

L'ennesima lezione sulla V.I.A. per gli Aeroporti



SENTENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA UE

- Sezione Quinta -

- Causa C n. 244/12 del 21 marzo 2013 -

Collegio composto dai signori :

○○○ *T. von Danwitz, (Presidente di sezione), E. Juhász (Relatore),
A. Rosas, D. Šváby e C. Vajda, giudici,
avvocato generale: sig. N. Wahl
cancelliere: sig. A. Calot Escobar*

OGGETTO

La Direttiva n. 2011/92/UE – Attività di codificazione e riordino della previgente normativa VIA (n. 85/337/CEE, n. 97/11/CE n. 2003/35/CE)

IL CASO CONCRETO

La Salzburger Flughafen gestisce l'aeroporto di Salisburgo, la cui pista di decollo e atterraggio supera i 2 100 metri. Il 30 luglio 2002, tale società ha chiesto un permesso di costruire per un terminal aggiuntivo, per meglio garantire il controllo dei bagagli da stiva in specie in costanza di picchi del traffico passeggeri nell'edificio esistente preposto al check-in.

Con decisione del 2 aprile 2003, la Landeshauptfrau von Salzburg, autorità amministrativa competente, ha rilasciato il permesso di costruire. Tale terminal aggiuntivo è stato costruito nel corso degli anni 2003 e 2004 ed è in funzione da allora.

Nel 2004, la Salzburger Flughafen ha presentato nuove domande di ampliamento della superficie dell'infrastruttura dell'aeroporto (per circa 90 000 m2 nel

settore sud-ovest dell'aeroporto, per la nuova costruzione di edifici, in particolare depositi, e per l'ampliamento delle aree di stazionamento per veicoli e aeromobili) e nuovi ampliamenti di altre superfici di circa 120 000 m² nel settore nord-ovest dell'aeroporto, da utilizzare per la costruzione di aree destinate all'aviazione generale, di hangar, nonché di aree di stazionamento per veicoli aeromobili.

Una ulteriore domanda concerneva la modifica delle piste di rullaggio.

L'aeroporto è localizzato in una zona urbana, altresì caratterizzata da un elevato inquinamento atmosferico.

La legislazione austriaca non richiede alcuna valutazione dell'impatto ambientale, in quanto la soglia fissata, ossia l'incremento del numero di movimenti aerei di almeno 20 000 all'anno, non era superata

IL DECISUM – MASSIME

Introdurre criteri o soglie, tipo il superamento di 20.000 voli annui, per sottoporre il progetto di modifica dell'aeroporto di Salisburgo a VIA contrasta con il diritto UE (direttiva n. 85/337/CE smi).

Incombe sempre alle autorità nazionali per i progetti dell'allegato II (e per le loro modifiche) esaminare in via preliminare se essi (singolarmente o cumulativamente) possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, realizzare la valutazione di tale impatto.

Non sono ammesse valutazione di impatto ambientale una volta che il progetto o la sua modifica sia stata realizzata.



SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
21 marzo 2013

Nella causa C-244/12,
avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai
sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Verwaltungsgerichtshof (Austria), con decisione
del 19 aprile 2012, pervenuta in cancelleria il 21 maggio 2012, nel procedimento
Salzburger Flughafen GmbH
contro
Umweltsenat,
con l'intervento di:
Landesumweltschicht Salzburg,
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dal sig. T. von Danwitz, presidente di sezione, dai sigg. A. Rosas,
E. Juhász (relatore), D. Šváby e C. Vajda, giudici,
avvocato generale: sig. N. Wahl
cancelliere: sig. A. Calot Escobar
vista la fase scritta del procedimento,
considerate le osservazioni presentate:
– per la Salzburger Flughafen GmbH, da G. Lebitsch, Rechtsanwalt;
– per la Landesumweltschicht Salzburg, da W. Wiener,
Landesumweltschicht;
– per il governo austriaco, da C. Pesendorfer, in qualità di agente;
– per la Commissione europea, da P. Oliver e D. Düsterhaus, in qualità di
agenti,
vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la
causa senza conclusioni,
ha pronunciato la seguente
Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione delle
disposizioni pertinenti della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno
1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti
pubblici e privati (GU L 175, pag. 40), come modificata dalla direttiva 97/11/CE
del Consiglio, del 3 marzo 1997 (GU L 73, pag. 5; in prosieguo: la
«direttiva 85/337»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la
Salzburger Flughafen GmbH (in prosieguo: la «Salzburger Flughafen») e
l'Umweltsenat (commissione amministrativa competente in materia ambientale),
in merito all'obbligo di sottoporre taluni progetti relativi all'ampliamento
dell'infrastruttura dell'aeroporto di Salisburgo (Austria) alla valutazione del loro
impatto ambientale.

Contesto normativo
Diritto dell'Unione

3 L'articolo 1 della direttiva 85/337 così prevede:
«1. La presente direttiva si applica alla valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante.
2. Ai sensi della presente direttiva 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;
(...)».

4 L'articolo 2, paragrafo 1, di tale direttiva 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. Detti progetti sono definiti nell'articolo 4».

5 Ai sensi dell'articolo 3 della richiamata direttiva:
«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».

6 L'articolo 4 della medesima direttiva è formulato nei termini seguenti:
«1. Fatto salvo il paragrafo 3 dell'articolo 2 i progetti elencati nell'allegato I sono sottoposti a valutazione a norma degli articoli da 5 a 10.
2. Fatto salvo il paragrafo 3 dell'articolo 2 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.
Gli Stati membri possono decidere di applicare entrambe le procedure di cui alle lettere a) e b).
3. Nell'esaminare caso per caso o nel fissare soglie o criteri ai fini del paragrafo 2 si tiene conto dei relativi criteri di selezione riportati nell'allegato III.
(...)».

7 L'allegato I della direttiva 85/337 contiene i progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, di tale direttiva, che devono essere obbligatoriamente sottoposti a valutazione ambientale. Il punto 7, lettera a), di tale allegato concerne la «[c]ostruzione di (...) aeroporti (...) con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m».

8 L'allegato II della citata direttiva contiene i progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della stessa, in ordine ai quali gli Stati membri mantengono un potere discrezionale, conformemente alle condizioni di tale articolo, quanto alla realizzazione di una valutazione ambientale. Il punto 10, lettera d), di tale allegato concerne le «[c]ostruzioni di aerodromi (progetti non compresi nell'allegato I)» e il punto 13, primo trattino, del medesimo allegato fa riferimento a «[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».

9 L'allegato III della direttiva 85/337, che fa riferimento ai criteri di selezione

di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della stessa, al punto 2, intitolato «Localizzazione dei progetti», prevede quanto segue:

«Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:(...)

– della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:(...)

g) zone a forte densità demografica;(...)».

Il diritto austriaco

10 La direttiva 85/337 è stata trasposta nell'ordinamento giuridico austriaco con la legge del 2000 sulla valutazione dell'impatto ambientale (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000), nella versione applicabile ai fatti della controversia oggetto del procedimento principale (BGBl. I, 50/2002; in prosieguo: l'«UVP-G 2000»).

11 Gli articoli 1, 3 e 3a dell'UVP-G 2000 contengono le disposizioni concernenti la funzione e il contenuto della valutazione dell'impatto ambientale, il principio secondo cui i progetti elencati nell'allegato 1 di tale legge devono essere sottoposti a tale valutazione, la procedura e le condizioni che devono essere rispettate a tale riguardo nonché le persone o gli enti abilitati a chiedere la realizzazione di una valutazione.

12 Nell'allegato 1 dell'UVP-G 2000 sono quindi elencati i progetti che richiedono una valutazione, conformemente al principio dettato dalle disposizioni summenzionate. Per quanto attiene alle modifiche di tali progetti, si deve procedere a un esame caso per caso a partire dalla soglia indicata, ai fini della realizzazione di una valutazione. A tale proposito, la colonna 1 di detto allegato, al punto 14, lettera d), fa riferimento ai seguenti progetti:

«Modifiche di aeroporti atte a incrementare il numero di movimenti aerei (aeroplani a motore, motoalianti in volo motorizzato o elicotteri) di almeno 20 000 o più all'anno».

13 L'esercizio di un aeroporto civile e qualsiasi modifica alle limitazioni dell'esercizio fissate nella licenza richiedono una «licenza per aeroporto civile», in conformità dell'articolo 68, paragrafo 1, della legge sull'aviazione (Luftfahrtgesetz), nonché una «licenza di esercizio» ai sensi dell'articolo 73, paragrafo 1, di tale legge. Inoltre, la costruzione, l'utilizzo e la modifica sostanziale di strutture civili a terra richiedono un permesso ai sensi dell'articolo 78, paragrafo 1, della medesima legge.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

14 La Salzburger Flughafen gestisce l'aeroporto di Salisburgo, la cui pista di decollo e atterraggio supera i 2 100 metri. Il 30 luglio 2002, tale società ha chiesto un permesso di costruire per un terminal aggiuntivo, adducendo in sostanza che la necessità di garantire il controllo dei bagagli da stiva non consentiva più di smaltire i picchi del traffico passeggeri nell'edificio esistente preposto al check-in. Con decisione del 2 aprile 2003, la Landeshauptfrau von Salzburg, autorità amministrativa competente, ha rilasciato il permesso di costruire. Tale terminal aggiuntivo è stato costruito nel corso degli anni 2003 e 2004 ed è in funzione da allora.

15 Nel 2004, la Salzburger Flughafen ha presentato nuove domande di ampliamento dell'infrastruttura dell'aeroporto. Tali domande riguardavano, da un lato, superfici di circa 90 000 m² nel settore sud-ovest dell'aeroporto esistente e avevano ad oggetto la costruzione di edifici annessi, in particolare depositi, e l'ampliamento delle aree di stazionamento per veicoli e aeromobili. Dall'altro, tale società chiedeva di includere nell'ampliamento altre superfici di circa 120 000 m² nel settore nord-ovest dell'aeroporto, da utilizzare per la costruzione

di aree destinate all'aviazione generale, di hangar, nonché di aree di stazionamento per veicoli aeromobili. La Salzburger Flughafen chiedeva altresì un'autorizzazione per la modifica delle piste di rullaggio. Tale capo della domanda non riguardava modifiche alla pista stessa.

16 La localizzazione dell'aeroporto in una zona urbana, altresì caratterizzata da un elevato inquinamento atmosferico, e gli effetti attesi sull'ambiente, hanno indotto la Landesumweltschutz Salzburg (autorità locale competente in materia ambientale) a chiedere all'Amt der Salzburger Landesregierung (ufficio del governo del Land di Salisburgo), il 13 marzo 2006, l'accertamento dell'obbligo di effettuare uno studio ambientale concernente sia il terminal aggiuntivo sia i lavori di ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale. Poiché l'autorità adita ha respinto la domanda, la Landesumweltschutz Salzburg ha impugnato tale decisione dinanzi all'Umweltsenat.

17 Nella sua decisione, l'Umweltsenat ha accertato che tanto l'ampliamento dell'infrastruttura dell'aeroporto, già avvenuto in seguito alla costruzione e alla messa in funzione del terminal aggiuntivo, quanto l'ampliamento previsto nelle domande di permesso richiedevano una valutazione dell'impatto ambientale, conformemente alle pertinenti disposizioni dell'UVP-G 2000, lette in combinato disposto con la direttiva 85/337.

18 Nella motivazione della sua decisione, tale autorità ha rilevato che, se è pur vero che nell'ambito del procedimento principale la legislazione nazionale non richiede alcuna valutazione dell'impatto ambientale, in quanto la soglia fissata, ossia l'incremento del numero di movimenti aerei di almeno 20 000 all'anno, non è superata, resta il fatto che tale normativa traspone in maniera insufficiente la direttiva 85/337. L'UVP-G 2000 fisserebbe in effetti una soglia troppo elevata, di modo che le modifiche apportate alle infrastrutture degli aeroporti di piccola o media dimensione non dovrebbero, in pratica, mai comportare una valutazione dell'impatto ambientale. L'Umweltsenat ha inoltre osservato che la normativa nazionale di cui trattasi non indica siti che richiedano una protezione specifica, mentre la direttiva 85/337 impone, ai sensi del suo allegato III, punto 2, lettera g), di riservare una particolare attenzione alle zone a forte densità demografica. Orbene, l'aeroporto considerato si troverebbe nei pressi della città di Salisburgo.

19 L'Umweltsenat ha quindi ritenuto che si dovesse applicare direttamente la direttiva 85/337, poiché le modifiche all'infrastruttura dell'aeroporto potevano essere considerate, in particolare per la loro natura, la loro entità e le loro caratteristiche, alla stregua di una modifica dell'aeroporto stesso, atta ad aumentarne l'attività e il traffico aereo.

20 Tale decisione è stata impugnata dalla Salzburger Flughafen dinanzi al Verwaltungsgerichtshof (Corte suprema amministrativa).

21 Il giudice del rinvio osserva che, conformemente alla giurisprudenza della Corte risultante dalle sentenze del 28 febbraio 2008, Abraham e a. (C-2/07, Racc. pag. I-1197), nonché del 17 marzo 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a. (C-275/09, Racc. pag. I-1753), le disposizioni pertinenti dell'allegato II della direttiva 85/337, lette in combinato disposto con quelle del suo allegato I, riguardano anche i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente. Inoltre, al fine di evitare che la normativa dell'Unione venga elusa frazionando progetti che, consideranti nel loro insieme, possono avere un notevole impatto ambientale, sarebbe necessario tenere conto degli effetti cumulativi di quei progetti che presentano tra loro un nesso oggettivo e cronologico. Il Verwaltungsgerichtshof ritiene dunque che la valutazione dell'impatto ambientale del progetto successivo, ossia l'ampliamento della zona aeroportuale, debba tenere conto anche dell'impatto del progetto precedente, costituito dalla costruzione del terminal aggiuntivo.

22 Per quanto concerne il fatto che il progetto di cui al procedimento principale, considerato nel suo insieme, risulti soggetto all'obbligo di valutazione del suo impatto ambientale secondo le disposizioni della direttiva 85/337, mentre la normativa nazionale non richiede siffatta valutazione, il Verwaltungsgerichtshof fa presente che, secondo la giurisprudenza della Corte, il margine di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 85/337 trova i suoi limiti nell'obbligo, enunciato all'articolo 2, paragrafo 1, di tale direttiva, di sottoporre a valutazione i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni e la loro ubicazione. Pertanto, uno Stato membro che fissasse criteri o soglie senza prendere in considerazione l'ubicazione del progetto, o che li fissasse a un livello tale che, in pratica, la totalità dei progetti rientranti in una categoria sarebbe a priori sottratta all'obbligo di realizzare una valutazione d'impatto, eccederebbe il margine di discrezionalità di cui dispone (sentenze Abraham e a., cit., punto 37; del 24 ottobre 1996, Kraaijeveld e a., C-72/95, Racc. pag. I-5403, punto 53, nonché del 16 settembre 1999, WWF e a., C-435/97, Racc. pag. I-5613, punto 38).

23 Per quanto attiene al controllo del rispetto di tale margine di discrezionalità e alle conseguenze del suo superamento, il giudice del rinvio sottolinea che, conformemente alla giurisprudenza della Corte, allorché tale margine è superato dalle autorità legislative o amministrative di uno Stato membro, i singoli possono avvalersi degli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 2, della direttiva 85/337 dinanzi al giudice di uno Stato membro nei confronti delle autorità nazionali, e ottenere così da queste ultime la disapplicazione delle norme o dei provvedimenti nazionali incompatibili con tali disposizioni. In tal caso, dalle citate sentenze Kraaijeveld e a. (punti 59-61) e WWF e a. (punto 5 del dispositivo) discenderebbe che spetta alle autorità di uno Stato membro adottare, nell'ambito delle loro competenze, tutti i provvedimenti, generali o particolari, necessari affinché i progetti siano esaminati, per stabilire se essi possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, affinché siano sottoposti a uno studio dell'impatto.

24 Per quanto riguarda l'effetto diretto delle disposizioni pertinenti della direttiva 85/337, il giudice del rinvio considera che, dal punto di vista del loro contenuto, tali disposizioni sono incondizionate. Per quanto concerne la questione se esse siano anche sufficientemente precise per poter essere applicate direttamente, tale giudice osserva che i criteri di selezione stabiliti all'allegato III della direttiva 85/337 delineano, in ogni caso, i limiti del margine di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri secondo l'articolo 4, paragrafo 2, di tale direttiva. Orbene, la normativa di cui trattasi nel procedimento principale non terrebbe conto del criterio dell'ubicazione dei progetti previsto dall'allegato III, punto 2, lettera g), della direttiva 85/337. Inoltre, la soglia fissata in tale normativa avrebbe come conseguenza che non si dovrebbe mai, in pratica, procedere alla valutazione ambientale per gli aeroporti di media o piccola dimensione. Quindi, secondo il giudice del rinvio, la normativa di cui trattasi nella causa principale non solo traspone la direttiva 85/337 in maniera incompleta, ma, manifestamente, non tiene nemmeno conto dei criteri chiari e sufficientemente precisi stabiliti dall'allegato III della direttiva medesima.

25 Tenuto conto di tali considerazioni, nonché del fatto che esso statuisce in ultima istanza, il Verwaltungsgerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la direttiva (...) 85/337 (...) osti ad una normativa nazionale che fa dipendere l'effettuazione di una valutazione dell'impatto ambientale di lavori infrastrutturali (non relativi alla pista) in un aeroporto, vale a dire la costruzione di

un terminal e l'ampliamento della superficie dell'aeroporto al fine di realizzare ulteriori strutture (in particolare, hangar, depositi attrezzi e aree parcheggio) esclusivamente dalla condizione che, in tal modo, sia previsto un incremento pari ad almeno 20 000 movimenti aerei all'anno.

In caso di risposta affermativa alla prima questione:

2) Se la direttiva 85/337 imponga e ammetta – in mancanza di norme nazionali – nel quadro della sua applicazione diretta (tenendo conto degli obiettivi in tal modo perseguiti e dei criteri indicati all'allegato III) di esaminare l'impatto ambientale di un progetto, meglio descritto nella prima questione, rientrante nell'allegato II».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

26 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se le disposizioni della direttiva 85/337 ostino a una normativa nazionale che sottopone progetti relativi alla modifica dell'infrastruttura di un aeroporto e rientranti nell'allegato II di tale direttiva a una valutazione del loro impatto ambientale soltanto se tali progetti siano atti a incrementare il numero di movimenti aerei di almeno 20 000 all'anno.

27 Al fine di rispondere a tale questione occorre rilevare, come emerge dal combinato disposto dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 85/337 e del punto 13, primo trattino, dell'allegato II della stessa, che per qualsiasi modifica o estensione di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, riguardanti aeroporti e che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente, gli Stati membri devono determinare, mediante un esame caso per caso o sulla base di soglie o criteri da essi fissati, se un siffatto progetto debba essere sottoposto a una valutazione del suo impatto ambientale.

28 A tale proposito occorre ricordare che, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di atterraggio possono rientrare nell'ambito di applicazione del punto 13 dell'allegato II della direttiva 85/337, purché possano essere considerati, in particolare per la loro natura, la loro entità o le loro caratteristiche, come una modifica dell'aeroporto stesso (v., in tal senso, sentenza *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a.*, cit., punto 35 e la giurisprudenza citata).

29 Per quanto concerne la fissazione delle soglie o dei criteri per stabilire se tale progetto debba essere sottoposto a una valutazione dell'impatto ambientale, occorre rammentare che l'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337 conferisce certamente agli Stati membri un margine di discrezionalità al riguardo. Tuttavia, tale margine di discrezionalità trova i suoi limiti nell'obbligo, dettato dall'articolo 2, paragrafo 1, di tale direttiva, di sottoporre a uno studio dell'impatto i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione (v., in tal senso, sentenza *WWF e a.*, cit., punto 36 e la giurisprudenza citata).

30 In tal senso, i criteri o le soglie di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337 hanno lo scopo di agevolare la valutazione delle caratteristiche concrete di un progetto al fine di stabilire se sia sottoposto all'obbligo di valutazione, e non di sottrarre anticipatamente a detto obbligo intere categorie di progetti di cui all'allegato II di tale direttiva, la cui realizzazione è stata prevista nel territorio di uno Stato membro (v., in tal senso, sentenza *WWF e a.*, cit., punto 37 e giurisprudenza citata).

31 La Corte ha altresì precisato che uno Stato membro che fissasse i criteri e/o le soglie a un livello tale che, in pratica, la totalità dei progetti relativi a una categoria resterebbe a priori sottratta all'obbligo di realizzare uno studio

dell'impatto, eccederebbe il margine di discrezionalità di cui dispone ai sensi degli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 2, della direttiva 85/337, a meno che la totalità dei progetti esclusi potesse considerarsi, sulla base di una valutazione globale, come inidonea a produrre un notevole impatto ambientale (v., in tal senso, sentenza WWF e a., cit., punto 38 e la giurisprudenza citata).

32 Dall'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 85/337 emerge infine che, per la fissazione delle soglie o dei criteri ai sensi del paragrafo 2, lettera b), di tale articolo, si tiene conto dei criteri di selezione pertinenti definiti all'allegato III della richiamata direttiva. Orbene, tra tali criteri figura segnatamente la capacità di carico dell'ambiente naturale e, a tale proposito, un'attenzione particolare dev'essere riservata alle zone a forte densità demografica.

33 Si deve dichiarare che una soglia del tipo di quella di cui al procedimento principale è incompatibile con l'obbligo generale dettato dall'articolo 2, paragrafo 1, di tale direttiva, ai fini di una corretta individuazione dei progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale.

34 Infatti, come ha constatato il giudice del rinvio, la fissazione di una soglia così elevata comporta la conseguenza che le modifiche apportate all'infrastruttura degli aeroporti di piccola o media dimensione non potrebbero mai, in pratica, dare luogo a una valutazione dell'impatto ambientale, sebbene non si possa affatto escludere, come ha pertinentemente rilevato la Commissione europea, che tali lavori abbiano un notevole impatto ambientale.

35 Inoltre, mediante la fissazione di una siffatta soglia per decidere in ordine alla necessità di realizzare una valutazione ambientale di progetti come quelli di cui al procedimento principale, la normativa nazionale di cui trattasi, ignorando l'obbligo imposto agli Stati membri dall'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 85/337, prende in considerazione unicamente l'aspetto quantitativo delle conseguenze di un progetto, senza tenere conto di altri criteri di selezione figuranti all'allegato III di tale direttiva, in particolare di quello fissato al punto 2, lettera g), del medesimo allegato, ossia la densità demografica della zona interessata dal progetto. Orbene, è pacifico che l'aeroporto la cui infrastruttura è oggetto delle modifiche di cui trattasi nel procedimento principale è situato nei pressi della città di Salisburgo.

36 Peraltro, il giudice del rinvio fa rilevare che, alla luce dei fatti del procedimento principale, al fine di decidere se occorra procedere a una valutazione ambientale, si dovrebbe tenere conto dell'impatto ambientale tanto del progetto precedente relativo alla costruzione del terminal aggiuntivo, quanto del progetto successivo concernente l'ampliamento della zona aeroportuale.

37 A tale proposito si deve rilevare che, conformemente alla giurisprudenza della Corte, tale presa in considerazione cumulativa può rivelarsi necessaria al fine di evitare un'elusione della normativa dell'Unione tramite il frazionamento di progetti che, consideranti nel loro insieme, possono avere un notevole impatto ambientale (v., in tal senso, sentenza Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a., cit., punto 36 e la giurisprudenza citata). Incombe al giudice del rinvio esaminare, alla luce di tale giurisprudenza, se e in quale misura occorra valutare globalmente gli effetti sull'ambiente dei progetti di cui trattasi al punto 15 della presente sentenza e dei progetti già realizzati nel corso degli anni 2003 e 2004.

38 Si deve di conseguenza rispondere alla prima questione dichiarando che gli articoli 2, paragrafo 1, nonché 4, paragrafi 2, lettera b), e 3, della direttiva 85/337 ostano a una normativa nazionale che sottopone i progetti riguardanti la modifica dell'infrastruttura di un aeroporto e rientranti nell'allegato II di tale direttiva a una valutazione del loro impatto ambientale soltanto qualora tali progetti siano atti a incrementare il numero di movimenti aerei di almeno 20 000 all'anno.

Sulla seconda questione

39 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, qualora uno Stato membro proceda a una trasposizione inesatta della direttiva 85/337, tale direttiva imponga una valutazione dell'impatto ambientale dei progetti del tipo di quelli di cui al procedimento principale, rientranti nell'allegato II della stessa.

40 La questione sollevata va intesa nel senso che con essa si chiede se, qualora uno Stato membro, in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337, concernente progetti rientranti nell'allegato II della stessa, introduca una soglia incompatibile con gli obblighi stabiliti dagli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 3, di tale direttiva, le disposizioni degli articoli 2, paragrafo 1, nonché 4, paragrafi 2, lettera a), e 3, della richiamata direttiva sortiscano un effetto diretto che implica che le autorità nazionali competenti debbano garantire che si esamini anzitutto se i progetti di cui trattasi possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, che venga in seguito realizzata una valutazione di tale impatto.

41 Conformemente alla giurisprudenza della Corte, qualora il margine di discrezionalità conferito agli Stati membri dall'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 85/337, letto in combinato disposto con l'articolo 2, paragrafo 1, della stessa, sia ecceduto, spetta alle autorità dello Stato membro in questione adottare, nell'ambito delle loro competenze, tutti i provvedimenti, generali o particolari, necessari affinché i progetti interessati vengano esaminati al fine di determinare se possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, affinché vengano sottoposti a uno studio dell'impatto (v., in tal senso, sentenze Kraaijeveld e a., cit., punto 61, nonché WWF e a., cit., punti 70 e 71).

42 Si perviene alla stessa conclusione in una situazione come quella di cui al procedimento principale, equivalente, dal punto di vista dei suoi effetti, a quella descritta al punto precedente della presente sentenza, nella quale la soglia fissata dalla normativa nazionale ha come conseguenza l'inesatta trasposizione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), letto in combinato disposto con gli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 3, della direttiva 85/337.

43 Di conseguenza, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, come correttamente rilevato dalla Commissione, qualora uno Stato membro abbia fissato, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337, una soglia che rischia di sottrarre intere categorie di progetti a una valutazione ambientale, le autorità nazionali hanno l'obbligo di garantire, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 1, nonché dell'articolo 4, paragrafi 2, lettera a), e 3, della richiamata direttiva, che si stabilisca, in ogni singolo caso, se tale valutazione debba essere realizzata e, in caso affermativo, di procedervi.

44 Il governo austriaco e la Salzburger Flughafen contestano tuttavia tale conclusione, facendo riferimento alla sentenza del 7 gennaio 2004, Wells (C-201/02, Racc. pag. I-723), secondo la quale il principio della certezza del diritto osta a che una direttiva possa essere fatta valere nei confronti di uno Stato membro qualora si tratti di un obbligo dello Stato direttamente connesso all'esecuzione di un altro obbligo che incombe a un terzo in forza di tale direttiva.

45 Tale obiezione non può essere accolta.

46 Nella causa che ha dato origine alla sentenza Wells, la Corte ha concluso, da un lato, che doveva essere riconosciuta a un singolo la possibilità di avvalersi delle disposizioni della direttiva 85/337 e, dall'altro, che i proprietari dei terreni in questione dovevano sopportare le conseguenze dell'adempimento tardivo degli obblighi dello Stato membro interessato derivanti da tale direttiva.

47 Quindi, nel procedimento principale, nel caso in cui una decisione accertasse la necessità di uno studio ambientale, la Salzburger Flughafen, in qualità di utilizzatrice dei terreni in questione, dovrebbe parimenti sopportare le

conseguenze di una siffatta decisione.

48 Pertanto, si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che, qualora uno Stato membro, in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337, concernente progetti rientranti nell'allegato II della stessa, introduca una soglia del tipo di quella di cui trattasi nel procedimento principale, incompatibile con gli obblighi stabiliti dagli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 3, di tale direttiva, le disposizioni degli articoli 2, paragrafo 1, nonché 4, paragrafi 2, lettera a), e 3, della richiamata direttiva sortiscono un effetto diretto che implica che le autorità nazionali competenti debbano garantire che si esamini anzitutto se i progetti di cui trattasi possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, che venga in seguito realizzata una valutazione di tale impatto.

Sulle spese

49 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, 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 (Quinta Sezione) dichiara:

1) Gli articoli 2, paragrafo 1, nonché 4, paragrafi 2, lettera b), e 3, della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997, ostano a una normativa nazionale che sottopone i progetti riguardanti la modifica dell'infrastruttura di un aeroporto e rientranti nell'allegato II di tale direttiva a una valutazione del loro impatto ambientale soltanto qualora tali progetti siano atti a incrementare il numero di movimenti aerei di almeno 20 000 all'anno.

2) Qualora uno Stato membro, in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 85/337, come modificata dalla direttiva 97/11, concernente progetti rientranti nell'allegato II della stessa, introduca una soglia del tipo di quella di cui trattasi nel procedimento principale, incompatibile con gli obblighi stabiliti dagli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafo 3, di tale direttiva, le disposizioni degli articoli 2, paragrafo 1, nonché 4, paragrafi 2, lettera a), e 3, della richiamata direttiva sortiscono un effetto diretto che implica che le autorità nazionali competenti debbano garantire che si esamini anzitutto se i progetti di cui trattasi possano avere un notevole impatto ambientale e, in caso affermativo, che venga in seguito realizzata una valutazione di tale impatto.

Firme

