolatore doveva essere modificato.

5. Tale ristrutturazione dell'aeroporto di Bolzano è prevista nel piano di sviluppo e di coordinamento territoriale autorizzato dalla legge n. 3 della provincia autonoma di Bolzano, del 18 gennaio 1995, che

* Lingua originale: il francese.

1 — GU L 175, p.40.

comprende il seguente passaggio : «Studio dell'impatto ambientale al fine di constatare l'attualità e la compatibilità di un aeroporto di terzo livello».

6. Il progetto, inoltre, è stato esaminato dall'Amtsdirektorenconferenz (conferenza dei direttori d'ufficio) ed è stato rilasciato un parere ai sensi della procedura di «valutazione semplificata dell'impatto ambientale», prevista dagli artt. da 11 a 13 della legge n. 27 della provincia di Bolzano, del 7 luglio 1992, sull'introduzione della valutazione di impatto ambientale (in prosieguo: la «legge n. 27/92»).

7. Secondo il giudice a quo, il contesto normativo nazionale è strutturato nel seguente modo:

I progetti elencati nell'allegato I della legge n. 27/92 sono obbligatoriamente sottoposti ad una valutazione di impatto ambientale.

8. Inoltre, anche i progetti di cui all'allegato II della stessa legge devono essere sottoposti ad una siffatta valutazione. Detto obbligo è tuttavia talvolta condizionato dal superamento di una soglia limite fissata dal suddetto allegato.

9. Per quel che riguarda gli aeroporti, l'allegato II, punto 11, lettera e), prevede che siano obbligatoriamente sottoposti ad una valutazione di impatto ambientale, senza prescrizione di una soglia limite, tutti i progetti riguardanti la nuova costruzione di aeroporti.

10. Secondo i resistenti nella causa a qua, il progetto qui in discussione non costituisce pertanto una fattispecie contemplata da detta disposizione, poiché si tratta della ristrutturazione di un aeroporto esistente e non della costruzione di un nuovo aeroporto.

11. L'art. 2, n. 2, della stessa legge dispone che, per i progetti di ampliamento o di trasformazione, è obbligatorio procedere ad una valutazione di impatto ambientale in due casi.

12. In primo luogo, tale obbligo esiste quando detti progetti superano del 20% le soglie limite menzionate nell'allegato II per i singoli progetti, il che non riguarda il caso

di specie poiché, per gli aeroporti, l'allegato II non menziona alcuna soglia limite.

13. In secondo luogo, l'obbligo esiste anche laddove l'allegato I ha previsto una valutazione di impatto ambientale. Nella fattispecie, non è nemmeno applicabile l'allegato I, poiché esso riguarda unicamente gli aeroporti con piste di decollo e d'atterraggio di lunghezza superiore o pari a 2 100 m., mentre, come si è visto, il progetto in discussione implica il prolungamento della pista esistente sino ad una lunghezza di 1 400 m.

14. Risulta da quanto sopra esposto, tratto dall'ordinanza di rinvio, che la normativa nazionale non sottopone all'obbligo di valutazione d'impatto ambientale un progetto di ristrutturazione di un aeroporto come quello, nella fattispecie, oggetto del contendere.

15. Il giudice nazionale ritiene, tuttavia, che siffatto progetto abbia un impatto importante sull'ambiente. Egli si chiede pertanto se la relativa regolamentazione nazionale sia conforme alla direttiva.

16. Quest'ultima si applica, come è precisato nel suo art. 1, n. 1, alla valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante.

17. Secondo il n. 2 dello stesso 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».

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

18. L'art. 1, n. 4, dispone che:

«La presente direttiva non riguarda i progetti destinati a scopi di difesa nazionale».

19. Il n. 5 dello stesso articolo recita come segue :

«La presente 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».

20. Ai sensi dell'art. 2, n. 1, della direttiva, «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'articolo 4».

21. Questo prevede che:

«1. Fatto salvo l'art. 2, n. 3, i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I formano oggetto di valutazione ai sensi degli artt. da 5 a 10.

2. I progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II formano oggetto di una valutazione, ai sensi degli artt. 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 a valutazione d'impatto o fissare dei criteri e/o delle soglie limite per determinare quali, dei progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II, debbano formare oggetto di valutazione ai sensi degli artt. da 5 a 10».

22. Tra i progetti di cui all'art. 4, n. 1, della direttiva, l'allegato I, punto 7, di quest'ultima, contempla la «Costruzione (..) di aeroporti con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m».

23. Quanto ai progetti di cui all'art. 4, n. 2, della direttiva, essi includono, nell'allegato II, punto 10, lettera d), la «Costruzione (...) di aeroporti (progetti non contemplati dall'allegato I)».

24. Infine, l'allegato II, punto 12, della direttiva menziona anche la «Modifica dei progetti che figurano nell'allegato I» di questa.

Le questioni sollevate dal giudice nazionale

25. Le questioni sollevate dal giudice nazionale a quo sono formulate nel seguente modo :

« 1) Se l'art. 4, n. 2, della direttiva 85/337/CEE vada interpretato nel senso che:

a) determinate classi di progetti elencate nell'allegato II possono essere dispensate, a priori e globalmente, dall'obbligo di una valutazione d'impatto ambientale in base al giudizio discrezionale degli Stati membri;

oppure

b) il potere discrezionale riconosciuto agli Stati membri è limitato dall'obbligo, stabilito dall'art. 2, n. 1, della direttiva, di sottoporre in ogni caso a valutazione d'impatto ambientale i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione;

c) il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva consente a uno Stato membro di specificare (o non specificare) tipi di progetti o criteri e/o soglie limite in modo tale che la ristrutturazione di un aeroporto con pista d'atterraggio lunga meno di 2 100 m sia esonerata a priori da una valutazione d'impatto ambientale, sebbene sussista una notevole rilevanza ambientale, oppure se in tal modo si realizzi un abuso del potere discrezionale attribuito allo Stato membro dall'art. 4, n. 2, della direttiva [qualora la questione sub b) debba essere risolta in senso affermativo].

2) Se il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva vada interpretato nel senso che l'obbligo di valutazione d'impatto ambientale vale (o meno) anche per l'ampliamento e la ristrutturazione dei progetti di cui all'allegato II, quando si prevede un notevole impatto ambientale, oppure se gli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva consentano che i progetti di ristrutturazione aventi rilevanza ambientale siano dispensati a priori da una valutazione d'impatto ambientale, espres-

samente o implicitamente (per esempio, grazie a una disciplina inapplicabile agli aeroporti).

3) Se effettivamente il combinato disposto degli artt. 2, n. 1, e 2, n. 2, della direttiva consenta agli Stati membri di introdurre (o meglio, di servirsi di) procedure di valutazione alternative (all'ordinaria valutazione d'impatto ambientale) e, in caso di soluzione affermativa a tale questione:

a) quali requisiti sostanziali o, rectius, minimi, tale analisi debba soddisfare per rispettare gli scopi della direttiva e, in particolare

b) se la partecipazione del pubblico, ai sensi dell'art. 6 della direttiva, costituisca un requisito essenziale di una valutazione d'impatto ambientale.

4) Se l'art. 1, n. 5, della direttiva 85/337 possa essere interpretato nel senso che esso si applica anche ai progetti che siano certamente inseriti in una normativa programmatica, ma debbano costituire oggetto di un distinto procedimento di approvazione;

quale requisito minimo essenziale debba presentare la "procedura legislativa", nell'ottica di una valutazione di impatto ambientale, per raggiungere "gli obiettivi perseguiti dalla (...) direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni".

5) Se l'esenzione, ex art. 1, n. 4, dalla disciplina di cui alla direttiva operi quando un aeroporto sia destinato ad usi tanto civili quanto militari;

se in tale contesto valga come criterio *l'utilizzazione prevalente* oppure se per l'esenzione basti il fatto che l'aeroporto venga impiegato *anche* a scopi militari.

6) Se, nel caso di una trasposizione della direttiva non rispettosa di quest'ultima, il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della medesima sia dotato di effetto diretto verticale (self- executing), nel senso che le autorità dello Stato membro siano obbligate (o meno)

a sottoporre i progetti qui in discussione a una valutazione d'impatto ambientale».

Osservazioni preliminari

26. S'impongono a questo punto alcune osservazioni preliminari.

27. I ricorrenti nella causa a qua chiedono alla Corte di pronunciarsi sulle eventuali conseguenze pratiche della sua decisione, tenuto conto, in particolare, del fatto che i lavori in discussione sembrano essere già in fase piuttosto avanzata.

28. Inoltre, i resistenti formulano una serie di critiche in merito all'ordinanza di rinvio della quale contestano la descrizione dei fatti. Essi fanno altresì valere che il giudice di rinvio, con talune sue decisioni, avrebbe oltrepassato i suoi poteri.

29. Considerazioni come quelle suesposte non rientrano nella competenza della Corte nell'ambito della procedura di rinvio pregiudiziale. Questa, infatti, è chiamata unicamente a fornire al giudice nazionale, sulla base dell'ordinanza di rinvio, gli elementi di diritto comunitario necessari alla soluzione della controversia di cui detto giudice è investito. Gli altri aspetti della controversia, comprese le conseguenze che si devono trarre, nel caso di specie, dall'interpretazione data dalla Corte, rimangono di competenza del giudice a quo.

Sulla prima e sulla seconda questione

30. Tali questioni debbono essere trattate congiuntamente, poiché riguardano nella sostanza lo stesso problema, ossia l'estensione del potere discrezionale che il citato art. 4, n. 2, della direttiva riconosce agli Stati membri.

31. Il giudice nazionale, in primo luogo, vorrebbe sapere se, ai sensi di tale disposizione, gli Stati membri abbiano il diritto di dispensare a priori e globalmente determinate classi di progetti elencate nell'allegato II della direttiva dall'obbligo di procedere ad una valutazione di impatto ambientale o se il loro potere discrezionale in materia sia limitato dall'art. 2, n. 1, della direttiva.

32. Come sottolineato da tutti gli intervenienti, è quest'ultima la risposta che deriva dalla giurisprudenza costante della Corte.

33. Questa, infatti, ha dichiarato che [2]:

«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 fissare criteri e/o soglie limite da adottare, 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 o la loro ubicazione».

34. La Corte ne ha dedotto, nella medesima sentenza, che uno Stato membro potrebbe dispensare un'intera classe di progetti dall'obbligo di studio d'impatto solo ove la totalità dei progetti esclusi possa considerarsi, sulla base di una valutazione globale, come inidonea a produrre un impatto ambientale importante.

35. Tali principi devono essere estesi agli ampliamenti, trasformazioni ed altre ristrutturazioni che il giudice nazionale evoca nella sua seconda questione.

36. È vero che la direttiva non ne fa esplicita menzione per i progetti elencati nell'allegato II. Non si potrebbe tuttavia dedurne che solo le nuove costruzioni rientrano nel campo d'applicazione della direttiva. Infatti dalla sentenza Kraaijveld e a., citata, si evince che:

«il solo fatto che la direttiva non menzioni espressamente le modifiche di progetti rientranti nell'allegato II, al contrario delle modifiche di progetti figuranti nell'allegato I, non consente di dedurre che esse non rientrano nel campo d'applicazione della direttiva».

37. Infine, il giudice nazionale ci interroga in merito alla portata dei principi sopra citati in una situazione come quella di specie.

38. La prima questione da esaminare è se, tenuto conto di detti principi, il progetto considerato sia sottoposto alla disciplina della direttiva.

39. Non è contestato dalle diverse parti intervenute che, come rileva anche il giudice di rinvio, il progetto qui in discussione

2 — Sentenza 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a. (Racc. pag. I-5403). V. anche sentenza 2 maggio 1996, causa C-133/94, Commissione/Belgio (Racc. pag. I-2323).

non rientra nella disciplina di cui all'allegato I della direttiva. Infatti, questo contempla, al suo punto 7, la «Costruzione (...) di aeroporti con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m», laddove il suddetto progetto riguarda una pista che deve essere prolungata da 1 040 a 1 400 m.

40. Le parti, invece, non concordano sul fatto che il progetto debba essere sottoposto alla disciplina di cui all'allegato II, che comprende, al suo punto 10, lett. d), la «Costruzione (...) di aeroporti (progetti non contemplati dall'allegato I)».

41. I resistenti da ciò deducono che l'allegato II contempli solamente le nuove costruzioni e non le ristrutturazioni di aeroporti esistenti.

42. Gli altri intervenuti nel giudizio sostengono, invece, che bisogna interpretare l'allegato II della direttiva nel senso che esso comprende anche le ristrutturazioni e gli ampliamenti di impianti esistenti.

43. Vi suggerisco di optare per quest'ultima tesi. Risulta infatti dalla giurisprudenza suesposta e dai principi che la sottendono, che l'ambito di applicazione della direttiva va interpretato in maniera estensiva, altrimenti si rischia di comprometterne l'efficacia. Ecco perché la Corte ha già giudicato, come si è visto, che anche le ristrutturazioni di progetti contemplati dall'allegato II sono comprese nell'allegato stesso, anche se non vi figurano esplicitamente.

44. Si noterà, del resto, che il legislatore ha confermato detta interpretazione nella nuova versione dell'allegato II introdotta dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE, che modifica la direttiva 85/337[3]. Infatti quest'ultima comprende ormai un punto 13 così formulato :

«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».

45. Risulta dall'ordinanza di rinvio che il meccanismo delle disposizioni nazionali applicabili, ossia la legge provinciale n. 27/92, porta a dispensare dall'obbligo di procedere ad uno studio d'impatto tutti i progetti di ristrutturazione di aeroporti esistenti.

3 — GU L 73, pag. 5.

46. La giurisprudenza suesposta ci insegna che non era lecito alle competenti autorità nazionali dispensare in tal modo un'intera classe di progetti, ove non fosse dimostrato che la totalità dei progetti dispensati poteva essere considerata, sulla base di una valutazione globale, inidonea ad avere un impatto ambientale importante.

47. Il caso di specie presenta tuttavia talune particolarità.

48. Così, i resistenti sostengono che l'aeroporto qui in discussione sarebbe l'unico da ristrutturare in tutto il territorio della provincia. Detta considerazione sarebbe stata evidentemente tenuta presente dal legislatore provinciale al momento dell'adozione della legge n. 27/92.

49. Questi non avrebbe pertanto, per mezzo delle disposizioni che escludono implicitamente le ristrutturazioni di aeroporti, dispensato un'intera classe di progetti, ai sensi della giurisprudenza della Corte, bensì avrebbe, adottando detta legge, esercitato il suo diritto di valutare se un progetto determinato, ovvero la ristrutturazione dell'unico aeroporto ristrutturabile, potesse avere un impatto ambientale importante.

50. Tale argomentazione urta tuttavia con l'obiezione secondo la quale, anche se la provincia comprendeva solamente un aeroporto avente i potenziali requisiti per un ampliamento, detto ampliamento avrebbe potuto tuttavia assumere forme e dimensioni assai differenti e, di conseguenza, l'impatto ambientale delle eventuali ristrutturazioni sarebbe stato impossibile da valutare da parte del legislatore, al momento dell'adozione della legge n. 27/92.

51. In ogni caso, la questione se, adottando la legge n. 27/92 che dispensa la ristrutturazione dell'aeroporto dall'obbligo di procedere ad uno studio d'impatto, il legislatore abbia oltrepassato il potere discrezionale a lui riconosciuto dall'art. 4, n.2, della direttiva, come vorrebbe farci dichiarare il giudice di rinvio, non è un punto decisivo per il giudizio a quo.

52. Infatti, non è contestato dalle parti che, nella specie, si è proceduto ad un certo esame dell'impatto ambientale del progetto specifico in causa. Infatti, uno studio è stato richiesto al committente dei lavori progettati. Diverse istanze provinciali, tra cui l'agenzia per l'ambiente, sono state successivamente investite della questione. I comuni interessati sono stati informati e numerosi pareri sono stati richiesti. La decisione di autorizzare i lavori, eccetto il prolungamento della pista che ha richiesto procedimenti diversi, è stata presa solo alla fine di tutto l'iter procedurale.

53. Pertanto, al di là del fatto di sapere se, dispensando nella sua legislazione l'insieme delle ristrutturazioni di aeroporti dall'obbligo di valutazione, la provincia autonoma

di Bolzano Alto-Adige abbia ecceduto il potere discrezionale di cui dispone ai sensi dell'art. 4, n. 2 — fatto che, come si è visto, è incontestabile — noi dobbiamo analizzare se il singolo esame, in seguito al quale le autorità provinciali hanno operato tale dispensa per quel che riguarda il progetto specifico in discussione, sia stato effettuato nel rispetto di detta disposizione.

54. Quest'ultima dispone che gli Stati membri «possono tra l'altro» specificare alcuni tipi di progetti o fissare criteri e soglie limite per determinare i progetti che debbono formare oggetto di una valutazione d'impatto.

55. Si tratta pertanto chiaramente, in questo caso, di una facoltà e non di un obbligo. Nell'ipotesi in cui non facciano uso di detta facoltà, gli Stati membri sono tuttavia tenuti a prendere, riguardo ad ogni singolo caso, una decisione ad hoc secondo la quale il progetto interessato deve, o meno, formare oggetto di una valutazione ai sensi della direttiva.

56. Ciò risulta del resto ancor più chiaramente dalla nuova versione della direttiva, citata, che comprende un articolo 4, n. 2, espresso ormai nel seguente modo:

«Fatto salvo l'articolo 2, n. 3, per i progetti elencati nell'allegato II, gli Stati membri determinano mediante :

a) un esame del progetto caso per caso

o

b) soglie o criteri fissati dagli Stati membri,

se il progetto debba essere sottoposto a valutazione a norma degli articoli da 5 a 10.

(...)».

57. Nella specie, è ad un «esame del progetto caso per caso» che hanno proceduto le autorità competenti. La direttiva

non ci fornisce precisazioni esplicite in merito alla procedura da seguire per effettuare un esame di questo tipo, né in merito al suo contenuto sostanziale.

58. È competenza pertanto delle autorità nazionali seguire le procedure che reputano appropriate. Nel merito, è chiaro che l'esame in discussione, che è una forma d'esercizio da parte degli Stati membri del potere discrezionale loro riconosciuto dall'art. 4, n. 2, della direttiva, deve soddisfare i requisiti che derivano dalla giurisprudenza della Corte relativa a detta disposizione.

59. In tal senso, gli obiettivi della direttiva risulterebbero compromessi se, optando a favore del singolo esame, le autorità nazionali dispensassero dall'obbligo di procedere ad una valutazione d'impatto un progetto avente un impatto ambientale importante.

60. L'esame in discussione deve pertanto consentire alle autorità competenti di giudicare nella maniera più precisa possibile l'impatto ambientale del progetto considerato globalmente, anche se determinati lavori, come nel caso di specie, formano oggetto di una specifica procedura d'autorizzazione.

61. È utile notare, a tal riguardo, che la nuova versione della direttiva elenca nel suo allegato III i criteri di cui si deve tenere conto.

62. È competenza del giudice nazionale determinare, sulla base dei poteri di controllo che gli sono conferiti dal diritto nazionale, se, nel caso di specie, l'esame che è stato effettuato dalle autorità competenti sia stato di natura tale da consentire alle autorità stesse di valutare correttamente la rilevanza o meno dell'impatto ambientale del progetto.

Sulla terza questione

63. Mediante detta questione, il giudice di rinvio ci chiede se il combinato disposto degli artt. 2, n. 1, e 2, n. 2, della direttiva, consenta agli Stati membri di introdurre procedure di valutazione alternative a quelle previste dalla direttiva. Il giudice vorrebbe inoltre sapere se, in caso di soluzione affermativa a tale questione, vi siano requisiti minimi che tali procedure dovrebbero soddisfare.

64. L'art. 2, n. 2, prevede che: «La valutazione dell'impatto ambientale può essere integrata nelle procedure esistenti di autorizzazione dei progetti negli Stati membri ovvero, in mancanza di queste, in altre

procedure o nelle procedure da stabilire per raggiungere gli obiettivi della presente direttiva».

65. Nell'esposizione dei motivi della sua ordinanza di rinvio, il giudice nazionale afferma di dubitare che lo studio d'impatto del progetto, che è stato effettuato, nel caso di specie, nell'ambito di una procedura nazionale esistente, soddisfi le condizioni stabilite dalla direttiva.

66. A tal riguardo, bisogna procedere ad un fondamentale chiarimento. Come abbiamo potuto constatare dalle precedenti considerazioni, le autorità competenti non dichiarano di aver proceduto ad una valutazione «alternativa», bensì ad un esame caso per caso, ai sensi dell'art. 4, n. 2, della direttiva, in seguito al quale hanno deciso che una valutazione ai sensi della direttiva non era necessaria. Si sono già in precedenza analizzati i requisiti che detto esame deve soddisfare.

67. Potrete pertanto, eventualmente, decidere che non è necessario rispondere alla terza questione.

68. Preferirei tuttavia una risposta esplicita, che potrebbe avere il seguente contenuto:

«La valutazione dell'impatto ambientale di un progetto deve rispettare le condizioni stabilite dagli artt. da 5 a 10 della direttiva, anche qualora detta valutazione sia integrata in una procedura nazionale di autorizzazione esistente ex art. 2, n. 2, della direttiva».

69. In compenso, laddove sia palese, in particolare in seguito ad un esame caso per caso effettuato conformemente all'art. 4, n. 2, che il rispetto della procedura di valutazione prevista dalla direttiva non è richiesto, lo Stato membro è libero di fissare o meno una procedura alternativa della quale stabilisce esso stesso le condizioni.

Sulla quarta questione

70. Nell'ambito della quarta questione, il giudice nazionale ci chiede, nella sostanza, quali siano i requisiti da soddisfare affinché un progetto possa beneficiare dell'ecce-

zione di cui all'art. 1, n. 5, della direttiva che è, lo ricordiamo, formulato nel seguente modo:

«La presente 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».

71. Il giudice nazionale ci fa presente che, nel caso di specie, il progetto è stato certamente previsto da «una normativa programmatica» ma, a suo dire, è stato autorizzato con un distinto procedimento amministrativo.

72. Risulta dalla stessa terminologia utilizzata dalla direttiva che la legislazione in esame deve prendere la forma di un atto specifico che adotti nei dettagli il progetto.

73. Come sostengono giustamente i governi intervenuti, nonché la Commissione, ne consegue che, in primo luogo, tutti gli elementi del progetto che presentano una rilevanza rispetto alla valutazione d'impatto ambientale devono essere noti all'atto dell'adozione di detta normativa ed essere presi in considerazione in quel momento.

74. Ciò è del resto confermato dal riferimento agli obiettivi della direttiva, contenuto nell'art. 1, n. 5. Infatti, dal sesto considerando della direttiva risulta che «l'autorizzazione di progetti (...) va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente; che questa valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente ed eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato al progetto».

75. La normativa nazionale in esame deve pertanto comprendere questi differenti elementi per poter essere conforme all'art. 1, n. 5, della direttiva. In mancanza di ciò, gli obiettivi della direttiva sarebbero compromessi, dato che un progetto potrebbe essere adottato senza una previa valutazione del suo impatto ambientale.

76. Detta legislazione deve altresì autorizzare il progetto considerato, nel senso che non si deve più presentare la necessità di adottare un'ulteriore decisione di autorizzazione che imponga al committente obblighi supplementari, o che apporti precisa-

zioni a detti obblighi, rispetto al contenuto dell'atto legislativo.

77. È vero che l'art. 1, n. 5, utilizza l'espressione «adottare nei dettagli» piuttosto che «autorizzare». Non si potrebbe tuttavia considerare come adottato nei dettagli un progetto le cui precise condizioni di esecuzione devono essere ulteriormente definite in un altro atto. La nozione di adozione nei dettagli presuppone un atto che abbia allo stesso tempo un carattere sufficientemente preciso e sufficientemente definitivo. Come afferma giustamente il governo italiano, dopo l'adozione dell'atto legislativo non deve più esistere potere discrezionale per quel che riguarda gli aspetti del progetto inerenti all'impatto ambientale.

78. La condizione secondo la quale l'atto legislativo considerato deve includere l'autorizzazione del progetto è anche del resto, come sottolinea il governo del Regno Unito, conseguenza del fatto che la direttiva è volta, secondo il suo quinto considerando, a coordinare le procedure di autorizzazione dei progetti e del fatto che l'atto legislativo ha lo stesso effetto di una decisione di autorizzazione che abbia tenuto conto delle informazioni specificate nella direttiva.

79. Da quanto precede deriva che non potrebbe ritenersi ricompresa nell'art. 1, n. 5, della direttiva, una normativa che si riferisca al progetto considerato unicamente in termini generali, per esempio evocando la necessità di effettuare previ esami per determinare la fattibilità del progetto, e che debba essere seguita da procedure ulteriori volte, tra l'altro, ad imporre condizioni supplementari, in particolare per quel che riguarda l'impatto ambientale del progetto, prima che l'autorizzazione sia definitivamente acquisita.

80. È competenza del giudice nazionale applicare le condizioni suesposte alla normativa in esame nel caso di specie.

81. Il giudice a quo ci chiede anche quali siano i requisiti minimi, dal punto di vista della valutazione ambientale, che una procedura legislativa deve presentare per raggiungere «gli obiettivi perseguiti dalla (...) direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni».

82. Nel caso in cui detta questione non sia divenuta priva di oggetto, tenuto conto di quanto precede, vorrei precisare che la direttiva non impone obblighi minimi specifici alla procedura legislativa seguita in uno Stato membro. Si presume che gli obiettivi della direttiva siano rispettati allorché un atto legislativo specifico abbia adottato nei dettagli il progetto considerato. La disposizione parte dal principio che, quando dette condizioni risultano soddisfatte, tutti gli ambienti interessati

sono stati sufficientemente informati e sono stati in grado di rendere note le loro reazioni.

utilizzano l'aeroporto in maniera duratura ed istituzionale a scopi di difesa nazionale, tesi sostenuta dall'Aeroporto di Bolzano — Bozen AG e dalla Südtiroler Transportstrukturen AG.

Sulla quinta questione

87. Come espone il governo del Regno Unito, la ristrutturazione e l'ampliamento di un aeroporto ricadrebbero sotto la clausola derogatoria solo se avessero per obiettivo predominante quello della difesa nazionale.

83. Con la quinta questione si domanda se un aeroporto destinato ad usi tanto civili quanto militari esuli dall'ambito della direttiva poiché questa, ai sensi del suo art. 1, n. 4, non contempla i progetti destinati a scopi di difesa nazionale.

88. Ora, gli atti rivelano che l'obiettivo del progetto qui in discussione è essenzialmente quello di adattare l'aeroporto in causa ad un uso civile, in particolare turistico, più intenso.

84. Come i Paesi Bassi e la Commissione, sono del parere che ci troviamo in presenza di una disposizione eccezionale, che deve formare oggetto di un'interpretazione restrittiva.

89. Come espone il governo italiano, detto obiettivo non presenta un legame discernibile dall'uso militare. Aggiunge, al riguardo, che la provincia di Bolzano, alla quale appartiene la competenza ad autorizzare i lavori, non ha alcuna competenza in materia di difesa nazionale. Infatti, secondo il diritto nazionale italiano, i progetti e le decisioni riguardanti le opere destinate alla difesa nazionale sarebbero di competenza dell'amministrazione della difesa.

85. Ora, dal dettato di tale disposizione risulta che l'elemento determinante è costituito dalla finalità del progetto considerato.

86. L'art. 1, n. 4, è pertanto applicabile unicamente ai progetti destinati prevalentemente ed in primo luogo a scopi di difesa nazionale. Non basta che i nuovi impianti possano continuare ad essere utilizzati anche a finalità di difesa nazionale e che vi siano in permanenza unità militari che

90. Da quanto precede deriva che un progetto come quello in discussione nel caso di specie, volto ad adattare un aeroporto ad un uso civile più intenso, non

rientra nell'eccezione di cui all'art. 1, n. 4, della direttiva.

Sulla sesta questione

91. Il giudice a quo ci chiede se il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva, sia sufficientemente preciso ed incondizionato per produrre un effetto diretto ed obbligare le autorità nazionali competenti a sottoporre un progetto ad una valutazione d'impatto ambientale in assenza di una corretta trasposizione della direttiva a livello nazionale.

92. Come sottolinea la totalità degli intervenienti, la Corte ha già esaminato nella sentenza Kraaijeveld, citata, la questione dell'effetto diretto di dette disposizioni. Là erano in discussione delle norme nazionali aventi per effetto di dispensare determinate classi di progetti dall'obbligo di procedere ad una valutazione d'impatto ambientale.

93. Nel caso di specie, si è visto che la situazione è un po' differente poiché il problema non si limita all'esclusione di determinati progetti per mezzo delle norme di applicazione generale, ma riguarda altresì la decisione presa, previo esame, di non procedere ad una valutazione d'impatto ambientale nel caso di un progetto determinato.

94. Ciò non toglie che le due situazioni riguardino lo stesso problema, ovvero l'estensione del potere discrezionale di cui gli Stati membri dispongono ex art. 4, n. 2, della direttiva e la possibilità per il singolo di far valere i suoi diritti in caso di superamento di detto limite.

95. Ritengo pertanto che si debbano applicare anche in questo caso i principi sanciti dalla Corte nella causa Kraaijeveld e a. La Corte ha in tale occasione dichiarato che la giurisdizione nazionale ha l'obbligo di verificare se le autorità legislative o amministrative dello Stato membro siano rimaste entro i limiti del potere discrezionale di cui agli artt. 2, n. 1, e 4, n. 2, della direttiva.

96. Il fatto che dette autorità abbiano ritenuto che un determinato progetto non avesse bisogno di essere sottoposto ad una valutazione conformemente alla direttiva, non potrebbe, da solo, costituire la prova che detto potere discrezionale è stato oltrepassato.

97. La Corte ha inoltre dichiarato che, nel caso in cui detto potere discrezionale fosse oltrepassato, le disposizioni nazionali dovrebbero essere disapplicate e spetterebbe alle autorità dello Stato membro prendere tutte le misure necessarie, generali

o particolari, affinché i progetti siano esaminati allo scopo di determinare se possano avere un impatto ambientale importante e, in caso affermativo, affinché detti progetti siano sottoposti ad una valutazione d'impatto.

98. Come precisa il governo del Regno Unito, le autorità cui spetta la decisione finale sono quelle designate dallo Stato membro ai sensi dell'art. 1, n. 3, della direttiva.

Conclusione

99. Per i motivi che precedono, vi propongo le seguenti risposte alle questioni del Tribunale amministrativo, Sezione Autonoma della Provincia di Bolzano:

Prima e seconda questione

«Il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, va interpretato nel senso che esso consente ad uno Stato membro di dispensare un determinato progetto dall'obbligo di procedere ad una valutazione d'impatto ambientale, solo dopo un esame globale del progetto da cui risulti che detto progetto non è idoneo ad avere un impatto ambientale importante».

Terza questione

«La valutazione dell'impatto ambientale di un progetto deve rispettare le condizioni stabilite dagli artt. 5-10 della direttiva 85/337, anche quando detta valutazione sia integrata in un'esistente procedura nazionale di autorizzazione, ex art. 2, n. 2, della direttiva.

In compenso, qualora risulti, in particolare in seguito ad un esame caso per caso effettuato ai sensi dell'art. 4, n. 2, della direttiva 85/337, che la valutazione dalla stessa prevista non è richiesta, lo Stato membro è libero di seguire o meno un procedimento di valutazione alternativo del quale stabilisce esso stesso le condizioni».

Quarta questione

«L'art. 1, n. 5, della direttiva 85/337 va interpretato nel senso che esso si applica solamente ai progetti che sono stati approvati con un atto legislativo specifico riguardante tutti gli elementi di un determinato progetto che possano rilevare ai fini dell'impatto ambientale».

Quinta questione

«L'art. 1, n. 4, della direttiva 85/337 va interpretato nel senso che esso non si applica ad un progetto la cui finalità sia essenzialmente di ordine civile».

Sesta questione

«Il combinato disposto degli artt. 4, n. 2, e 2, n. 1, della direttiva 85/337 va interpretato nel senso che, nell'ipotesi in cui il potere discrezionale conferito da dette disposizioni sia oltrepassato dalle autorità legislative o amministrative di uno Stato membro, le norme o le misure nazionali incompatibili con dette disposizioni devono essere disapplicate e le autorità competenti devono prendere, nell'ambito delle loro competenze, tutte le misure generali o particolari necessarie affinché venga esaminato se i progetti possano avere un impatto ambientale rilevante e, in caso affermativo, affinché detti progetti vengano sottoposti ad una valutazione del loro impatto».