

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

M. POIARES MADURO

presentate il 24 marzo 2004¹

1. Il presente ricorso è diretto a far constatare che il Regno di Spagna è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati², avendo omesso di sottoporre ad uno studio di valutazione dell'impatto ambientale il «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», che si inserisce nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo».

o che fosse stata prodotta una dichiarazione relativa all'impatto ambientale. Il progetto ferroviario prevede un nuovo tracciato destinato ad aggirare il Comune di Benicasim (7,64 km) e il raddoppiamento dei binari tra Las Palmas e Oropesa (13,2 km).

3. Con lettera in data 28 ottobre 1999 la Commissione invitava le autorità spagnole a presentarle le loro osservazioni in merito ai fatti denunciati.

I — Fatti e procedimento precontenzioso

2. Nel maggio 1999 la Commissione delle Comunità europee riceveva una denuncia secondo cui le autorità spagnole non avrebbero applicato correttamente la direttiva. Tale denuncia segnalava la realizzazione di un tracciato ferroviario di 13,2 km attraverso i Comuni di Castellón, Benicasim e Oropesa senza che fosse stata effettuata una comunicazione al pubblico a scopo di consultazione

4. Il 13 gennaio 2000 il Regno di Spagna confermava in una sua lettera che il detto progetto non era stato sottoposto alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale. Secondo le autorità spagnole tale valutazione non era necessaria, in quanto il tracciato prescelto per la tratta indicata nella denuncia era compreso nella riserva ferroviaria prevista nel piano urbanistico generale del 1992, il quale era stato oggetto di una dichiarazione di impatto ambientale ed era stato approvato il 17 marzo 1994 con decisione del *Director General de Qualitat Ambiental* (direttore generale per la qualità dell'ambiente) della Comunità di Valencia (Spagna).

¹ — Lingua originale: il portoghese.

² — GU L 175, pag. 40 (in prosieguo: la «direttiva»).

5. Il 13 aprile 2000 la Commissione inviava al Regno di Spagna una lettera di diffida ai sensi dell'art. 226 CE, per inesatta applicazione della direttiva, a motivo dell'omessa esecuzione di uno studio sull'impatto ambientale del «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma».

6. Nella sua lettera di risposta del 21 giugno 2000, il governo spagnolo sottolineava, anzitutto, che il progetto contemplato dalla lettera di diffida non implicava la costruzione di una nuova linea ferroviaria. Esso sosteneva poi che le formalità espletate per l'approvazione del piano urbanistico generale di Benicasim erano sufficienti. Il detto governo si diceva infine disposto a svolgere qualsiasi ulteriore procedura ritenuta necessaria dalla Commissione.

7. Il 26 settembre 2000 la Commissione inviava un parere motivato al Regno di Spagna invitandolo ad adottare le misure necessarie per conformarsi agli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva.

8. Con lettera in data 2 gennaio 2001 il Regno di Spagna rispondeva al parere motivato, ribadendo i propri precedenti argomenti e segnalando che uno studio sull'impatto ambientale della modifica n. 3 del progetto in questione stava per essere oggetto di comunicazione al pubblico a scopo di consultazione. Una copia dell'an-

nuncio pubblicato il 3 gennaio 2001 nel *Boletín Oficial del Estado* (Gazzetta ufficiale spagnola), con il quale la Direzione generale delle ferrovie offriva in comunicazione al pubblico per consultazione il detto studio di impatto ambientale, veniva trasmessa alla Commissione il 19 gennaio 2001. La modifica n. 3 si riferisce essenzialmente alla costruzione di un viadotto di 754,5 m di lunghezza.

9. La Commissione, ritenute non convincenti le informazioni fornite dal Regno di Spagna, ha proposto dinanzi alla Corte un ricorso per inadempimento.

10. Nella fase scritta del procedimento, per rispondere all'unico addebito mosso dalla Commissione, ossia di aver applicato in modo scorretto la direttiva relativamente al «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», il Regno di Spagna ha ribadito i propri argomenti relativi al fatto che il progetto non rientrerebbe nell'ambito di applicazione dell'allegato I della direttiva (che impone una valutazione obbligatoria dell'impatto ambientale del progetto). Il detto Stato membro ritiene inoltre che le formalità espletate garantissero in ogni caso una piena applicazione della direttiva.

11. Un'udienza si è svolta il 19 febbraio 2004. La Commissione ha in particolare precisato la portata del proprio ricorso in sede di risposta ad un quesito scritto sottoposto dalla Corte il 9 dicembre 2003.

Essa ha confermato che il proprio ricorso riguardava l'intera tratta Las Palmas-Oropesa, per una lunghezza complessiva di 13,2 km.

II — Contesto normativo

12. La direttiva mira a prevenire gli inquinamenti ed altri danni all'ambiente prevenendo che determinati progetti pubblici e privati siano sottoposti ad una valutazione previa del loro impatto ambientale³. Essa impone di prendere in considerazione gli interessi ambientali nel processo decisionale relativo a numerosi progetti.

13. La direttiva in vigore al momento dei fatti contestati al Regno di Spagna è stata modificata dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE⁴. Tuttavia, le disposizioni controverse della direttiva, segnatamente il punto 7 dell'allegato I e il punto 12 dell'allegato II, non sono state modificate dal nuovo testo.

14. La direttiva distingue due classi di progetti. La prima classe comprende i progetti, elencati nell'allegato I della diret-

tiva, idonei ad avere ripercussioni notevoli sull'ambiente, per i quali sussiste l'obbligo degli Stati membri di procedere ad uno studio del loro eventuale impatto ambientale prima che siano portati ad esecuzione⁵. Per quanto riguarda la seconda classe di progetti, elencati nell'allegato II della direttiva, gli Stati membri dispongono di un margine discrezionale per decidere il loro eventuale assoggettamento ad uno studio preliminare di impatto ambientale⁶.

15. Qualificare un progetto come progetto di classe I produce dunque conseguenze importanti quanto alla necessità o no di procedere ad uno studio preliminare di impatto ambientale.

16. Per risolvere la presente controversia, occorrerà anzitutto esaminare gli argomenti illustrati all'udienza dal Regno di Spagna in ordine alla ricevibilità del ricorso, e successivamente verificare l'applicabilità della direttiva al progetto di cui si discute. Infine, laddove il progetto rientrasse nell'ambito di applicazione della direttiva, andrà verificato se il Regno di Spagna l'abbia correttamente applicata nel caso concreto.

3 — Sesto 'considerando' della direttiva.

4 — GU L 73, pag. 5.

5 — Art. 4, n. 1, della direttiva.

6 — Art. 4, n. 2, della direttiva.

III — Valutazione

A — Ricevibilità del ricorso

17. Il Regno di Spagna ha sollevato all'udienza un'eccezione di irricevibilità. Esso ha sostenuto che la Commissione, nel corso del procedimento precontenzioso, avrebbe preso in considerazione soltanto il nuovo tracciato destinato ad aggirare il Comune di Benicasim, di lunghezza pari a 7,64 km, e non il raddoppiamento dei binari per tutta la lunghezza della tratta Las Palmas-Oropesa, pari a 13,2 km. Il Regno di Spagna ritiene dunque che il ricorso sia irricevibile laddove opera un'estensione dell'oggetto della controversia tra la fase amministrativa e la fase contenziosa.

18. Tale argomento dev'essere respinto, posto che tanto la lettera di diffida quanto il parere motivato inviati dalla Commissione al Regno di Spagna e l'atto introduttivo del ricorso dinanzi alla Corte fanno espresso riferimento al «tronco Las Palmas-Oropesa», del quale il Regno di Spagna non contesta la lunghezza pari a 13,2 km. Contrariamente a quanto sostenuto dal Regno di Spagna, è dunque giocoforza constatare che l'oggetto della controversia non è stato modificato tra la fase amministrativa e la fase contenziosa. L'eccezione di irricevibilità dovrebbe dunque essere respinta.

B — Applicabilità della direttiva al progetto in questione

19. È possibile concludere per l'applicabilità della direttiva al progetto in questione sulla base di due distinte valutazioni, vale a dire in applicazione del punto 7 dell'allegato I oppure in conformità del punto 12 dell'allegato II della direttiva. Mentre la Commissione adotta il primo criterio, il Regno di Spagna privilegia il secondo.

20. Il punto 7 dell'allegato I della direttiva contempla in particolare la «costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza» [recte: «vie per il traffico ferroviario a grande distanza»]. Il punto 12 dell'allegato II della direttiva menziona la «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I».

21. La Commissione ritiene che il progetto di tronco ferroviario Las Palmas-Oropesa della linea Valencia-Tarragona dovrebbe essere considerato come una via ai sensi del punto 7 dell'allegato I della direttiva. Il Regno di Spagna sostiene al contrario che tale progetto è soltanto una modifica di un progetto esistente, assoggettata come tale al punto 12 dell'allegato II della direttiva, in quanto esso non comporterebbe la costruzione di una nuova linea, nel senso di una nuova tratta di collegamento tra due destinazioni, bensì un semplice raddoppiamento di binari. Infatti, secondo il Regno di Spagna, il punto 7 dell'allegato I della direttiva contempla soltanto la costruzione di nuove tratte ferroviarie. Il detto Stato membro

ritiene altresì che il progetto in questione non sia destinato al traffico a grande distanza, in quanto collega due località distanti tra loro 13,2 km.

1. La nozione di via ai sensi del punto 7 dell'allegato I della direttiva

22. A sostegno della propria tesi secondo cui soltanto le tratte di nuova costruzione sarebbero contemplate dal punto 7 dell'allegato I della direttiva, il Regno di Spagna fa valere che talune versioni linguistiche della direttiva parlerebbero di linee ferroviarie, e non di vie ferroviarie. Tale divergenza linguistica dovrebbe portare ad interpretare il detto punto 7 come riferito soltanto alle costruzioni di nuove tratte ferroviarie tra due destinazioni in precedenza non collegate tra loro.

23. La versione spagnola del punto 7 dell'allegato I della direttiva fa riferimento alle «vías», come pure la versione italiana parla di «vie», la versione portoghese di «vias» e la versione francese di «voies». Sembra che soltanto la versione inglese, citata dal Regno di Spagna, possa eventualmente dare adito a confusioni. Tuttavia, la Commissione ha citato all'udienza una definizione contenuta nell'Oxford Dictionary che dà alla parola «line» il significato di via, binario, e non di tratta ferroviaria che collega

due località. Pertanto, non sembra veramente dimostrata una divergenza tra le diverse versioni linguistiche della direttiva.

24. Ad ogni modo, e in conformità di una costante giurisprudenza della Corte, la necessità di un'interpretazione uniforme delle disposizioni comunitarie esclude che una versione linguistica possa essere considerata isolatamente, imponendo invece, in caso di dubbio, che il testo in questione venga interpretato e applicato alla luce delle versioni vigenti nelle altre lingue, tenuto presente che tutte le versioni fanno fede, conformemente a quanto previsto dall'art. 314 CE⁷. Qualora esista una divergenza nelle diverse versioni linguistiche, la disposizione in questione deve essere interpretata alla luce dell'economia complessiva e della finalità della normativa di cui essa fa parte⁸.

25. Dalla detta giurisprudenza consegue che l'eventuale difficoltà d'interpretazione dovuta alla divergenza linguistica rilevata dal Regno di Spagna in ordine al punto 7 dell'allegato I della direttiva dev'essere risolta interpretando tale disposizione alla luce dell'economia complessiva e dell'obiettivo della direttiva stessa.

7 — Sentenze 5 dicembre 1967, causa 19/67, Van der Vecht (Racc. pag. 407, in particolare pag. 417); 6 ottobre 1982, causa 283/81, CILFIT e a. (Racc. pag. 3415, punto 18), e 17 luglio 1997, causa, C-219/95 B, Ferrière Nord/Commissione (Racc. pag. I-4411, punto 15).

8 — V., in particolare, sentenze 27 ottobre 1977, causa 30/77, Bouchereau (Racc. pag. 1999, punto 14); 7 dicembre 1995, causa C-449/93, Rockfon (Racc. pag. I-4291, punto 28); 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a. (Racc. pag. I-5403, punto 28), e 9 marzo 2000, causa C-437/97, EKW e Wein & Co (Racc. pag. I-1157, punto 42).

26. La direttiva mira a prevenire gli inquinamenti ed altri eventuali pericoli per l'ambiente. Il suo obiettivo essenziale è, ai sensi del suo sesto 'considerando' e in conformità del suo art. 2, quello di assoggettare al principio di valutazione previa qualsiasi progetto idoneo ad avere un impatto rilevante sull'ambiente⁹. Più in generale, la direttiva è intesa a che non venga sottratto alla valutazione alcun progetto idoneo a produrre rilevanti ripercussioni sull'ambiente¹⁰.

27. Orbene, qualora si adottasse l'interpretazione proposta dal Regno di Spagna, soltanto la costruzione di linee ferroviarie che comportano un nuovo tracciato sarebbe sottoposta a una valutazione ambientale. A tale valutazione non sarebbero sottoposte la costruzione di nuove vie ferroviarie o la trasformazione di vie ferroviarie ad uso regionale in vie ferroviarie destinate al traffico a grande distanza, sebbene tali opere potrebbero avere rilevanti ripercussioni sull'ambiente. Un'interpretazione siffatta della direttiva sarebbe in contraddizione con il suo obiettivo essenziale.

28. Sembra dunque che il punto 7 dell'allegato I della direttiva debba essere interpretato nel senso che include la costruzione di vie ferroviarie e non soltanto la costruzione di nuove tratte ferroviarie.

2. Anche un nuovo tracciato e un raddoppiamento di binari vanno considerati come una costruzione di vie ai sensi della direttiva?

29. Le questioni relative al nuovo tracciato e al raddoppiamento dei binari verranno da noi esaminate in successione.

30. La Commissione sottolinea che il progetto in questione implica la costruzione di una nuova via ferrata raddoppiata e adattata ad una velocità di 200/220 km/h — mentre prima i treni circolavano ad una velocità di soli 90 km/h — e impone la costruzione di un nuovo tracciato nel territorio del Comune di Benicasim.

31. La normativa spagnola di trasposizione [Real Decreto-Legislativo (regio decreto legislativo) del 28 giugno 1986, relativo alla valutazione d'impatto ambientale¹¹, e il regolamento recante attuazione di tale disposizione legislativa, approvato con il Real Decreto (regio decreto) del 30 settembre 1988], che il Regno di Spagna sostiene essere conforme alla direttiva, impone uno studio

9 — Sentenza 19 settembre 2000, causa C-287/98, Linster (Racc. pag. I-6917, punto 52).

10 — Sentenza 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a. (Racc. pag. I-5613, punto 45).

11 — BOE n. 155 del 30 giugno 1986, pag. 23733.

ambientale soltanto in caso di «linee ferroviarie a grande distanza che comportino un nuovo tracciato». Secondo il Regno di Spagna, tale disposizione richiede al contempo un nuovo tracciato e una nuova tratta di collegamento. La condizione relativa ad una nuova tratta ha costituito l'oggetto dei paragrafi 22-28 delle presenti conclusioni.

32. Il presente procedimento non mira ad accertare la conformità generale della normativa nazionale alla direttiva; occorre tuttavia verificare se la tesi del Regno di Spagna sia, quanto al caso concreto, conforme alla direttiva¹².

33. Il criterio pertinente per stabilire se un progetto debba essere sottoposto a una valutazione obbligatoria delle sue ripercussioni sull'ambiente consiste nell'appurare se esso possa avere un «impatto ambientale importante» ai sensi dell'art. 2, n. 1, della direttiva. Orbene, la costruzione di una via ferroviaria in base ad un nuovo tracciato è per sua natura idonea ad avere un impatto ambientale importante a motivo della modifica dell'ambiente che essa determina.

34. Pertanto, la costruzione di un nuovo tracciato ferroviario impone una valutazione previa obbligatoria in conformità della direttiva.

35. Il raddoppiamento di una via ferrata può parimenti essere incluso nella definizione di «costruzione di vie» o corrisponde piuttosto a una «modifica» di un progetto ai sensi del punto 12 dell'allegato II della direttiva? In proposito, la Commissione e le autorità spagnole difendono punti di vista opposti.

36. La Commissione, per concludere che un raddoppiamento di binari ricade nella previsione di cui al punto 7 dell'allegato I della direttiva, si basa su due argomenti. Da un lato, essa rileva come il raddoppiamento di una via ferroviaria implichi la costruzione di un nuovo binario, comunque parallelo ad una via già esistente. Dall'altro, interpretare diversamente la direttiva finirebbe per contraddirne gli obiettivi, in quanto lo studio d'impatto ambientale fornito dal Regno di Spagna dimostra che il raddoppiamento di binari sulla tratta in questione era idoneo a produrre rilevanti ripercussioni sull'ambiente¹³.

12 — Merita far presente che il Regno di Spagna è già stato condannato per inesatta trasposizione della direttiva (sentenza 13 giugno 2002, causa C-474/99, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-5293).

13 — Tale studio, effettuato nel 1994 nell'ambito dell'adozione di un nuovo piano urbanistico (e citato al punto 7 della memoria di replica della Commissione), individua in particolare i seguenti rischi: «i processi di erosione e di destabilizzazione delle scarpate (...), la perdita di suoli coltivabili, l'inquinamento sonoro (...), la modificazione del drenaggio di superficie».

37. Le autorità spagnole ritengono che il progetto in questione sia soltanto un miglioramento di un progetto esistente. Inoltre, il raddoppiamento di un tracciato ferroviario non avrebbe alcun impatto o, quanto meno, alcun impatto «importante» sull'ambiente, posto che esso andrebbe ad aggiungersi a quello generato dalla costruzione della linea originaria.

38. Come sottolineato dalla Commissione, un'interpretazione letterale dell'espressione «costruzione di vie» include il raddoppiamento di vie esistenti. Inoltre, un'interpretazione di tale disposizione alla luce dell'oggetto e della finalità della direttiva conduce alla stessa conclusione.

39. Interpretare il punto 7 dell'allegato I della direttiva tenendo conto dell'oggetto e della finalità di quest'ultima equivale ad assicurarsi che gli Stati membri procedano a una valutazione previa dell'impatto sull'ambiente di tutti i progetti che rischino di avere rilevanti ripercussioni su quest'ultimo¹⁴.

40. Orbene, è impossibile escludere a priori che un raddoppiamento di binari possa avere rilevanti ripercussioni sull'ambiente. Al contrario, la costruzione di binari supplementari può avere un impatto ambientale, in quanto l'utilizzazione della linea ferroviaria ne risulterà mutata. A questo proposito occorre rilevare come il progetto in questione non

consista in un raddoppiamento delle vie ferroviarie in forma identica, bensì includa un adattamento di queste ultime ai treni a grande velocità. L'accresciuta frequenza del traffico sulla linea a seguito del suo raddoppiamento avrà anche un impatto sonoro significativo: il livello di rumore equivalente sarà superiore a 45 decibel, che è il livello massimo raccomandato dall'Organizzazione mondiale della sanità per le ore notturne. Una tale modifica dell'utilizzazione finale della linea implica dunque un impatto ambientale importante.

41. Il Regno di Spagna ritiene inoltre che sarebbe assurdo includere il raddoppiamento di vie ferroviarie nella definizione di costruzione di vie ferroviarie, in quanto la costruzione di strade non sarebbe sottoposta, secondo quanto disposto dal punto 10, lett. d), dell'allegato II della direttiva, a una valutazione obbligatoria d'impatto ambientale.

42. In realtà, un'interpretazione siffatta è conforme al sistema introdotto dalla direttiva, che effettua una distinzione tra i progetti idonei ad avere un impatto ambientale importante e gli altri progetti. Infatti, la direttiva sottopone a regimi differenti la costruzione di autostrade e di vie di rapida comunicazione (la valutazione obbligatoria è imposta dalla menzione contenuta nell'allegato I) e la costruzione di altre strade (menzionata nell'allegato II). Allo stesso modo, soltanto la costruzione di vie ferro-

14 — Sentenze WWF e a., cit., punto 45, e Linster, cit., punto 52.

viarie destinate al traffico a grande distanza viene sottoposta dalla direttiva a una valutazione previa obbligatoria.

omissione imputabile allo Stato membro in questione tale procedimento debba essere intrapreso¹⁵. L'argomento del Regno di Spagna relativo alla portata del ricorso per inadempimento proposto dalla Commissione deve dunque essere respinto.

43. La trasformazione di una strada in autostrada, al pari della costruzione di un'autostrada in assenza di strada preesistente, è un progetto rientrante nella previsione dell'allegato I della direttiva e, in quanto tale, è sottoposto a una valutazione previa obbligatoria. Allo stesso modo, la trasformazione di una linea ferroviaria utilizzata per il traffico regionale in una linea destinata al traffico a grande distanza sarà assoggettata ai presupposti di cui all'allegato I della direttiva.

3. La nozione di «traffico a grande distanza» ai sensi del punto 7 dell'allegato I della direttiva

46. Il Regno di Spagna nega che il progetto in questione possa essere considerato come rientrante nelle previsioni di cui al punto 7 dell'allegato I della direttiva, in quanto non riguarderebbe il traffico a grande distanza, bensì una tratta di 13,2 km che collega località vicine.

44. Infine, le autorità spagnole sostengono che, se la Commissione avesse veramente ritenuto che il raddoppiamento delle vie ferroviarie richiedesse una valutazione previa dell'impatto ambientale, a norma del punto 7 dell'allegato I della direttiva, avrebbe dovuto proporre un ricorso per inadempimento avente ad oggetto l'intero raddoppiamento della linea Valencia-Tarragona per una lunghezza di 251 km.

47. La Commissione replica a tale argomento facendo valere che la nuova via ferrata è situata su una linea ferroviaria di 251 km tra Valencia e Tarragona, compresa nel «Corridoio mediterraneo» che unisce la regione spagnola del Levante alla Catalogna e alla frontiera francese, cosicché non si tratterebbe di una linea locale. Il punto determinante consisterebbe, ad avviso della detta istituzione, nel fatto che la tratta in questione si integra in una nuova via ferrata a grande distanza.

45. Al riguardo, occorre ricordare che la Commissione è competente in via esclusiva a decidere se sia opportuno iniziare un procedimento diretto a far constatare un inadempimento e per quale comportamento od

15 — Sentenze 11 agosto 1995, causa C-431/92, Commissione/Germania (Racc. pag. I-2189, punto 22); 5 novembre 2002, causa C-476/98, Commissione/Germania (Racc. pag. I-9855, punto 38), e 10 aprile 2003, cause riunite C-20/01 e C-28/01, Commissione/Germania (Racc. pag. I-3609, punto 30).

48. Posto che la costruzione di una linea ferroviaria di 251 km viene effettuata per tappe, seguire il ragionamento propugnato dal Regno di Spagna potrebbe portare a non considerare mai un progetto specifico come attinente al traffico a grande distanza, in quanto i successivi segmenti della linea ferroviaria coprirebbero ciascuno modeste distanze e collegherebbero località vicine. Condividere una tale interpretazione della direttiva rischierebbe di restringere considerevolmente il campo di applicazione di quest'ultima e di compromettere la realizzazione dell'obiettivo da essa perseguito.

49. Sul punto, nessuna contraddizione di motivazione può essere addebitata alla Commissione, la quale si limita ad effettuare una valutazione dei presupposti di applicazione del punto 7 dell'allegato I della direttiva, accertando anzitutto che il progetto in questione riguarda la costruzione di «vie ferroviarie» e successivamente che si tratta di vie ferroviarie destinate al «traffico a grande distanza». La lunghezza delle vie ferroviarie costruite non è un criterio pertinente per valutare l'applicabilità della direttiva al progetto in questione. È l'utilizzazione della linea per il traffico a grande distanza che determina la relativa qualificazione.

50. Pertanto, il progetto in questione avrebbe dovuto essere sottoposto, a norma dell'art. 4, n. 1, della direttiva, ad una valutazione previa di impatto ambientale in conformità delle prescrizioni di cui agli artt. 5-10 della direttiva stessa.

C — Valutazione dell'esistenza di un inadempimento dell'obbligo di procedere ad una valutazione

51. La Commissione sostiene che il Regno di Spagna non ha rispettato la procedura di valutazione dell'impatto ambientale prescritta dagli artt. 5-10 della direttiva. Più precisamente, al detto Stato viene addebitato il mancato rispetto degli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 5, n. 2, e 6, n. 2, della direttiva.

52. L'art. 5, n. 2, della direttiva elenca le informazioni minime che il committente dell'opera deve fornire. Tali informazioni comprendono, in particolare, «una descrizione del progetto con informazioni relative alla sua ubicazione, progettazione e dimensioni».

53. L'art. 6, n. 2, della direttiva detta alcune prescrizioni quanto alla pubblicità da dare alla procedura di valutazione. La norma suddetta impone che «qualsiasi domanda di autorizzazione nonché le informazioni raccolte ai sensi dell'articolo 5 siano messe a disposizione del pubblico» e precisa che il pubblico interessato deve avere «la possibilità di esprimere il [proprio] parere prima dell'avvio del progetto».

54. Il Regno di Spagna sostiene di essersi conformato a tutti gli obblighi derivanti dalla direttiva. Esso fa valere, in primo luogo, che la revisione del piano urbanistico generale di Benicasim del 1992 sarebbe stata preceduta dalla realizzazione di uno studio d'impatto ambientale sottoposto a consultazione pubblica e da una dichiarazione relativa alle ripercussioni sull'ambiente. Tale interpretazione sarebbe corroborata dal ragionamento seguito dal *Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana* (Spagna) in una pronuncia del 26 ottobre 1998¹⁶. In secondo luogo, il detto Stato membro fa valere la propria buona fede e la propria accettazione della tesi della Commissione relativa alla modifica n. 3 del progetto.

55. Quanto alla revisione del piano urbanistico generale di Benicasim, risulta dal fascicolo presentato alla Corte che tale piano difetta di precisione sotto due profili: esso prende in considerazione soltanto sommariamente il tracciato della via ferrata e non include la località di Oropesa, nella quale la costruzione della via in questione potrebbe parimenti produrre ripercussioni sull'ambiente.

56. Orbene, a norma dell'art. 5, n. 2, della direttiva, le informazioni fornite dal committeente devono quanto meno contenere una descrizione del sito, nonché della concezione e delle dimensioni del progetto di cui trattasi.

57. Pertanto, posto che la revisione del piano urbanistico generale di Benicasim non soddisfa le condizioni minime fissate dalla direttiva, ritengo che il Regno di Spagna sia venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva stessa.

58. Quanto alla modifica n. 3 del progetto, è sufficiente constatare che la procedura di valutazione dell'impatto ambientale avviata dal Regno di Spagna è intervenuta successivamente all'inizio dei lavori.

59. Infatti, mentre lo studio d'impatto ambientale della modifica n. 3 del detto progetto fornito dal Regno di Spagna risale al febbraio 1999 per un progetto autorizzato il 26 novembre dello stesso anno, l'informazione al pubblico è stata pubblicata nel *Boletín Oficial del Estado* soltanto il 3 gennaio 2001, ossia molto tempo dopo l'inizio dei lavori nel marzo 1999.

60. Posto che una procedura siffatta non è conforme a quanto previsto dall'art. 6, n. 2, della direttiva, il quale impone un'informazione del pubblico preliminare alla realizzazione dei lavori, mi sembra dimostrato che il Regno di Spagna ha violato gli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva in relazione alla procedura seguita per la modifica n. 3 del progetto.

¹⁶ — La sentenza ha confermato che la procedura ambientale seguita in conformità della normativa nazionale era sufficiente, senza interpretare quest'ultima in conformità della direttiva.

IV — Conclusione

61. Alla luce di quanto precede, propongo che la Corte voglia:

- 1) dichiarare che il Regno di Spagna ha violato gli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 2, 3, 5, n. 2, e 6, n. 2, della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, a motivo del fatto che non ha proceduto a uno studio di valutazione dell'impatto ambientale del «progetto di linea Valencia-Tarragona; tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma»;
- 2) condannare il Regno di Spagna alle spese.