

Asunto C-411/19**Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

27 de mayo de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo del Lazio, Italia)

Fecha de la resolución de remisión:

16 de enero de 2019

Partes recurrentes:

WWF Italia o.n.l.u.s. y otros

Partes recurridas:

Presidenza del Consiglio dei Ministri (Presidencia del Consejo de Ministros)

Azienda Nazionale Autonoma Strade SpA (ANAS) (Sociedad Nacional Autónoma de Carreteras)

Objeto del procedimiento principal

Recurso interpuesto ante el Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo del Lazio; en lo sucesivo, «órgano jurisdiccional remitente»), que tiene por objeto la anulación de los actos mediante los cuales las autoridades italianas declararon la compatibilidad medioambiental del proyecto preliminar de la construcción de una carretera.

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

La presente petición de decisión prejudicial, planteada con arreglo al artículo 267 TFUE, tiene por objeto la eventual incompatibilidad con el Derecho de la Unión de la normativa italiana y de los actos administrativos que, en el presente asunto, han permitido la aprobación, desde el punto de vista de su compatibilidad

medioambiental, del proyecto preliminar de la construcción de una carretera respecto del cual otra autoridad administrativa que se había pronunciado anteriormente sobre esa misma cuestión, había emitido un dictamen desfavorable.

Cuestiones prejudiciales

1) ¿Se opone el artículo 6 de la Directiva 1992/43/CEE, en relación con la Directiva 2009/47/CE, en el supuesto de que sea aplicable al presente asunto, a una normativa nacional primaria y a su correspondiente normativa secundaria de desarrollo, indicadas con anterioridad, que permiten que el órgano de «última instancia» competente para adoptar la decisión de compatibilidad medioambiental del proyecto preliminar de una obra en caso de desacuerdo motivado del Ministro de Medio Ambiente y de Protección del Territorio y del Mar (MMAPT), apruebe dicho proyecto y, en consecuencia, el procedimiento siga su curso, invocando la existencia de un interés público relevante, aun cuando el órgano estatal competente en materia de protección medioambiental haya declarado que no es posible establecer eventuales disposiciones y medidas de mitigación para el proyecto en fase de aprobación, respecto del cual ya se ha emitido un dictamen desfavorable en el marco de una evaluación de impacto ambiental?

2) ¿Se oponen las Directivas antes citadas a una solución como la adoptada, conforme a la cual, a efectos de aprobar el proyecto preliminar de una obra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se ha estimado que prevalece sobre la protección del medio ambiente el llamado «interés público relevante», en el supuesto de que esté basado exclusivamente en el menor coste de la obra, la conformidad con la protección paisajística, histórica, cultural y socioeconómica y la necesidad de completar una red transeuropea de carreteras, en este caso la TEN-[T] definida como global por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, pese a existir una solución alternativa que ya ha sido aprobada desde el punto de vista medioambiental?

3) ¿Es compatible con la citada normativa de la Unión Europea una solución como la adoptada, conforme a la cual se ha considerado factible posponer hasta la fase del proyecto definitivo la realización de evaluaciones y estudios más exhaustivos acerca de los efectos sobre el medio ambiente de un trazado viario que no ha sido aprobado en el marco de una evaluación de impacto ambiental —que incluye la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente— en lugar de exigir a la entidad que presenta el proyecto que realice evaluaciones y estudios más exhaustivos para mitigar el impacto en los ámbitos económico y paisajístico de otro trazado alternativo, ya aprobado desde el punto de vista medioambiental?

4) En esas circunstancias y para el caso de que se dé una respuesta afirmativa acerca de la compatibilidad [con el Derecho de la Unión] respecto a las cuestiones prejudiciales primera, segunda y tercera, ¿se oponen las Directivas citadas a una

solución como la adoptada, conforme a la cual no se ha considerado vinculante en sentido negativo el dictamen de incompatibilidad medioambiental emitido por el órgano competente en el marco del procedimiento de aprobación del proyecto preliminar de una obra y se ha pospuesto hasta la fase del proyecto definitivo la realización de una evaluación más exhaustiva de su impacto sobre el paisaje y el medio ambiente, en especial en cuanto concierne a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente y al consiguiente establecimiento de medidas adecuadas de mitigación y de compensación de ese impacto?

5) ¿Se oponen las Directivas citadas a una solución como la adoptada, conforme a la cual se ha exigido a la entidad que ha presentado el proyecto que al elaborar el proyecto definitivo de la obra incluya las prescripciones, observaciones y recomendaciones acerca del paisaje y el medio ambiente efectuadas en el marco de la reunión interdepartamental sobre el proyecto preliminar, aun cuando el órgano competente en materia de protección medioambiental ya haya declarado a este respecto que no es posible establecer eventuales disposiciones y medidas de mitigación para el proyecto en fase de aprobación?

6) ¿Se oponen las Directivas citadas a una solución como la que se ha adoptado, conforme a la cual también se exige a la entidad que ha presentado el proyecto que desarrolle el estudio de repercusiones sobre el medio ambiente de la obra, que debe incluir la llamada «evaluación apropiada», debidamente redactada conforme a las disposiciones de la legislación vigente, en base al cual realizar la evaluación de impacto ambiental de que se trata?

7) ¿Se oponen las Directivas citadas a una solución como la adoptada, conforme a la cual se ha designado a una tercera entidad (la Región de Lazio), distinta de la que habitualmente ejerce tal competencia (la Comisión EIA-EME del MMPTM), para que examine el estudio de repercusiones sobre el medio ambiente adjunto al proyecto definitivo de la obra e incluso identifique eventuales medidas posteriores de mitigación o compensación necesarias para la protección del paisaje y del medio ambiente en el territorio de que se trata, dejando únicamente a la Comisión EIA-EME del MMPTM, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 185, apartados 4 y 5, del Decreto Legislativo n.º 163/06 y a los efectos previstos en el mismo, la posibilidad de emitir un dictamen *a posteriori* sobre la conformidad del proyecto definitivo de la obra viaria de que se trata con las normas de carácter paisajístico y medioambiental, previa consideración del referido examen?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (denominada «Directiva Hábitat» En particular, los considerandos 1, 7 y 10, así como los artículos 2, apartado 3, 3, apartado 1, 4, apartado 5, y 6.

Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres. En particular, los considerandos 6 y 12, así como los artículos 2, 3, apartado 2, letra b), y 4, apartado 4.

Se citan, asimismo, las siguientes sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: sentencia de 21 de julio de 2016, Orleans y otros (C-387/15 y C-388/15, EU:C:2016:583), apartados 32, 35, 36, 39, 40, 43 a 48, 52 a 54 y 57 a 64; sentencia de 3 de abril de 2014, Cascina Tre Pini (C-301/12, EU:C:2014:214); sentencia de 16 de febrero de 2012, Solvay y otros (C-182/10, EU:C:2012:82), apartados 68 a 77; sentencia de 21 de julio de 2011, Azienda Agro-Zootecnica Franchini y Eolica di Altamura (C-2/10, EU:C:2011:502); sentencia de 24 de noviembre de 2011, Comisión/España (C-404/09, EU:C:2011:768); sentencia de 14 de enero de 2010, Stadt Papenburg (C-226/08, EU:C:2010:10); sentencia de 20 de septiembre de 2007, Comisión/Italia (C-304/05, EU:C:2007:532), y sentencia de 11 de julio de 1996, Royal Society for the Protection of Birds (C-44/95, EU:C:1996:297).

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Decreto legislativo del 12 aprile 2006, n.º 163 — Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (Decreto Legislativo n.º 163, de 12 de abril de 2006, Código de contratos públicos de obras, servicios y suministros, de transposición de las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE; en lo sucesivo, «Decreto Legislativo n.º 163/06»). En particular:

- el artículo 165, apartado 3, que regula el contenido del proyecto preliminar de infraestructuras estableciendo, entre otras cosas, que cuando la obra deba someterse a evaluación de impacto ambiental, el proyecto preliminar debe ir acompañado del correspondiente estudio de impacto ambiental;
- el artículo 182, apartados 1 y 2, en el que se consagra el carácter obligatorio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental;
- el artículo 183, apartado 6, que establece que el Consejo de Ministros es el órgano competente para adoptar la resolución de compatibilidad medioambiental en caso de desacuerdo motivado del Ministerio de Medio Ambiente y de Protección del Territorio;
- el artículo 185, apartados 4 y 5, según los cuales la Comisión de evaluación de impacto ambiental EIA-EME emitirá un dictamen sobre el cumplimiento del proyecto definitivo con las disposiciones de la resolución de compatibilidad medioambiental.

Decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n.º 228 — Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n.º 196, in materia di

valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche (Decreto Legislativo n.º 228, de 29 de diciembre de 2001, de desarrollo del artículo 30, apartado 9, letras a), b), c) y d), de la Ley n.º 196, de 31 de diciembre de 2009 sobre valoración de las inversiones relativas a obras públicas; en lo sucesivo, «Decreto Legislativo n.º 228/11»). En particular:

- el artículo 1, apartado 1, que dispone que: «los Ministerios deben llevar a cabo las actividades de evaluación *ex ante* y *ex post* previstas en el presente decreto para garantizar la racionalización, transparencia, eficiencia y eficacia del gasto [...] destinado a la realización de obras públicas y de utilidad pública [...]»;
- el artículo 4, que prevé que los Ministerios elaboren estudios de viabilidad con el fin de identificar soluciones de diseño óptimas para lograr los objetivos indicados en la evaluación *ex ante*. Para las obras cuyo coste estimado sea superior a diez millones de euros, los Ministerios adjuntarán a los estudios de viabilidad un análisis de riesgos;
- el artículo 8, apartados 1 a 3, según el cual los Ministerios elaborarán las líneas directrices para la evaluación de las inversiones en obras públicas en los ámbitos de su competencia.

Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 agosto 2012 — attuazione dell'articolo 8, comma 3, del [decreto legislativo n.º 228/11] (Decreto del Presidente del Consejo de Ministros, de 3 de agosto de 2012, de desarrollo del artículo 8, apartado 3, del [Decreto Legislativo n.º 228/11]). En particular, el artículo 2, apartado 1, letra b), según el cual: «por “evaluación *ex ante* de cada obra” se entenderá la actividad de evaluación a que hace referencia del artículo 4 del Decreto Legislativo n.º 228/2011, que, por lo general, se lleva a cabo aplicando técnicas propias del análisis de los costes y beneficios, encaminada a identificar soluciones de diseño óptimas para lograr los objetivos indicados en la evaluación de necesidades estructurales».

Decreto del Presidente della Repubblica dell'8 settembre 1997, n.º 357 — Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (Decreto del Presidente de la República n.º 357, de 8 de septiembre de 1997, por el que se aprueba el reglamento de transposición de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres; en lo sucesivo, «D.P.R. n.º 357/97»). En particular:

- el artículo 5, titulado «Evaluación de repercusiones», que establece lo siguiente: «[...] 2. Las entidades que propongan planes territoriales [...] deberán elaborar [...] un estudio para identificar y evaluar los efectos que el plan puede tener sobre el emplazamiento, a la luz de los objetivos de conservación del mismo. [...]
- 3. Las entidades que propongan actuaciones que, sin tener relación directa con el mantenimiento de las especies y hábitats presentes en el emplazamiento en

un estado de conservación favorable, o sin ser necesarias para ello, puedan afectar de forma apreciable al citado lugar, ya sea individualmente o en combinación con otras actuaciones, deberán presentar, a efectos de la evaluación de las repercusiones, un estudio encaminado a identificar y evaluar [...] los principales efectos que dichas actuaciones pueden tener sobre [...] el lugar de importancia comunitaria o sobre la zona especial de conservación, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

- 4. Para los proyectos sujetos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental [...] relativos a [...] lugares de importancia comunitaria o a zonas especiales de conservación, según se definen dichas expresiones en el presente reglamento, la evaluación de las repercusiones quedará comprendida en el ámbito del citado procedimiento que, en ese caso, tendrá también en cuenta los efectos directos e indirectos de los proyectos sobre los hábitats y especies que han motivado la identificación de dichos lugares. A tal efecto, el estudio de impacto ambiental elaborado por la entidad que presente la propuesta deberá contener los elementos relativos a la compatibilidad del proyecto con los objetivos de conservación establecidos en el presente reglamento [...].
- [...]
- 9. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de posibles soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o actuación por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social y económica, las administraciones competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar la coherencia global de la red “Natura 2000” e informarán de ello al Ministerio de Medio Ambiente y de Protección del Territorio [...].
- 10. En caso de que los lugares considerados alberguen tipos de hábitat naturales y especies prioritarios, el plan o la actuaciones cuyas repercusiones desfavorables sobre el lugar de importancia comunitaria deban ser evaluadas, únicamente podrá llevarse a cabo sobre la base de exigencias relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, previa consulta a la Comisión Europea, otras razones imperiosas de interés público de primer orden»;
- el artículo 6, titulado «Zonas de protección especial», según el cual: «1. La red “Natura 2000” incluye las Zonas de protección especial previstas en la Directiva 79/409/CEE [...].
- 2. Los objetivos que se derivan de los artículos 4 y 5 también resultan de aplicación a las zonas de protección especial mencionadas en el apartado 1».

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 En 2015, la Azienda Nazionale Autonoma Stradale SpA (en lo sucesivo, «ANAS») solicitó que se iniciara el procedimiento de «evaluación de impacto ambiental» (en lo sucesivo, «EIA») para el proyecto preliminar de construcción de un tramo de la Carretera Nacional n.º 675 (en lo sucesivo, «N-675») que une el puerto de Civitavecchia con el centro intermodal de Orte. Esa solicitud concernía a un nuevo trazado de la carretera (denominado «trazado verde») cuyos costes de ejecución, según la ANAS, eran inferiores a los de otro trazado (denominado «trazado violeta»), que había sido aprobado desde el punto de vista medioambiental.
- 2 En 2016, la Comisión de evaluación de impacto ambiental EIA-EME (en lo sucesivo, «Comisión EIA-EME»), que depende del Ministerio de Medio Ambiente y de Protección del Territorio y del Mar (en lo sucesivo, «MMAPTM»), identificó algunos puntos del «trazado verde» que resultaban problemáticos desde el punto de vista medioambiental y subrayó, en particular, que ese trazado transcurría a lo largo de 14,4 km por una zona de protección especial y estaba a menos de un kilómetro de distancia de un lugar de importancia comunitaria.
- 3 El 20 de enero de 2017, sobre la base de tales consideraciones, la Comisión EIA-EME emitió un dictamen desfavorable sobre el proyecto preliminar del «trazado verde» señalando además que los problemas relativos al elevado coste del «trazado morado», ya aprobado, podían resolverse desdoblado dicho trazado en dos tramos.
- 4 A raíz de dicho dictamen, la Presidencia del Consejo de Ministros (en lo sucesivo, «PCM») que, en aplicación del artículo 183, apartado 6, del Decreto Legislativo n.º 163/06, resultaba competente para adoptar la resolución de compatibilidad medioambiental, solicitó al MATTM que le facilitara las evaluaciones de impacto ambiental, indicando las eventuales medidas de compensación y mitigación. El 7 de julio de 2017, la Comisión EIA-EME emitió un nuevo dictamen desfavorable sobre el «trazado verde», señalando que no era posible prever eventuales medidas de compensación y mitigación, conforme a lo solicitado por la PCM.
- 5 Pese a ese segundo dictamen desfavorable, mediante decisión de 1 de diciembre de 2017, la PCM adoptó la resolución de compatibilidad medioambiental del «trazado verde», basando dicha decisión en el «interés público de primer orden» que hacía necesario completar los itinerarios estratégicos de unión entre los distintos ejes comprendidos en la red transeuropea TEN-T, que constituye una red «global», en el sentido del Reglamento (UE) n.º 1315/2013. Mediante dicha decisión se dispuso además que la ANAS llevase a cabo, en la fase de redacción del proyecto definitivo, el estudio de repercusiones sobre el medio ambiente del citado trazado, que debía incluir la denominada «evaluación apropiada», en base a la cual la autoridad competente debía efectuar posteriormente la «evaluación de repercusiones sobre el medio ambiente» (en lo sucesivo, «ERMA»), cumpliendo las prescripciones, observaciones y recomendaciones de carácter paisajístico

efectuadas durante la conferencia de servicios organizada por el Ministerio de Infraestructuras y Transporte (en lo sucesivo, «MIT»).

- 6 Algunas asociaciones de protección del medio ambiente y personas físicas (en lo sucesivo, «recurrentes») han presentado un recurso contra dicha decisión ante el órgano jurisdiccional remitente solicitando su anulación.
- 7 Entretanto, mediante decisión de 28 de febrero de 2018, el Comité interministerial de programación económica (en lo sucesivo, «CIPE») aprobó el proyecto preliminar del «trazado verde» y designó a la Región de Lazio como entidad encargada de la comprobación del estudio de repercusiones sobre el medio ambiente que debe acompañar al proyecto definitivo de la obra de que se trata.
- 8 Dicha decisión ha sido impugnada por los recurrentes mediante escrito complementario al recurso mencionado en el apartado 6 anterior.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 9 En apoyo del recurso presentado ante el órgano jurisdiccional remitente, los recurrentes afirman que la decisión de 1 de diciembre de 2017 mediante la cual la PCM adoptó la resolución de compatibilidad medioambiental del «trazado verde», vulnera el artículo 6, apartado 4, de la Directiva 92/43/CEE, transpuesto al Derecho interno mediante el artículo 5 del D.P.R. n.º 357/97. En efecto, según esa norma, únicamente se puede otorgar prioridad a «razones imperiosas de interés público de primer orden» sobre la protección del medio ambiente cuando concurren dos requisitos: la «falta de soluciones alternativas» y la adopción de «cuantas medidas compensatorias sean necesarias». En el presente asunto no se cumple ninguno de esos requisitos y, en particular, en lo que respecta a la falta de soluciones alternativas, los recurrentes señalan que el «trazado violeta», por lo demás ya aprobado por el MMPTM y el CIPE desde el punto de vista medioambiental, constituye una alternativa al «trazado verde» que permite tanto satisfacer el interés público por la protección del medio ambiente como el relativo a la necesidad de llevar a cabo la obra.
- 10 En el escrito complementario al recurso, los recurrentes cuestionan la legalidad de la decisión del CIPE de 28 de febrero de 2018, por la que se aprobó el proyecto preliminar del «trazado verde» en la parte en la que designa a la Región del Lazio como entidad encargada de la comprobación del estudio de repercusiones sobre el medio ambiente, que incluye el ERMA, y que la ANAS debe adjuntar al proyecto definitivo, y de identificar eventuales medidas adicionales de mitigación y compensación. A este respecto, los recurrentes afirman que la Región del Lazio no puede llevar a cabo la comprobación de la ERMA por cuanto que dicha actividad es competencia de la Comisión EIA-EME, que ya se ha pronunciado al respecto. Además, los recurrentes sostienen que dado que la ERMA ya ha sido examinada por la citada comisión, no puede ser objeto de nuevo examen en la fase del proyecto definitivo.

- 11 En su escrito de contestación al recurso, las partes recurridas ponen de manifiesto las siguientes circunstancias: a) que las resoluciones impugnadas están justificadas por razones de interés público; b) que la PCM ha ejercitado la potestad que le atribuye la ley como órgano de última instancia en el presente procedimiento; c) que en el proyecto preliminar del «trazado verde» se realizó un análisis de los costes y de los beneficios de la obra que debía realizarse; d) que el «trazado violeta» había sufrido un incremento insostenible de los costes de modo que ya no resultaba viable; e) que la ANAS adoptó un enfoque innovador y revolucionario en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental que permite medir, de manera objetiva, los efectos de una obra nueva sobre los distintos elementos ambientales, paisajísticos, históricos, culturales y socioeconómicos.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 12 El órgano jurisdiccional remitente duda de que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «trazado verde» sea conforme a la citada normativa de la Unión.
- 13 A este respecto, subraya que las resoluciones de compatibilidad medioambiental y la posterior aprobación del proyecto preliminar de ese trazado se han adoptado:
- 14 considerando prioritario, frente a la protección del medio ambiente, el interés público de primer orden resultante del menor coste de la obra y de la finalización de los itinerarios estratégicos de unión entre los distintos ejes comprendidos en la red transeuropea TEN-T;
- 15 sin tener en cuenta el hecho de que el órgano estatal competente (la Comisión EIA-EME) ya había manifestado una opinión completamente desfavorable, señalando que no era posible prever eventuales prescripciones y medidas de mitigación para el «trazado verde» y que existía una alternativa, el «trazado violeta», ya aprobada desde el punto de vista medioambiental, cuyo coste podía reducirse mediante su desdoblamiento en dos tramos;
- 16 permitiendo que el procedimiento de diseño y realización de la construcción de carreteras en cuestión siguiera su curso y posponiendo hasta la fase de elaboración del proyecto definitivo la realización de una evaluación más exhaustiva del impacto medioambiental de la obra, refiriéndose específicamente a la ERMA y a la consiguiente previsión de medidas de mitigación y de compensación de tales efectos (exclusivamente);
- 17 designando, con arreglo al artículo 5, apartado 2, del D.P.R. n.º 357/97, a la Región del Lazio como entidad competente para comprobar el estudio de repercusiones sobre el medio ambiente adjunto al proyecto definitivo de la obra, incluso a efectos de identificar eventuales medidas adicionales de mitigación o compensación necesarias para la protección del paisaje y del medio ambiente en el territorio de que se trata, dejando únicamente a la Comisión EIA-EME del MMAPTМ, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 185, apartados 4 y 5,

del Decreto Legislativo n.º 163/06, la posibilidad de emitir un dictamen sobre el cumplimiento del proyecto definitivo con las citadas prescripciones de carácter paisajístico y medioambiental;

- 18 previendo que, en el momento de la elaboración del proyecto definitivo de la obra, la ANAS incorpore las prescripciones, observaciones y recomendaciones de carácter paisajístico y medioambiental formuladas durante la conferencia de servicios celebrada en relación con el proyecto preliminar desarrollando, además, el estudio de repercusiones de la obra en cuestión, en base al cual efectuar la ERMA.
- 19 El órgano jurisdiccional remitente se remite, asimismo, a los principales argumentos de las partes recurridas y, en particular, a la circunstancia puesta de manifiesto en el apartado 11, letra e), de que, en el presente asunto, la ANAS adoptó un enfoque innovador y revolucionario en el ámbito de la evaluación de impacto ambiental. A la luz de dicho enfoque innovador, y ante la inexistencia de jurisprudencia específica sobre la materia, el órgano jurisdiccional remitente considera necesario plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales recogidas en la presente petición de decisión prejudicial.