CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. JEAN MISCHO

presentadas el 29 de abril de 1999 *

1. El Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen (Italia), expone a este Tribunal que en 1997 se autorizó un proyecto de «reestructuración del aeropuerto de Bozen-St. Jakob» mediante la decisión nº 1230, de 27 de marzo de 1997, del Gobierno de la Provincia Autónoma de Bozen-Sudtirol y mediante un escrito de 11 de abril de 1997, del Landeshauptmann (Presidente del Gobierno de la Provincia).

2. Estos actos son impugnados por los demandantes en el procedimiento principal, que son ciertas personas que residen en terrenos colindantes, así como dos asociaciones de protección del medio ambiente. Consideran que el proyecto puede tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, por lo que debería haberse sometido a una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, con arreglo a la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente [1] (en lo sucesivo, «Directiva»).

3. Según la resolución de remisión, el proyecto tiene por objeto transformar un aeródromo utilizado desde 1925/1926 con fines militares, para la aviación deportiva y, durante un corto período de tiempo y de forma limitada, también para fines civiles, en un aeropuerto apto para usos mercantiles, con objeto de llevar a cabo vuelos de línea regular, vuelos chárter y vuelos de carga.

4. Las obras y reformas previstas son esencialmente los siguientes: renovación de la pista existente, construcción de vías de acceso y aparcamientos, construcción de una torre de control con instalaciones técnicas de control de tráfico aéreo, construcción de una terminal y de un hangar, instalación de las acometidas y colectores necesarios, etc., así como prolongación de la pista de 1.040 a 1.400 metros Sin embargo, en el momento en que se transmitió la resolución de remisión, estas últimas obras no habían sido todavía autorizadas, puesto que era necesario modificar previamente el plan de ordenación del territorio.

5. La reestructuración del aeropuerto de Bozen está prevista en el Plan de desarrollo regional y ordenación del territorio apro-

* Lengua original: francés.

1 — DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9.

bado por la Ley nº 3 de la Provincia Autónoma de Bozen, de 18 de enero de 1995, que incluye el siguiente epígrafe: «Estudio de las repercusiones sobre el medio ambiente para determinar la necesidad y la compatibilidad de un aeropuerto de tercer nivel».

6. El proyecto fue además examinado por la Amtsdirektorenkonferenz (Asamblea de Directores de la Administración de la Provincia) y se evacuó dictamen conforme al procedimiento de «evaluación simplificada de las repercusiones sobre el medio ambiente», previsto por los artículos 11 a 13 de la Ley nº 27 de la Provincia de Bozen, de 7 de julio de 1992, relativa a la introducción de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente (en lo sucesivo, «Ley nº 27/92»).

7. Según el órgano jurisdiccional remitente, el marco normativo nacional dispone lo siguiente:

Los proyectos enumerados en el Anexo I de la Ley nº 27/92 deben someterse obligatoriamente a una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente.

8. Asimismo, los proyectos que figuran en el Anexo II de la misma Ley deben someterse igualmente a esta evaluación. No obstante, en ocasiones, esta obligación depende de que se sobrepase un límite mínimo establecido por el mencionado Anexo.

9. Por lo que se refiere a los aeropuertos, la letra e) del número 11 del Anexo II prevé que todos los proyectos que tengan por objeto la construcción de nuevos aeropuertos estarán obligatoriamente sometidos a la evaluación de sus repercusiones medioambientales, sin fijación de límites mínimos.

10. Según los demandados, el proyecto controvertido no entra dentro del ámbito de esta disposición, ya que se trata de la reestructuración de un aeródromo ya existente y no de la construcción de un nuevo aeropuerto.

11. El artículo 2, apartado 2, de la misma Ley dispone que, para los proyectos de ampliación o de reforma, es obligatorio proceder a una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente en dos casos.

12. En primer lugar, tal obligación existe cuando los proyectos superen en más del 20 % los límites mínimos fijados en el

Anexo II para los proyectos individuales, lo que no es de aplicación en este caso ya que, en relación con los aeródromos, el Anexo II no establece ningún límite mínimo.

13. En segundo lugar, también existe esta obligación cuando el Anexo I prevé una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente. El Anexo I tampoco resulta aplicable en el caso de autos ya que aquél se refiere únicamente a los aeropuertos cuya pista de despegue y aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más, mientras que, como ya se ha señalado, el proyecto objeto de controversia implica la prolongación de la pista existente hasta una longitud de 1.400 metros.

14. De lo hasta ahora expuesto, tomado de la resolución de remisión, se deduce que la normativa nacional no somete el proyecto de reforma de un aeródromo, como el que es objeto del presente procedimiento, a la obligación de evaluar sus repercusiones sobre el medio ambiente.

15. El juez nacional considera, sin embargo, que un proyecto de este tipo tiene importantes repercusiones sobre el medio ambiente. De ahí que se pregunte si la normativa nacional se ajusta a la Directiva.

16. Esta última se refiere, como precisa el apartado 1 de su artículo 1, a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos públicos y privados que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

17. Según el apartado 2 del mismo artículo por «proyecto» se entiende:

«— la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras,

— otras intervenciones en el medio natural o el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación de los recursos del suelo».

y por «autorización», «la decisión de la autoridad o de las autoridades competentes que confiere al maestro de obras [léase: al titular del proyecto] el derecho a realizar el proyecto».

18. El artículo 1, apartado 4, dispone:

«La presente Directiva no se referirá a los proyectos destinados a los fines de defensa nacional.»

19. El apartado 5 del mismo artículo tiene el siguiente tenor literal:

«La presente Directiva no se aplicará a los proyectos detallados adoptados mediante un acto legislativo nacional específico, dado que los objetivos perseguidos por la presente Directiva, incluido el objetivo de la disponibilidad de informaciones, se consiguen a través del procedimiento legislativo.»

20. Según el artículo 2, apartado 1, de la Directiva, «los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización, se sometan a una evaluación en lo que se refiere a sus repercusiones. Estos proyectos se definen en el artículo 4».

21. Este último estipula:

«1. Sin perjuicio del apartado 3 del artículo 2, los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el Anexo I se someterán a una evaluación, de conformidad con los artículos 5 a 10.

2. Los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el Anexo II se someterán a una evaluación, de conformidad con los artículos 5 a 10, cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exigen.

A tal fin, los Estados miembros podrán especificar, en particular, determinados tipos de proyectos que deban someterse a una evaluación o establecer criterios y/o umbrales necesarios para determinar cuáles, entre los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el Anexo II, deberán ser objeto de una evaluación de conformidad con los artículos 5 a 10.»

22. Entre los proyectos a que se refiere el artículo 4, apartado 1, de la Directiva, el punto 7 del Anexo I de esta última incluye la «Construcción de [...] aeropuertos cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más».

23. En cuanto a los proyectos que contempla el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, en los mismos se incluye, en virtud de la letra d) del punto 10 del Anexo II, la «Construcción de [...] aeródromos (proyectos que no figuran en el Anexo I)».

24. Por último, el punto 12 del Anexo II de la Directiva menciona igualmente la «Modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I» de la misma.

Cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional nacional

25. Las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional de remisión son las siguientes:

« 1) ¿Debe interpretarse el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337/CEE en el sentido de que

a) los Estados miembros tienen la facultad discrecional de eximir globalmente y de antemano determinados tipos de proyectos de los enumerados en el Anexo II de la obligación de proceder a una evaluación sus repercusiones sobre el medio ambiente, o bien

b) el margen de maniobra de los Estados miembros está limitado por la obligación, impuesta en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva, de someter en cualquier caso a una evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización?

c) ¿Permite el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, en relación con su artículo 2, apartado 1, que un Estado miembro defina (o no defina) ciertos tipos de proyectos o criterios o límites mínimos de tal forma que la reestructuración de un aeropuerto cuya pista de aterrizaje tenga una longitud inferior a 2.100 metros quede exenta de antemano de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, aunque dicho proyecto tenga una repercusión importante sobre el medio ambiente, o sobrepasa en ese caso el Estado miembro el margen de apreciación de que dispone con arreglo al artículo 4, apartado 2, de la Directiva [en caso de respuesta afirmativa a la cuestión b)]?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, en relación con su artículo 2, apartado 1, en el sentido de que la obligación de realizar una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente rige también (o no) para las ampliaciones y reestructuraciones de los proyectos enumerados en el Anexo II cuando éstas puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, o bien el artículo 4, apartado 2, y el artículo 2, apartado 1, de la Directiva, permiten que proyectos

de reestructuración con repercusiones importantes sobre el medio ambiente sean excluidos de antemano, expresa o implícitamente (por ejemplo, mediante una normativa que no es aplicable a los aeropuertos) de la evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente?

3) ¿En qué medida permite el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva, también en relación con el apartado 2 del mismo artículo, que los Estados miembros introduzcan (o utilicen) procedimientos de evaluación alternativos (al procedimiento normal de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente)?, y, en caso de respuesta afirmativa a esta cuestión:

a) ¿qué requisitos fundamentales o mínimos debe cumplir esta evaluación para atenerse a los objetivos de la Directiva?, y, en especial

b) ¿la participación del público, en el sentido del artículo 6 de la Directiva, es un requisito esencial de toda evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente?

4) ¿Debe interpretarse el artículo 1, apartado 5, de la Directiva 85/337 en el sentido de que también se aplica a proyectos que, pese a estar previstos en una norma legal programática, han sido autorizados mediante un procedimiento administrativo separado?

¿Qué requisitos mínimos, desde el punto de vista de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, debe cumplir el "procedimiento legislativo" para alcanzar los "objetivos perseguidos por la Directiva, incluido el objetivo de la disponibilidad de informaciones"?

5) ¿Procede excluir la aplicación de la Directiva, con arreglo a su artículo 1, apartado 4, en el supuesto de un aeropuerto destinado a usos tanto civiles como militares?

¿Se aplica el criterio de *uso predominante* o basta para la exclusión que el aeropuerto tenga *también* un uso militar?

6) En caso de adaptación incorrecta del Derecho interno a la Directiva, ¿despliega el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, en relación con su artículo 2, apartado 1, un efecto directo vertical

("self executing") en el sentido de que las autoridades de los Estados miembros están obligadas a someter los proyectos controvertidos a una evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente, o no?»

Comentarios preliminares

26. Conviene realizar algunos comentarios a título preliminar.

27. Los demandantes en el proceso principal solicitan al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre las eventuales consecuencias prácticas de su sentencia, habida cuenta de que las obras objeto de controversia parecen ya muy avanzadas.

28. Asimismo, los demandados formulan una serie de críticas contra la resolución de remisión, poniendo en tela de juicio la exposición de los hechos que en ella se realiza. Alegan además que determinadas decisiones adoptadas por el órgano jurisdiccional remitente suponen una extralimitación de sus facultades.

29. En el marco del procedimiento de remisión prejudicial, no compete al Tribunal de Justicia pronunciarse sobre las anteriores consideraciones. En efecto, al Tribunal sólo corresponde proporcionar al órgano jurisdiccional nacional, sobre la base de la resolución de remisión, los elementos de Derecho comunitario necesarios para la resolución del litigio de que conoce. Los demás aspectos del litigio, incluidas las consecuencias que, en el caso de autos, proceda extraer de la interpretación que realice el Tribunal de Justicia, son competencia del órgano jurisdiccional de remisión.

Cuestiones primera y segunda

30. Estas cuestiones deben tratarse de forma conjunta, ya que se refieren esencialmente al mismo problema, a saber, el alcance del margen de apreciación que el citado apartado 2 del artículo 4 de la Directiva reconoce a los Estados miembros.

31. El juez nacional desea saber en primer lugar si, con arreglo a esta disposición, los Estados miembros están autorizados a eximir por anticipado y globalmente determinados tipos de proyectos de los enumerados en el Anexo II de la Directiva del estudio de sus repercusiones sobre el medio ambiente, o si el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva limita su margen de apreciación en la materia.

32. Como han puesto de relieve todas las partes que han intervenido en el procedi-

miento, es esta última respuesta la que se deduce de una reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

33. En efecto, el Tribunal de Justicia ha estimado que: [2]

«aunque el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 4 de la Directiva confiere a los Estados miembros un margen de apreciación para especificar determinados tipos de proyectos que deban someterse a una evaluación o para establecer criterios y/o umbrales necesarios, dicho margen de apreciación está limitado por la obligación, enunciada en el apartado 1 del artículo 2, de someter a un estudio de sus repercusiones los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización».

34. De ello, el Tribunal de Justicia dedujo, en la misma sentencia, que un Estado miembro no podía excluir una clase entera de proyectos de la obligación del estudio de sus repercusiones, salvo que, sobre la base de una apreciación global, pudiera considerarse que ninguno de los proyectos excluidos podía tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

35. Estos principios deben hacerse extensivos a las reformas, transformaciones y otras reestructuraciones que el órgano jurisdiccional nacional menciona en su segunda cuestión.

36. Es cierto que la Directiva no los enuncia de forma explícita en relación con los proyectos enumerados en el Anexo II. No obstante, de ello no cabe deducir que en el ámbito de aplicación de la Directiva sólo se incluyan las nuevas construcciones. En efecto, de la citada sentencia Kraaijeveld se desprende que:

«el mero hecho de que la Directiva no mencione expresamente las modificaciones de los proyectos comprendidos en el Anexo II, a diferencia de las modificaciones de los proyectos que figuran en el Anexo I, no permite deducir que no estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la Directiva».

37. Finalmente, el órgano jurisdiccional nacional interroga a este Tribunal sobre el alcance de los principios arriba indicados en un caso como el de autos.

38. La primera cuestión que debe examinarse es la de si, habida cuenta de tales principios, el proyecto controvertido está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva.

39. Las distintas partes que intervienen en el procedimiento coinciden en considerar

2 — Sentencia de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros (C-72/95, Rec. p. I-5403). Véase también la sentencia de 2 de mayo de 1996, Comisión/Bélgica (C-133/94, Rec. p. I-2323).

que, como observa también el órgano jurisdiccional remitente, el proyecto objeto de litigio no forma parte de los contemplados en el Anexo I de la Directiva. En efecto, éste se refiere en su punto 7 a la «Construcción de [...] aeropuertos cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de larga o más», mientras que el mencionado proyecto contempla una pista que debe ser ampliada de 1.040 a 1.400 metros.

40. Por el contrario, las partes discrepan sobre la cuestión de si el proyecto debe considerarse incluido en el Anexo II, cuyo punto 10 recoge, en su letra d), la «Construcción de [...] aeródromos (proyectos que no figuran en el Anexo I)».

41. Los demandados en el procedimiento principal infieren de lo anterior que el Anexo II sólo comprende las nuevas construcciones y no las reestructuraciones de aeródromos ya existentes.

42. Los demandantes estiman, por el contrario, que procede interpretar el Anexo II de la Directiva en el sentido de que incluye también las reestructuraciones y reformas de instalaciones existentes.

43. Propongo al Tribunal que opte por este último análisis. En efecto, de la jurisprudencia expuesta más arriba y de los principios que subyacen a la misma se deduce que el ámbito de aplicación de la Directiva debe interpretarse de forma extensiva, so pena de privar a ésta de toda eficacia. Ésta es la razón por la que el Tribunal de Justicia estimó, según hemos visto, que las reformas de proyectos contemplados en el Anexo II se incluyen también en este último, aunque no figuren en él de forma explícita.

44. Hay que resaltar, por lo demás, que el legislador ha confirmado esta interpretación en la nueva versión del Anexo II introducida por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337.[3] En efecto, aquél incluye ahora un número 13 redactado en los siguientes términos:

«Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el Anexo I o en el Anexo II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

45. De la resolución de remisión se deduce que la aplicación de la normativa nacional pertinente, a saber, la Ley provincial nº 27/92, lleva a excluir de la obligación de llevar a cabo un estudio sobre sus repercusiones todos los proyectos de reestructuración de aeropuertos existentes.

3 — DO L 73, p. 5.

46. La jurisprudencia antes citada pone de manifiesto que las autoridades nacionales competentes no podían excluir así una clase entera de proyectos, puesto que no había quedado acreditado, sobre la base de una apreciación global, que ninguno de los proyectos excluidos pudiera tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

47. No obstante, el presente asunto reviste algunas particularidades.

48. Así, las demandadas sostienen que el aeropuerto en cuestión es el único que es posible reestructurar en toda la provincia. No cabe duda de que el legislador provincial tuvo en mente esta circunstancia en el momento de aprobar la Ley nº 27/92.

49. El legislador no excluyó pues, mediante las disposiciones que eximen implícitamente las reformas de aeropuertos, una clase entera de proyectos, en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal, sino que con la aprobación de esta Ley ejerció su derecho a considerar que un determinado proyecto, a saber, la reforma del único aeropuerto susceptible de ser reformado, no podía tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

50. Sin embargo, este argumento choca con la objeción de que, incluso si en la provincia sólo existía un único aeropuerto susceptible de ser ampliado, dicha ampliación podía adoptar formas y dimensiones muy diversas y, por consiguiente, el legislador no habría podido evaluar las repercusiones sobre el medio ambiente de las distintas reestructuraciones posibles en el momento de la aprobación de la Ley nº 27/92.

51. En cualquier caso, la cuestión de determinar si, al aprobar la Ley nº 27/92 que exime la reforma del aeropuerto del estudio de sus repercusiones sobre el medio ambiente, el legislador ha sobrepasado el margen de discrecionalidad que le concede el apartado 2 del artículo 4 de la Directiva, declaración que el órgano jurisdiccional remitente pretende obtener del Tribunal, no resulta decisiva para el procedimiento principal.

52. En efecto, las partes no discuten que en el presente caso se ha llevado a cabo, en cierto modo, un examen de las repercusiones sobre el medio ambiente del proyecto concreto objeto de controversia. Así, se solicitó un estudio al titular del proyecto, a continuación se efectuaron consultas a diversos organismos provinciales, entre ellos la Agencia del Medio Ambiente, se informó a los Ayuntamientos afectados y se solicitaron múltiples dictámenes. La decisión de autorizar las obras, a excepción de la prolongación de la pista que requirió trámites diferentes, sólo se adoptó una vez realizadas todas estas gestiones.

53. Por tanto, más allá de la cuestión de dilucidar si, al excluir en su normativa las

reformas de aeropuertos en su conjunto de la obligación de evaluación, la Provincia Autónoma de Bozen-Sudtirol ha sobrepasado el margen de apreciación de que dispone con arreglo al apartado 2 del artículo 4 —lo cual, según se ha visto, no admite discusión—, procede determinar si el examen individual a raíz del cual las autoridades provinciales excluyeron el proyecto litigioso se efectuó respetando dicha disposición.

54. Esta última prevé que los Estados miembros «podrán especificar, en particular, determinados tipos de proyectos» o establecer criterios y límites mínimos para determinar qué proyectos deberán ser objeto de una evaluación de sus repercusiones.

55. Está claro, por tanto, que se trata de una facultad y no de una obligación. En la medida en que no hagan uso de esta facultad, los Estados miembros estarán obligados no obstante a tomar, respecto de cada caso individual, una decisión *ad hoc* sobre si el proyecto en cuestión deberá o no ser objeto de una evaluación en el sentido de la Directiva.

56. Por lo demás, esto se deduce de forma aún más nítida de la nueva versión de la Directiva, antes citada, a tenor de la cual el apartado 2 del artículo 4 queda redactado de la siguiente forma:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2, por lo que respecta a los proyectos enumerados en el Anexo II, los Estados miembros determinarán:

a) mediante un estudio caso por caso,

o

b) mediante umbrales o criterios establecidos por el Estado miembro,

si el proyecto será objeto de una evaluación de conformidad con lo establecido en los artículos 5 a 10.

[...]»

57. En el caso de autos, las autoridades competentes procedieron a un «estudio caso por caso». La Directiva no precisa

de forma explícita el procedimiento a seguir para efectuar un examen de esta naturaleza, ni su contenido sustancial.

58. Corresponde, por tanto, a las autoridades nacionales seguir los procedimientos que estimen apropiados. En cuanto al fondo, está claro que el examen en cuestión, que es una forma de ejercicio por los Estados miembros del margen de apreciación que les otorga el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, debe cumplir los requisitos que se derivan de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a esta disposición.

59. Así, los objetivos de la Directiva se verían menoscabados si las autoridades nacionales aprovecharan el examen individual para eximir de la obligación de evaluar sus repercusiones un proyecto que puede tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

60. Dicho examen debe, en consecuencia, permitir a las autoridades competentes apreciar de la forma más precisa posible el impacto sobre el medio ambiente del proyecto considerado en su conjunto, aunque determinadas obras sean objeto de un procedimiento de autorización específico, como en el presente caso.

61. Resulta útil destacar, a este respecto, que la nueva versión de la Directiva enumera en su Anexo III los criterios que hay que tener en cuenta.

62. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar, de acuerdo con las facultades de control de que disponga con arreglo a su Derecho interno, si en el presente caso el examen efectuado por las autoridades competentes les ha permitido o no evaluar correctamente la importancia de las repercusiones del proyecto sobre el medio ambiente.

Tercera cuestión

63. Mediante esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta a este Tribunal en qué medida el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva, también en relación con el apartado 2 del artículo 2, permite a los Estados miembros recurrir a procedimientos de evaluación distintos de los previstos en la Directiva. En caso de que así fuera, desearía saber igualmente si existen requisitos mínimos que tales procedimientos deban cumplir.

64. El artículo 2, apartado 2, dispone que «la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente podrá integrarse en los procedimientos existentes de autorización de los proyectos en los Estados miembros o,

a falta de ello, en otros procedimientos o en los procedimientos que deberán establecerse para satisfacer los objetivos de la presente Directiva».

65. En los fundamentos de Derecho de su resolución de remisión, el órgano jurisdiccional nacional expone sus dudas sobre si el estudio de las repercusiones del proyecto, que en el presente caso se ha efectuado en el marco de un procedimiento nacional existente, cumple los requisitos establecidos por la Directiva.

66. A este respecto, hay que hacer una aclaración fundamental. Como hemos venido observando hasta el momento, las autoridades competentes no afirman haber llevado a cabo un procedimiento de evaluación «alternativo», sino un estudio caso por caso, conforme al artículo 4, apartado 2, de la Directiva, como consecuencia del cual decidieron que no era necesaria una evaluación en el sentido de la Directiva. Ya he analizado con anterioridad los requisitos que deben concurrir en un examen de este tipo.

67. Por tanto, el Tribunal podría decidir que no ha lugar a responder a la tercera cuestión.

68. No obstante, me inclino personalmente por una respuesta explícita, que podría tener el siguiente tenor:

«La evaluación de las repercusiones de un proyecto sobre el medio ambiente debe respetar los requisitos establecidos por los artículos 5 a 10 de la Directiva, aun cuando esta evaluación se integre en un procedimiento nacional de autorización existente, con arreglo al artículo 2, apartado 2, de la Directiva.»

69. Por el contrario, cuando se llegue a la conclusión, especialmente tras un estudio caso por caso efectuado conforme al artículo 4, apartado 2, de que no es necesario someterse al procedimiento de evaluación previsto por la Directiva, el Estado miembro es libre de establecer o no un procedimiento alternativo cuyos requisitos habrá de concretar él mismo.

Cuarta cuestión

70. Mediante su cuarta cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pregunta, en esencia, cuáles son los requisitos que deben concurrir para que un proyecto pueda

beneficiarse de la excepción prevista en el apartado 5 del artículo 1 de la Directiva que, recordémoslo, tiene la siguiente redacción:

«La presente Directiva no se aplicará a los proyectos detallados adoptados mediante un acto legislativo nacional específico, dado que los objetivos perseguidos por la presente Directiva, incluido el objetivo de la disponibilidad de informaciones, se consiguen a través del procedimiento legislativo.»

71. El órgano jurisdiccional nacional expone al Tribunal de Justicia que, en el caso de autos, el proyecto estaba ciertamente previsto «por una norma legal de carácter programático», aunque, según dicho órgano, fue autorizado mediante un procedimiento administrativo separado.

72. De los propios términos utilizados por la Directiva se desprende que la referida normativa debe revestir la forma de un acto específico por el que se aprueba un proyecto detallado.

73. Como fundadamente exponen los Gobiernos que han presentado observaciones y la Comisión, de lo anterior se deduce, en primer lugar, que todos los datos del proyecto que sean pertinentes para la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente deben ser conocidos y ponderados en el momento de la aprobación de la mencionada normativa.

74. Esta tesis se ve por lo demás confirmada por la referencia a los objetivos de la Directiva, contenida en el apartado 5 del artículo 1. En efecto, de su sexto considerando resulta que «la autorización de los proyectos [...] sólo debería concederse después de una evaluación previa de los efectos importantes que dichos proyectos puedan tener sobre el medio ambiente; que dicha evaluación debe efectuarse tomando como base la información apropiada proporcionada por el maestro de obras [léase: "por el titular del proyecto"] y eventualmente completada por las autoridades y por el público interesado en el proyecto».

75. La normativa nacional en cuestión debe pues ir acompañada de estos diferentes datos para que le sea aplicable el artículo 1, apartado 5, de la Directiva. Lo contrario iría en menoscabo de los objetivos de la Directiva, ya que sería posible aprobar un proyecto sin que previamente se evaluaran sus repercusiones sobre el medio ambiente.

76. Asimismo, la normativa mencionada debe autorizar el proyecto objeto de examen, en el sentido de que no debe plantearse la necesidad de adoptar posteriormente una decisión de autorización que

imponga al titular del proyecto obligaciones suplementarias, o que introduzca precisiones en relación con el contenido del acto legislativo.

77. Es cierto que el artículo 1, apartado 5, habla de «adopción de proyectos detallados» y no de «autorización». No obstante, no puede considerarse detallado un proyecto cuyos requisitos de ejecución específicos deben ser definidos posteriormente mediante otro acto. El concepto de adopción de un proyecto detallado supone un acto que sea, a la vez, suficientemente preciso y definitivo. Como señala pertinentemente el Gobierno italiano, después de la adopción del acto legislativo no debe existir ya margen de apreciación sobre los aspectos del proyecto relacionados con sus repercusiones sobre el medio ambiente.

78. Por lo demás, el requisito de que el acto legislativo en cuestión contenga la autorización del proyecto se debe igualmente, tal como subraya el Gobierno del Reino Unido, a que la Directiva aspira, según su quinto considerando, a coordinar los procedimientos de autorización de los proyectos, y a que el acto legislativo tiene el mismo efecto que una decisión de autorización que haya tomado en consideración la información especificada en la Directiva.

79. De todo lo expuesto se deduce que no puede beneficiarse del apartado 5 del artículo 1 de la Directiva una normativa que sólo se refiere en términos generales a un proyecto determinado, por ejemplo mencionando la necesidad de llevar a cabo exámenes previos para determinar su viabilidad, y que requiere procedimientos posteriores encaminados, entre otras cosas, a imponer requisitos complementarios, especialmente en lo relativo a las repercusiones del proyecto sobre el medio ambiente, antes de que se conceda definitivamente la autorización.

80. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional aplicar los requisitos arriba indicados a la normativa objeto de controversia en el presente procedimiento.

81. El juez remitente pregunta igualmente a este Tribunal cuáles son los requisitos mínimos que debe cumplir un procedimiento legislativo, desde el punto de vista de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente, para alcanzar los «objetivos perseguidos por la Directiva, incluido el objetivo de la disponibilidad de informaciones».

82. En caso de que, habida cuenta de las consideraciones precedentes, esta cuestión no haya quedado desprovista de objeto, hay que precisar que la Directiva no impone unas obligaciones mínimas especiales al procedimiento legislativo seguido en los Estados miembros. Se entiende que los objetivos de la Directiva quedan salvaguardados desde el momento en que el proyecto detallado de que se trate ha sido adoptado por un acto legislativo específico. La disposición presume que, si tales requisitos se

han cumplido, todos los interesados han sido suficientemente informados y han podido dar a conocer su opinión.

Quinta cuestión

83. La quinta cuestión pretende dilucidar si un aeropuerto destinado a usos tanto civiles como militares debe quedar excluido del ámbito de aplicación de la Directiva debido a que ésta, según el artículo 1, apartado 4, no se refiere a los proyectos destinados a los fines de defensa nacional.

84. Considero, al igual que el Reino de los Países Bajos y la Comisión, que nos encontramos ante una disposición de carácter excepcional que debe interpretarse restrictivamente.

85. Pues bien, del tenor de esta disposición se desprende que el elemento determinante es la finalidad del proyecto referido.

86. Por consiguiente, el artículo 1, apartado 4, sólo se aplica a los proyectos destinados principalmente a fines de defensa nacional. No basta con que las nuevas instalaciones puedan seguir teniendo una finalidad de defensa nacional y que en ellas permanezcan estacionadas unidades militares que utilicen el aeropuerto de forma continuada y con carácter institucional para fines de defensa nacional, tesis que sostienen el Aeropuerto Bolzano-Bozen AG y las Südtiroler Transportstrukturen AG.

87. Tal como indica el Gobierno del Reino Unido, sólo si su objeto predominante fuera la defensa nacional cabría incluir la reforma y extensión de un aeropuerto en la excepción que contempla la mencionada cláusula.

88. Pues bien, según consta en autos, el objetivo esencial del proyecto controvertido es adaptar el aeropuerto en cuestión a un uso civil, especialmente de carácter turístico, más intenso.

89. Como expone el Gobierno italiano, es difícil percibir un vínculo entre este objetivo y el uso militar. A este respecto añade que la Provincia de Bozen, a la que corresponde autorizar las obras, carece, por lo demás, de competencias en materia de defensa nacional. En efecto, según el Derecho italiano, los proyectos y decisiones relativos a las obras destinadas a la defensa nacional son competencia del Ministerio de Defensa.

90. De lo hasta aquí expuesto se deduce que un proyecto como el que es objeto de controversia en el presente procedimiento,

destinado a reformar un aeropuerto para ampliar su uso civil, no puede acogerse a la excepción prevista en el apartado 4 del artículo 1 de la Directiva.

Sexta cuestión

91. El órgano jurisdiccional remitente pregunta a este Tribunal si las disposiciones del artículo 4, apartado 2, en relación con el artículo 2, apartado 1, de la Directiva son lo suficientemente precisas e incondicionales para desplegar un efecto directo y obligar a las autoridades nacionales competentes a someter a una evaluación de sus repercusiones sobre el medio ambiente un proyecto en caso de que no se haya producido una correcta adaptación del Derecho interno a la Directiva.

92. Como destacan todas las partes que han intervenido en el procedimiento, el Tribunal de Justicia ya ha examinado la cuestión del efecto directo de estas disposiciones en el asunto Kraaijeveld y otros, antes citado. En este asunto se analizaban unas normas nacionales que tenían por objeto excluir ciertas clases de proyectos de la obligación de evaluar sus repercusiones sobre el medio ambiente.

93. Ya hemos visto que en el caso de autos la situación es ligeramente diferente, puesto que el problema no se limita a la exclusión de ciertos proyectos en virtud de unas normas de aplicación general, sino que también afecta a la decisión, adoptada tras un examen específico, de no proceder a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de un proyecto determinado.

94. Hecha esta salvedad, las dos situaciones se refieren al mismo problema, a saber, el alcance del margen de apreciación de que disponen los Estados en virtud del artículo 4, apartado 2, de la Directiva y la posibilidad de que un justiciable haga valer sus derechos en caso de que un Estado sobrepase los límites de su margen de apreciación.

95. Opino, por tanto, que procede aplicar aquí los principios enunciados por este Tribunal en el asunto Kraaijeveld y otros. En dicho asunto, el Tribunal de Justicia declaró que incumbe al órgano jurisdiccional nacional verificar si las autoridades legislativas o administrativas del Estado miembro han respetado los límites del margen de apreciación establecido en el artículo 2, apartado 1, y en el artículo 4, apartado 2, de la Directiva.

96. El hecho de que las autoridades hayan considerado que un proyecto dado no requería una evaluación en el sentido de la Directiva no basta por sí sólo para acreditar que se ha sobrepasado dicho margen.

97. Asimismo, el Tribunal de Justicia estimó que, en el caso de que este margen de apreciación haya sido sobrepasado, no

procede aplicar las disposiciones nacionales y corresponde a las autoridades del Estado miembro adoptar todas las medidas, generales o particulares, necesarias para que los proyectos sean examinados con el fin de determinar si pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente y, en caso afirmativo, para que se sometan a una evaluación de sus repercusiones.

98. Tal como precisa el Gobierno del Reino Unido, las autoridades a las que corresponde la decisión final son las designadas por el Estado miembro conforme al artículo 1, apartado 3, de la Directiva.

Conclusión

99. Habida cuenta de las consideraciones precedentes, propongo a este Tribunal las siguientes respuestas a las cuestiones planteadas por el Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen:

Cuestiones primera y segunda

«El artículo 4, apartado 2, puesto en relación con el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, debe interpretarse en el sentido de que únicamente permite a un Estado miembro eximir un proyecto determinado de la obligación de efectuar un estudio de sus repercusiones sobre el medio ambiente después de un examen de conjunto del mismo que permita concluir que no puede tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.»

Tercera cuestión

«La evaluación de las repercusiones de un proyecto sobre el medio ambiente debe respetar los requisitos establecidos por los artículos 5 a 10 de la Directiva 85/337, aun cuando esta evaluación se integre en un procedimiento nacional de autorización existente, con arreglo al artículo 2, apartado 2, de la Directiva.

Por el contrario, cuando se llegue a la conclusión, especialmente tras un estudio caso por caso efectuado conforme al artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, de que no es necesario someterse al procedimiento de evaluación previsto por la Directiva, el Estado miembro es libre de seguir o no un procedimiento de evaluación alternativo, cuyos requisitos habrá de establecer él mismo.»

Cuarta cuestión

«El artículo 1, apartado 5, de la Directiva 85/337 debe interpretarse en el sentido de que sólo se aplica a los proyectos que han sido aprobados mediante un acto legislativo específico que contemple todos los factores de un determinado proyecto que puedan ser pertinentes en lo relativo a sus eventuales repercusiones sobre el medio ambiente.»

Quinta cuestión

«El artículo 1, apartado 4, de la Directiva 85/337 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a un proyecto cuya finalidad es esencialmente de carácter civil.»

Sexta cuestión

«Las disposiciones del artículo 4, apartado 2, puesto en relación con el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 85/337, deben interpretarse en el sentido de que, en el caso de que las autoridades legislativas o administrativas de un Estado miembro sobrepasen el margen de apreciación que tales disposiciones les confieren, procede no aplicar las normas o medidas nacionales incompatibles con estas disposiciones y corresponde a las autoridades competentes, en el marco de sus atribuciones, adoptar todas las medidas, generales y particulares, necesarias para examinar si los proyectos pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente y, en caso de que así sea, para que se sometan a un estudio de sus repercusiones.»