



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

**COMUNICATO STAMPA n. 34/13**

Lussemburgo, 21 marzo 2013

Sentenza nella causa C-244/12

Salzburger Flughafen GmbH / Umweltsenat

**La normativa austriaca che, in caso di modifica di un aeroporto, prevede una valutazione ambientale soltanto per i progetti atti a incrementare il numero di movimenti aerei di almeno 20 000 unità all'anno, è in contrasto con il diritto dell'Unione**

*Gli Stati membri sono infatti tenuti a sottoporre a questo tipo di valutazione tutti i progetti che possano avere un impatto ambientale notevole*

I progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale devono essere sottoposti a una valutazione riguardante i loro effetti, conformemente alla direttiva 85/337/CEE<sup>1</sup>. Tuttavia, gli Stati membri mantengono un potere discrezionale nel decidere se sottoporvi o meno la modifica o l'ampliamento di un progetto già autorizzato. La loro decisione deve però basarsi su un esame caso per caso, o su soglie o criteri che essi hanno predeterminato.

La legge austriaca che traspone la direttiva prevede che, oltre a talune modifiche concernenti le piste di decollo e di atterraggio, devono essere sottoposte a una valutazione ambientale soltanto le modifiche degli aeroporti che siano atte a incrementare il numero di movimenti aerei di almeno 20 000 unità l'anno.

La società Salzburger Flughafen, che gestisce l'aeroporto di Salisburgo, ha chiesto nel 2002 un permesso di costruire per un terminal aggiuntivo. La sua domanda è stata accolta e tale progetto è stato realizzato senza che si procedesse alla relativa valutazione ambientale. Nel 2004, la società ha presentato nuove domande per ampliare la zona aeroportuale al fine di costruire, tra l'altro, hangar, depositi e aree di stazionamento.

Successivamente, l'Umweltsenat (commissione amministrativa competente in materia ambientale) è stato chiamato a esaminare tali progetti sotto il profilo della necessità di sottoporli a una valutazione ambientale. Tale autorità ha accertato che tanto la costruzione di un nuovo terminal, quanto l'ampliamento dell'aeroporto, considerati congiuntamente, richiedevano una valutazione dell'impatto ambientale. Infatti, sebbene nessuno dei due progetti avesse comportato il superamento della soglia fissata dalla normativa austriaca, i loro effetti cumulativi avrebbero potuto avere un notevole impatto ambientale.

La Salzburger Flughafen ha impugnato la decisione dell'Umweltsenat dinanzi al Verwaltungsgerichtshof (Suprema corte amministrativa, Austria). Tale giudice chiede alla Corte di giustizia se la direttiva osti alla normativa austriaca, che sottrae alla valutazione dell'impatto ambientale progetti di ampia entità costituiti da diversi lavori, nessuno dei quali provoca un incremento di almeno 20 000 movimenti aerei all'anno.

Nella sentenza odierna, la Corte accerta anzitutto che gli Stati membri dispongono di un margine di discrezionalità per quanto attiene alla fissazione delle soglie o dei criteri necessari a stabilire se la modifica o l'ampliamento di un progetto già autorizzato debba essere sottoposta a una valutazione del suo impatto ambientale. Tuttavia, tale margine di discrezionalità è limitato, in quanto **gli Stati**

<sup>1</sup> 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).

**membri sono tenuti a sottoporre a uno studio dell'impatto i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale.**

La Corte rammenta che i criteri e le soglie menzionati hanno lo scopo di agevolare la valutazione delle caratteristiche concrete di un progetto consistente nella modifica o nell'ampliamento di un altro progetto già autorizzato, al fine di stabilire se il primo debba essere sottoposto a valutazione. Per contro, tali criteri e soglie non perseguono l'obiettivo di sottrarre a priori a detto obbligo intere categorie di progetti. Pertanto, uno Stato membro che li fissasse a un livello tale che, in pratica, un'intera categoria di progetti sarebbe a priori sottratta all'obbligo dello studio del loro impatto eccederebbe il margine di discrezionalità di cui dispone in forza della direttiva.

La Corte rileva poi che **la soglia esaminata è incompatibile con l'obbligo generale previsto dalla direttiva ai fini della corretta individuazione dei progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale.** Infatti, 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 del loro impatto ambientale, sebbene non si possa affatto escludere che tali lavori abbiano un notevole impatto sull'ambiente.

Inoltre, nel fissare tale soglia, la normativa austriaca prende in considerazione unicamente l'aspetto quantitativo delle conseguenze di un progetto, senza tenere conto degli altri criteri di selezione previsti dalla direttiva, quali la densità demografica della zona interessata dal progetto. Orbene, l'aeroporto la cui infrastruttura è oggetto delle modifiche di cui trattasi è situato nei pressi della città di Salisburgo.

La Corte osserva inoltre che, secondo la giurisprudenza, una presa in considerazione cumulativa dell'impatto ambientale di più progetti può rivelarsi necessaria al fine di evitare un'elusione della normativa dell'Unione tramite il frazionamento di progetti che, considerati nel loro insieme, possono avere un notevole impatto ambientale. Spetta al giudice del rinvio esaminare, alla luce di tale giurisprudenza, se e in che misura occorra valutare globalmente gli effetti sull'ambiente sia del progetto precedente concernente la costruzione del terminal aggiuntivo, sia del progetto successivo relativo all'ampliamento della zona aeroportuale.

Infine, la Corte dichiara che, qualora uno Stato membro abbia fissato una soglia che rischia di sottrarre intere categorie di progetti alla valutazione ambientale, le autorità nazionali devono stabilire, in ogni singolo caso, se questa debba essere realizzata e, in caso affermativo, procedervi.

---

**IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.*

*Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582*