

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 28 de febrero de 2008^{*}

En el asunto C-2/07,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por la Cour de cassation (Bélgica), mediante resolución de 14 de diciembre de 2006, recibida en el Tribunal de Justicia el 4 de enero de 2007, en el procedimiento entre

Paul Abraham y otros

y

Région wallonne,

Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset,

T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA,

^{*} Lengua de procedimiento: francés.

Société nationale des voies aériennes-Belgocontrol,

État belge,

Cargo Airlines Ltd,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. C.W.A. Timmermans, Presidente de Sala, y los Sres. L. Bay Larsen, K. Schiemann, P. Kūris y J.-C. Bonichot (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. J. Kokott;
Secretario: Sr. M.-A. Gaudissart, jefe de unidad;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 18 de octubre de 2007;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Abraham y otros, por M^{es} L. Misson, L. Wysen y X. Close, avocats, y por la Sra. A. Kettels, Rechtsanwältin;

- en nombre del Sr. Beaujean y otros, por M^{es} L. Cambier y M. t'Serstevens, avocats;
- en nombre del Sr. Dehalleux y otros, por M^e L. Cambier, avocat;
- en nombre del Sr. Descamps y otros, por M^e A. Lebrun, avocat;
- en nombre de la Région wallonne, por M^e F. Haumont, avocat;
- en nombre de la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, por M^e P. Ramquet, avocat;
- en nombre de T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA, por M^{es} P. Henfling y V. Bertrand, avocats;
- en nombre del Gobierno belga, por las Sras. A. Hubert y C. Pochet, en calidad de agentes, asistidas por M^e F. Haumont, avocat;
- en nombre del Gobierno checo, por el Sr. T. Boček, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. M. Konstantinidis y J.-B. Laignelot, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 29 de noviembre de 2007;

dicta la siguiente

Sentencia

- ¹ La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9), en su redacción anterior a la resultante de la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997 (DO L 73, p. 5), y, en particular, del punto 7 de su anexo I y del punto 12 de su anexo II.
- ² Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre numerosos residentes en las inmediaciones del aeropuerto de Lieja-Bierset (Bélgica) y la Región Valona, la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide (Euro Hub) SA (en lo sucesivo, «T.N.T. Express Worldwide»), la Société nationale des voies aériennes Belgocontrol, el Estado belga y Cargo Airlines Ltd, relativo a la contaminación acústica resultante de la instalación, en dicho aeropuerto, de una terminal de carga aérea.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

³ La Directiva 85/337, aplicable al caso de autos en su redacción original, tiene por objeto, según su artículo 1, apartado 1, la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de determinados proyectos públicos y privados que pueden tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente.

⁴ A tenor del apartado 2 del mismo artículo:

«[...] se entenderá por:

proyecto:

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

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

[promotor]:

bien el que solicita una autorización relativa a un proyecto privado, bien la autoridad pública que toma la iniciativa respecto de un proyecto;

autorización:

la decisión de la autoridad o de las autoridades competentes que confiere al [promotor] el derecho a realizar el proyecto.»

- 5 Según el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 85/337, «los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización, se sometan a una evaluación en lo que se refiere a sus repercusiones. Estos proyectos se definen en el artículo 4».
- 6 El artículo 3 describe el objeto de la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente:

«La evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con los artículos 4 a 11, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre los factores siguientes:

— el hombre, la fauna y la flora,

- el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje,
- la interacción entre los factores mencionados en los guiones primero y segundo,
- los bienes materiales y el patrimonio cultural.»

7 El artículo 4 distingue dos tipos de proyectos.

8 El artículo 4, apartado 1, exige que, sin perjuicio del apartado 3 del artículo 2, los proyectos pertenecientes a las clases enumeradas en el anexo I se sometan a una evaluación, de conformidad con los artículos 5 a 10 de la propia Directiva. Entre los proyectos a que se refiere el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 85/337, el punto 7 del anexo I contempla la «construcción de [...] aeropuertos (2) cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más».

9 La nota a pie de página (2), relativa al citado punto 7, precisa que «la noción de “aeropuerto” con arreglo a la presente Directiva corresponde a la definición dada por el Convenio de Chicago de 1944 relativo a la creación de la Organización de la aviación civil internacional (Anexo 14)».

10 Por lo que respecta a los demás tipos de proyectos, el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337 dispone:

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

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

- 11 Dentro de esos mismos proyectos a los que es aplicable el artículo 4, apartado 2, de la Directiva, el punto 10, letra d), del anexo II de ésta contempla la «construcción [...] de aeródromos (proyectos que no figuran en el Anexo I)» y el punto 12 del mismo anexo menciona la «modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I».
- 12 Los artículos 5 a 9 de la Directiva 85/337, a los que se refiere el artículo 4 de dicha Directiva, disponen esencialmente lo siguiente: el artículo 5 especifica las informaciones mínimas que debe proporcionar el promotor; el artículo 6 impone, entre otras, la obligación del promotor de informar a las autoridades y al público; el artículo 8 menciona la obligación de las autoridades competentes de tomar en consideración la información recopilada en el marco del procedimiento de evaluación, y el artículo 9 impone a las autoridades competentes la obligación de informar al público de la decisión adoptada y de las condiciones que eventualmente la acompañen.

Normativa nacional

- 13 En la Región Valona, la evaluación del impacto ambiental de los proyectos se regía, hasta el 1 de octubre de 2002, por un Decreto de 11 de septiembre de 1985 y por la Orden que lo desarrollaba, de 31 de octubre de 1991.
- 14 Estos textos disponían que los proyectos mencionados en el anexo I del Decreto de 11 de septiembre de 1985, que reproduce la lista del anexo I de la Directiva 85/337,

y en el anexo II de la Orden de 31 de octubre de 1991 estaban sujetos de oficio a un estudio de impacto ambiental. Los demás proyectos, para los que no se prescribía de oficio un estudio de impacto ambiental, únicamente debían ser objeto de una nota de evaluación previa del impacto ambiental.

- 15 Con arreglo al anexo I del Decreto de 11 de septiembre de 1985, la construcción de aeropuertos cuya pista de despegue y aterrizaje tenga una longitud mínima de 2.100 metros deberá obligatoriamente ser objeto de un estudio de impacto ambiental. Por otra parte, y en virtud del anexo II de la Orden de 31 de octubre de 1991, la construcción de aeropuertos cuya pista de despegue y aterrizaje tenga una longitud de 1.200 metros o más, incluida la prolongación de las pistas ya existentes más allá de ese límite, así como los aeropuertos con fines recreativos, deberán asimismo ser objeto de un estudio de impacto ambiental.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 16 Los residentes en las inmediaciones del aeropuerto de Lieja-Bierset se quejan de la contaminación acústica, con frecuencia nocturna, resultante de la reestructuración de este antiguo aeropuerto militar y de su utilización desde 1996 por empresas de transporte aéreo.
- 17 Mediante un convenio firmado el 26 de febrero de 1996 entre la Región Valona, la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset y T.N.T. Express Worldwide, se previó la realización de una serie de obras de modificación de las infraestructuras del citado aeropuerto para permitir su utilización durante las 24 horas del día y los 365 días del año. En particular, se acondicionaron y prolongaron las pistas de despegue y aterrizaje. También se construyeron una torre de control, nuevos ramales de salida de las pistas y zonas de estacionamiento. En cambio, no se modificó la longitud de la pista de despegue y aterrizaje, de 3.297 metros.

18 Asimismo se concedieron las licencias urbanísticas y de explotación necesarias para permitir la realización de las obras.

19 El litigio pendiente ante el órgano jurisdiccional nacional belga se enmarca en el ámbito de la responsabilidad: las partes demandantes en el procedimiento principal reclamaron la indemnización del perjuicio que supuestamente les ocasionan las molestias —graves, según ellas— derivadas de la reestructuración del aeropuerto.

20 En este contexto, ante la Cour de cassation se interpuso un recurso de casación contra la sentencia dictada el 29 de junio de 2004 por la cour d'appel de Liège.

21 Al considerar que el litigio del que conoce suscita cuestiones de interpretación del Derecho comunitario, la Cour de cassation decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Constituye un proyecto, en el sentido de la Directiva 85/337 [...], en su versión aplicable antes de su modificación por la Directiva 97/11 [...], un convenio que vincula a los poderes públicos y a una empresa privada, firmado con el fin de permitir que dicha empresa se instale en un aeropuerto provisto de una pista [de despegue y aterrizaje] de longitud superior a 2.100 metros, que contiene la descripción precisa de las obras de infraestructura que se realizarán para acondicionar la pista, sin que ésta vaya a ser prolongada, y para construir una torre de control con el fin de permitir el vuelo de aviones de gran capacidad 24 horas al día los 365 días del año, y que prevé vuelos tanto nocturnos como diurnos desde el momento de la instalación de dicha empresa?

- 2) ¿Están comprendidas en el concepto de proyecto para el que se requiere un estudio de impacto ambiental, en el sentido de los artículos 1, 2 y 4 de la Directiva 85/337 [...], en su versión aplicable antes de su modificación por la Directiva 97/11 [...], las obras de modificación realizadas en la infraestructura de un aeropuerto ya existente al objeto de adaptarlo a un aumento proyectado del número de vuelos nocturnos y diurnos, sin que se prolongue la pista [de despegue y de aterrizaje]?
- 3) A pesar de que el aumento proyectado de actividad de un aeropuerto no se contempla expresamente en los anexos de la Directiva 85/337 [...], ¿debe, sin embargo, el Estado miembro tener en cuenta dicho aumento al examinar el efecto potencial sobre el medioambiente de las modificaciones introducidas en las infraestructuras del aeropuerto con el fin de permitir ese incremento de actividad?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

- 22 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si un convenio como el que es objeto del procedimiento principal es un «proyecto» en el sentido de la Directiva 85/337.
- 23 La respuesta a esta cuestión debe ser negativa. En efecto, del propio tenor del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 85/337 se desprende que el término «proyecto» hace referencia a obras o a intervenciones físicas. Por lo tanto, un convenio no puede considerarse un proyecto en el sentido de la Directiva 85/337, independientemente de que dicho convenio incluya una descripción, más o menos precisa, de obras que deban realizarse.

- 24 No obstante, para dar una respuesta adecuada al órgano jurisdiccional que le plantea una cuestión prejudicial, el Tribunal de Justicia puede verse obligado a tomar en consideración normas de Derecho comunitario a las que el juez nacional no se haya referido en su cuestión (véase, en particular, la sentencia de 20 de marzo de 1986, Tissier, 35/85, Rec. p. 1207, apartado 9).
- 25 En el presente asunto, procede indicar al órgano jurisdiccional remitente que a él le corresponde determinar, basándose en la normativa nacional aplicable, si un convenio como el que es objeto del procedimiento principal implica una autorización en el sentido del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 85/337, es decir, una decisión de la autoridad competente que confiera al promotor el derecho a realizar el proyecto en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de junio de 1998, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, C-81/96, Rec. p. I-3923, apartado 20). Así sería si tal decisión pudiese considerarse, con arreglo al Derecho nacional, como una decisión de la autoridad o autoridades competentes que diese al promotor derecho a realizar obras de construcción u otras instalaciones u obras o intervenir en el medio natural o el paisaje.
- 26 Por otra parte, cuando el Derecho nacional prevea que el procedimiento de autorización conste de varias etapas, la evaluación del impacto medioambiental de un proyecto debe efectuarse, en principio, tan pronto como sea posible identificar y evaluar todos los efectos que dicho proyecto pueda producir en el medio ambiente (véase la sentencia de 7 de enero de 2004, Wells, C-201/02, Rec. p. I-723, apartado 53). Así, cuando una de dichas etapas sea una decisión principal y la otra una decisión de ejecución que no puede ir más allá de los parámetros determinados por la decisión principal, los efectos que el proyecto pueda producir en el medio ambiente deben identificarse y evaluarse en el procedimiento de adopción de la decisión principal. Sólo en el supuesto de que los referidos efectos únicamente sean identificables durante el procedimiento relativo a la decisión de ejecución, la evaluación deberá realizarse durante dicho procedimiento (sentencia Wells, antes citada, apartado 52).

²⁷ Por último, es preciso recordar al órgano jurisdiccional remitente que el objetivo de la normativa no puede eludirse mediante un fraccionamiento de los proyectos y que el hecho de que no se considere su efecto acumulativo no puede tener como consecuencia práctica que se sustraigan en su totalidad a la obligación de evaluación cuando, considerados conjuntamente, puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 85/337 (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de septiembre de 1999, Comisión/Irlanda, C-392/96, Rec. p. I-5901, apartado 76).

²⁸ Procede, por consiguiente, responder a la primera cuestión que, si bien un convenio como el que es objeto del procedimiento principal no es un proyecto en el sentido de la Directiva 85/337, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, basándose en la normativa nacional aplicable, si tal convenio implica una autorización en el sentido del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 85/337. En ese contexto, es preciso examinar si dicha autorización se integra dentro de un procedimiento en varias etapas que conste de una decisión principal y de varias decisiones de ejecución y si ha de tenerse en cuenta el efecto acumulativo de varios proyectos cuyo impacto sobre el medio ambiente deba apreciarse globalmente.

Sobre la segunda cuestión

²⁹ Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, sustancialmente, si las obras en la infraestructura de un aeropuerto ya construido y cuya pista de despegue y aterrizaje tiene ya una longitud de más de 2.100 metros están comprendidas dentro del ámbito de aplicación de las disposiciones del punto 12 del anexo II, en relación con las del punto 7 del anexo I, de la Directiva 85/337, en su redacción original.

- 30 En virtud del punto 12 del anexo II, en su redacción anterior a la resultante de la Directiva 97/11, la «modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I» es un proyecto de los contemplados en el artículo 4, apartado 2. El punto 7 de dicho anexo I, por su parte, menciona la «construcción [...] de aeropuertos [...] cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más».
- 31 La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, T.N.T. Express Worldwide y el Reino de Bélgica, afirman que de dicha redacción se desprende necesariamente que únicamente se alude a las modificaciones realizadas en la «construcción» de un aeropuerto cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más, y no a las modificaciones realizadas en un aeropuerto existente.
- 32 No obstante, el Tribunal de Justicia ha puesto de relieve en múltiples ocasiones que el ámbito de aplicación de la Directiva 85/337 es extenso y su objetivo muy amplio (véanse, en este sentido, las sentencias de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros, C-72/95, Rec. p. I-5403, apartado 31, y de 16 de septiembre de 1999, WWF y otros, C-435/97, Rec. p. I-5613, apartado 40). A este respecto, sería contrario al objeto mismo de la Directiva 85/337 sustraer del ámbito de aplicación de su anexo II las obras de mejora o de ampliación de la infraestructura de un aeropuerto ya construido con el argumento de que el anexo I de la Directiva 85/337 se refiere a la «construcción de aeropuertos» y no a los «aeropuertos» como tales. En efecto, tal interpretación permitiría que eludiesen las obligaciones derivadas de la Directiva 85/337 todas las obras de modificación realizadas en un aeropuerto preexistente, cualquiera que fuese la amplitud de dichas obras, privando así de toda eficacia, en ese aspecto, al anexo II de la Directiva 85/337.
- 33 En consecuencia, debe considerarse que las disposiciones del punto 12 del anexo II, leídas en relación con las del punto 7 del anexo I, se refieren asimismo a las obras de modificación llevadas a cabo en un aeropuerto ya construido.

34 Dicha interpretación no resulta desvirtuada en absoluto por la circunstancia de que la Directiva 97/11 haya sustituido el punto 12 del anexo II de la Directiva 85/337 por un nuevo punto 13, que designa expresamente como proyecto de los contemplados en el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337, en su versión modificada por la Directiva 97/11, «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el Anexo I o en el Anexo II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución [...]», mientras que el punto 12 del anexo II se limitaba a contemplar la «modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I. En efecto, en este punto, la nueva redacción adoptada por la Directiva 97/11, cuyo cuarto considerando subraya la experiencia adquirida en la evaluación del impacto sobre el medio ambiente e insiste en la necesidad de introducir disposiciones destinadas a clarificar, completar y mejorar las normas relativas al procedimiento de evaluación, no hace sino explicar con mayor claridad el alcance que había de darse a la Directiva 85/337 en su redacción original. Por lo tanto, no puede deducirse de la intervención del legislador comunitario una interpretación *a contrario* de la Directiva en su versión original.

35 Por otra parte, la circunstancia de que las obras de que se trata en el procedimiento principal no afecten a la longitud de la pista de despegue y aterrizaje no influye en la cuestión de si dichas obras están comprendidas en el ámbito de aplicación del punto 12 del anexo II de la Directiva 85/337. En efecto, el punto 7 del anexo I de la Directiva 85/337 toma la precaución de aclarar el concepto de «aeropuerto» remitiéndose a la definición que se da en el anexo 14 del Convenio de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, sobre Aviación Civil Internacional. Según dicho anexo, un aeródromo es un «área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves».

36 De ello se desprende que todas las obras que afecten a los edificios, las instalaciones o los equipamientos de un aeropuerto deben considerarse obras que afectan al aeropuerto como tal. A efectos de la aplicación del punto 12 del anexo II en relación con el punto 7 del anexo I de la Directiva 85/337, esto significa, por lo tanto, que las obras de modificación de un aeropuerto cuya pista de despegue y de aterrizaje tenga 2.100 metros de largo o más no son únicamente las obras que tengan por objeto

alargar la pista, sino todas las obras que afecten a las edificaciones, instalaciones y equipos de dicho aeropuerto siempre que puedan considerarse, atendiendo especialmente a su naturaleza, su importancia y sus características, como una modificación del propio aeropuerto. Así sucede, en particular, con las obras destinadas a aumentar de forma significativa la actividad del aeropuerto y el tráfico aéreo.

37 Procede, por último, recordar al órgano jurisdiccional remitente que, si bien el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 85/337 confiere a los Estados miembros un margen de apreciación para especificar determinados tipos de proyectos que deban someterse a una evaluación o para establecer criterios y/o umbrales necesarios, dicho margen de apreciación está limitado por la obligación, enunciada en el artículo 2, apartado 1, de dicha Directiva, de someter a un estudio de sus repercusiones los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización (sentencia Kraaijeveld y otros, antes citada, apartado 50).

38 Así, un Estado miembro que estableciera criterios y/o umbrales teniendo en cuenta únicamente las dimensiones de los proyectos, sin tomar en consideración asimismo su naturaleza y su localización, sobrepasaría el margen de apreciación de que dispone en virtud del artículo 2, apartado 1, y del artículo 4, apartado 2, de la Directiva 85/337.

39 Corresponde al órgano jurisdiccional remitente cerciorarse de que las autoridades competentes evaluaron correctamente si las obras de que se trata en el procedimiento principal debían ser objeto de un estudio de impacto ambiental.

40 Procede, por lo tanto, contestar a la segunda cuestión que las disposiciones del punto 12 del anexo II, leídas en relación con las del punto 7 del anexo I, de la Directiva 85/337, en su redacción original, se refieren asimismo a las obras de modificación

realizadas en la infraestructura de un aeropuerto ya existente sin que se prolongue la pista de despegue y de aterrizaje, siempre que puedan considerarse, atendiendo especialmente a su naturaleza, su importancia y sus características, como una modificación del propio aeropuerto. Así sucede, en particular, con las obras destinadas a aumentar de forma significativa la actividad del aeropuerto y el tráfico aéreo. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente cerciorarse de que las autoridades competentes apreciaron correctamente si las obras de que se trata en el procedimiento principal debían ser objeto de una evaluación de su impacto ambiental.

Sobre la tercera cuestión

⁴¹ Mediante su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, sustancialmente, si las autoridades competentes están obligadas a tener en cuenta el incremento proyectado de la actividad de un aeropuerto a efectos de determinar si un proyecto de los contemplados en el punto 12 del anexo II de la Directiva 85/337 debe ser objeto de una evaluación de su impacto ambiental.

⁴² Como se ha señalado en el apartado 32 de la presente sentencia, el Tribunal de Justicia ha puesto de relieve en multitud de ocasiones que el ámbito de aplicación de la Directiva 85/337 es extenso y su objetivo muy amplio. Por otra parte, si bien el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva confiere a los Estados miembros un margen de apreciación para especificar determinados tipos de proyectos que deban someterse a una evaluación o para establecer criterios y/o umbrales necesarios, dicho margen de apreciación está limitado por la obligación, enunciada en el artículo 2, apartado 1, de dicha Directiva, de someter a un estudio de sus repercusiones los proyectos que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, en particular debido a su naturaleza, sus dimensiones o su localización. En este aspecto, la Directiva 85/337 persigue una apreciación global del impacto ambiental de los proyectos o de su modificación.

- 43 Resultaría simplista y contrario a este enfoque tomar únicamente en consideración, para evaluar el impacto ambiental de un proyecto o de su modificación, los efectos directos de las propias obras proyectadas, sin tener en cuenta las repercusiones que puedan tener sobre el medio ambiente la utilización y la explotación de las construcciones resultantes de dichas obras.
- 44 Por lo demás, la enumeración en el artículo 3 de la Directiva 85/337 de los elementos que deben tenerse en cuenta, como los efectos del proyecto sobre, entre otros factores, el hombre, la fauna y la flora, el suelo, el agua, el aire o el patrimonio cultural, muestra por sí misma que el impacto sobre el medio ambiente cuya evaluación pretende posibilitar la Directiva 85/337 no es únicamente el de las obras previstas, sino también, y sobre todo, el del proyecto por realizar.
- 45 Así, el Tribunal de Justicia ha considerado, en relación con un proyecto de desdoblamiento de una vía férrea ya existente, que un proyecto de esta naturaleza puede tener una repercusión importante sobre el medio ambiente en el sentido de la Directiva 85/337, toda vez que puede tener, en especial, un impacto sonoro significativo (sentencia de 16 de septiembre de 2004, Comisión/España, C-227/01, Rec. p. I-8253, apartado 49). Pues bien, en el asunto que dio lugar a dicha sentencia, el impacto sonoro significativo no era el ocasionado por las obras de desdoblamiento de la vía férrea, sino el provocado por el aumento previsible de la frecuencia del tráfico ferroviario, aumento que precisamente permitían esas obras de desdoblamiento de la vía férrea. Lo mismo debe predicarse de un proyecto, como el que es objeto del procedimiento principal, que tiene como finalidad permitir el incremento de la actividad en un aeropuerto y, por consiguiente, de la intensidad del tráfico aéreo.
- 46 Procede, por consiguiente, responder a la tercera cuestión que las autoridades competentes deben tener en cuenta el incremento proyectado de la actividad de un aeropuerto a la hora de examinar los efectos sobre el medio ambiente de las modificaciones realizadas en sus infraestructuras con el fin de albergar ese incremento de actividad.

Costas

47

Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) declara:

- 1) Si bien un convenio como el que es objeto del procedimiento principal no es un proyecto en el sentido de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, basándose en la normativa nacional aplicable, si tal convenio implica una autorización en el sentido del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 85/337. En ese contexto, es preciso examinar si dicha autorización se integra dentro de un procedimiento en varias etapas que conste de una decisión principal y de varias decisiones de ejecución y si ha de tenerse en cuenta el efecto acumulativo de varios proyectos cuyo impacto sobre el medio ambiente deba apreciarse globalmente.
- 2) Las disposiciones del punto 12 del anexo II, leídas en relación con las del punto 7 del anexo I, de la Directiva 85/337, en su redacción original, se refieren asimismo a las obras de modificación realizadas en la infraestructura de un aeropuerto ya existente sin que se prolongue la pista de despegue

y de aterrizaje, siempre que puedan considerarse, atendiendo especialmente a su naturaleza, su importancia y sus características, como una modificación del propio aeropuerto. Así sucede, en particular, con las obras destinadas a aumentar de forma significativa la actividad del aeropuerto y el tráfico aéreo. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente cerciorarse de que las autoridades competentes apreciaron correctamente si las obras de que se trata en el procedimiento principal debían ser objeto de una evaluación de su impacto ambiental.

- 3) Las autoridades competentes deben tener en cuenta el incremento proyectado de la actividad de un aeropuerto a la hora de examinar los efectos sobre el medio ambiente de las modificaciones realizadas en sus infraestructuras con el fin de albergar ese incremento de actividad.

Firmas