

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

16 settembre 2004*

Nella causa C-227/01,

avente ad oggetto un ricorso per inadempimento ai sensi dell'art. 226 CE,

proposto il 7 giugno 2001,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. G. Valero Jordana, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Regno di Spagna, rappresentato dal sig. S. Ortiz Vaamonde, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuto,

* Lingua processuale: lo spagnolo.

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C.W.A. Timmermans, presidente di sezione, dai sigg. C. Gulmann, J.N. Cunha Rodrigues e R. Schintgen (relatore), nonché dalla sig.ra F. Macken, giudici,

avvocato generale: M. Poiares Maduro

cancelliere: M. Múgica Arzamendi, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 febbraio 2004,

viste le osservazioni presentate dalle parti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 marzo 2004,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con il suo ricorso la Commissione delle Comunità europee chiede alla Corte di dichiarare che il Regno di Spagna, avendo omesso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale il «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», compreso nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», è venuto meno agli obblighi che gli incombono 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 (GU L 175, pag. 40).

Contesto normativo

La normativa comunitaria

- 2 La direttiva 85/337 mira, ai sensi dei suoi 'considerando' primo e sesto, a prevenire gli inquinamenti ed altri danni all'ambiente prevedendo che determinati progetti pubblici e privati siano sottoposti ad una valutazione previa del loro impatto ambientale.

- 3 Come risulta dal suo quinto 'considerando', la detta direttiva introduce a tal fine principi generali di valutazione dell'impatto ambientale, allo scopo di completare e di coordinare le procedure di autorizzazione dei progetti pubblici e privati idonei ad avere un impatto rilevante sull'ambiente.

- 4 Secondo l'ottavo e l'undicesimo 'considerando' della direttiva 85/337, i progetti rientranti in determinate classi hanno ripercussioni di rilievo sull'ambiente e debbono, in linea di principio, essere sottoposti ad una valutazione sistematica per tener conto delle esigenze di proteggere la salute umana, di contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, di provvedere al mantenimento della varietà delle specie e di conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita.

5 Le disposizioni della direttiva 85/337, in questione nella presente causa, nella
formulazione antecedente alla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE, che
ha modificato la detta direttiva (GU L 73, pag. 5), sono riportate qui di seguito.

6 L'art. 1 della direttiva 85/337 ha il seguente tenore:

«1. La presente direttiva si applica alla valutazione dell'impatto ambientale dei
progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante.

2. Ai sensi della presente direttiva si intende per:

progetto:

- la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere,

- altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio (...).

7 L'art. 2 della detta direttiva così dispone:

«1. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio
dell'autorizzazione, i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale

importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, formino oggetto di una valutazione del loro impatto.

Detti progetti sono definiti nell'articolo 4.

(...)).

3. Gli Stati membri, in casi eccezionali, possono esentare in tutto o in parte un progetto specifico dalle disposizioni della presente direttiva.

In questi casi gli Stati membri:

- a) esaminano se sia opportuna un'altra forma di valutazione e se si debbano mettere a disposizione del pubblico le informazioni così raccolte;

- b) mettono a disposizione del pubblico interessato le informazioni relative a tale esenzione e le ragioni per cui è stata concessa;

- c) informano la Commissione, prima del rilascio dell'autorizzazione, dei motivi che giustificano l'esenzione accordata e le forniscono le informazioni che mettono eventualmente a disposizione dei propri cittadini.

La Commissione trasmette immediatamente i documenti ricevuti agli altri Stati membri.

(...».

- 8 L'art. 3 della medesima direttiva così dispone:

«La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e conformemente agli articoli da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- l'uomo, la fauna e la flora;

- il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;

- l'interazione tra i fattori di cui al primo e secondo trattino;

- i beni materiali ed il patrimonio culturale».

- 9 L'art. 4 della direttiva 85/337, cui fa rinvio il succitato art. 2, n. 1, secondo comma, prevede quanto segue:
- «1. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 3, i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I formano oggetto di valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10.

 - 2. I progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II formano oggetto di una valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10 quando gli Stati membri ritengono che le loro caratteristiche lo richiedano. (...)».
- 10 Il punto 7 dell'allegato I della direttiva contempla, insieme ad altri progetti, la «costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza».
- 11 L'allegato II, punto 12, della medesima direttiva fa riferimento, in particolare, alla «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I».

12 L'art. 5, nn. 1 e 2, della direttiva 85/337 stabilisce quanto segue:

«1. Nel caso dei progetti che, a norma dell'articolo 4, devono formare oggetto di una valutazione dell'impatto ambientale ai sensi degli articoli da 5 a 10, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il committente fornisca, nella forma opportuna, le informazioni specificate nell'allegato III, qualora:

- a) gli Stati membri ritengano che le informazioni siano appropriate ad una determinata fase della procedura di autorizzazione ed alle caratteristiche peculiari d'un progetto specifico o d'un tipo di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio;

- b) gli Stati membri ritengano che si possa ragionevolmente esigere che un committente raccolga i dati, tenendo conto fra l'altro delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili.

2. Le informazioni che il committente deve fornire conformemente al paragrafo 1 comportano almeno:

- una descrizione del progetto con informazioni relative alla sua ubicazione, progettazione e dimensioni;

- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare rilevanti effetti negativi;

- i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;

- una sintesi non tecnica delle informazioni di cui al primo, secondo e terzo trattino».

¹³ L'art. 6, n. 2, della direttiva 85/337 è così formulato:

«Gli Stati membri vigilano affinché:

- qualsiasi domanda di autorizzazione nonché le informazioni raccolte ai sensi dell'articolo 5 siano messe a disposizione del pubblico;

- al pubblico interessato sia data la possibilità di esprimere il parere prima dell'avvio del progetto».

14 L'art. 12 della detta direttiva così dispone:

«1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di tre anni a decorrere dalla notifica.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva».

15 La direttiva in questione è stata notificata agli Stati membri il 3 luglio 1985.

La normativa nazionale

16 La normativa spagnola che ha trasposto l'allegato I, punto 7, della direttiva 85/337 menziona, tra i progetti che debbono essere obbligatoriamente sottoposti ad una procedura di valutazione di impatto ambientale, le «linee ferroviarie a grande distanza che comportino un nuovo tracciato».

Procedimento precontenzioso

- 17 A seguito di una denuncia ricevuta nel maggio 1999 e successivamente ad uno scambio di corrispondenza con le autorità spagnole, la Commissione — reputando che queste ultime avessero effettuato un'applicazione non corretta della direttiva 85/337 avendo omesso di sottoporre ad uno studio preliminare di valutazione dell'impatto ambientale il «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», inserito nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo» — ha sollecitato il Regno di Spagna, con lettera di diffida del 13 aprile 2000, a presentare le proprie osservazioni entro un termine di due mesi.
- 18 Ritenendosi insoddisfatta dei chiarimenti forniti dal governo spagnolo, la Commissione ha inviato al Regno di Spagna, in data 26 settembre 2000, un parere motivato, invitando il detto Stato membro ad adottare, entro un termine di due mesi dalla notifica del parere, le misure necessarie per conformarvisi.
- 19 Poiché il governo spagnolo ha risposto al detto parere motivato con lettera del 2 gennaio 2001, nella quale ha ribadito i propri precedenti argomenti, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso.

Sul ricorso

- 20 La Commissione addebita al Regno di Spagna di aver violato gli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 2, 3, 5, n. 2, e 6, n. 2, della direttiva 85/337, non avendo proceduto alla valutazione dell'impatto ambientale del «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», il quale si inserisce

nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», in vista del collegamento della regione spagnola del Levante con la Catalogna e la frontiera francese.

Quanto alla ricevibilità

- 21 All'udienza il governo spagnolo ha contestato la ricevibilità del ricorso per il fatto che l'atto introduttivo si fonderebbe su un addebito diverso da quello fatto valere nel corso del procedimento precontenzioso.
- 22 Infatti, il governo spagnolo sostiene che, nel corso del procedimento precontenzioso, l'oggetto della controversia era chiaramente circoscritto al tronco lungo 13,2 km della linea ferroviaria che collega le località di Las Palmas e Oropesa. Più in particolare, in tale fase del procedimento la Commissione avrebbe addebitato al governo spagnolo il mancato rispetto delle prescrizioni della direttiva 85/337 relativamente ad una parte del tronco ferroviario suddetto, lunga 7,64 km, nella quale il tracciato è spostato fino ad un massimo di 800 m verso ovest, per evitare l'attraversamento della località di Benicasim. Per contro, né nella lettera di diffida né nel parere motivato la Commissione avrebbe preso in considerazione il raddoppiamento delle vie ferrate sulla parte restante del tronco ferroviario di 13,2 km e, in particolare, non avrebbe mai sostenuto che il raddoppiamento di una via ferroviaria esistente rientri nell'ambito di applicazione della detta direttiva.
- 23 Orbene, nel suo ricorso la Commissione insisterebbe affinché venga dichiarato che un tale raddoppiamento dei binari di una linea ferroviaria preesistente è soggetto alle prescrizioni della direttiva sopra citata. Per giunta, la detta istituzione avrebbe preso in considerazione l'intera linea Valencia-Tarragona, di lunghezza pari a 251 km.

- 24 Alla luce di tali circostanze, vi sarebbe stato un evidente ampliamento dell'oggetto della controversia.
- 25 Occorre anzitutto rilevare che, nel caso di specie, non viene contestata la regolarità del parere motivato e del procedimento che lo ha preceduto. Tuttavia, il governo spagnolo fa valere che l'addebito formulato nell'atto introduttivo differisce da quello contenuto nella lettera di diffida e nel parere motivato.
- 26 Al riguardo, risulta da una costante giurisprudenza che l'oggetto del ricorso proposto a norma dell'art. 226 CE è definito dal procedimento precontenzioso previsto da tale disposizione e che, di conseguenza, il parere motivato e il ricorso devono fondarsi sui medesimi addebiti (v., in particolare, sentenza 11 luglio 2002, causa C-139/00, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-6407, punto 18).
- 27 Nella fattispecie, non è tuttavia possibile sostenere che l'oggetto della controversia, come definito nel corso del procedimento precontenzioso, sia stato ampliato o modificato.
- 28 Infatti, da un lato, rispondendo ad un quesito della Corte, la Commissione ha confermato che l'oggetto del presente ricorso è limitato al tronco ferroviario di 13,2 km tra La Palmas e Oropesa e, contrariamente a quanto sostenuto dal governo spagnolo, non si estende in alcun modo all'intero tracciato della linea Valencia-Tarragona, lungo 251 km.

29 Dall'altro lato, tanto la lettera di diffida quanto il parere motivato inviati dalla Commissione al Regno di Spagna fanno riferimento, al pari dell'atto introduttivo, al «tronco Las Palmas-Oropesa», che il governo convenuto non contesta essere lungo 13,2 km. D'altronde, il controricorso depositato dal governo spagnolo dimostra in modo inequivoco che quest'ultimo non è assolutamente caduto in errore circa la portata della controversia, in quanto nell'atto suddetto è lo stesso governo a considerare che il progetto controverso riguarda il tronco di 13,2 km tra le località di Las Palmas e Oropesa, sul quale la linea ferroviaria esistente viene raddoppiata e adeguata ad una velocità fino a 220 km/h e una parte del quale, per una lunghezza di 7,64 km, costituisce un nuovo tracciato per evitare l'attraversamento della località di Benicasim.

30 Pertanto, il presente ricorso è ricevibile.

Nel merito

Argomenti delle parti

31 A sostegno del suo ricorso la Commissione sottolinea come sia pacifico che il «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», inserito nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», non è stato sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale prevista dalla direttiva 85/337.

32 Ora, ad avviso della Commissione, tale valutazione era obbligatoria nel caso di specie, in quanto si tratta di uno dei progetti menzionati al punto 7 dell'allegato I della detta direttiva, al quale fa rinvio l'art. 4, n. 1, di quest'ultima.

- 33 La Commissione ne deduce che, per quanto riguarda il progetto in questione, la direttiva 85/337 non è stata correttamente applicata e che, pertanto, il Regno di Spagna ha violato gli artt. 2, 3, 5, n. 2, e 6, n. 2, della medesima.
- 34 Ad avviso della Commissione, non può essere accolta nessuna delle ragioni addotte dal governo spagnolo per giustificare il proprio modo di procedere nella fattispecie.
- 35 Infatti, gli argomenti proposti dal detto governo confliggerebbero con il tenore letterale della direttiva 85/337 e, più in particolare, con la stessa formulazione testuale del punto 7 dell'allegato I di quest'ultima. Inoltre, sarebbero incompatibili con lo spirito e la finalità della detta direttiva.
- 36 Il governo spagnolo riconosce che il progetto in questione non è stato formalmente sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale prevista dalla direttiva 85/337, ma ritiene che essa non fosse necessaria nel caso di specie.
- 37 Infatti, tale direttiva non sarebbe stata applicabile, in quanto i lavori intrapresi sarebbero consistiti nel semplice potenziamento di una linea ferroviaria già esistente mediante un raddoppiamento dell'unico binario iniziale, senza che venisse in questione la costruzione di una nuova linea ferroviaria e che si rendesse necessario un nuovo tracciato su una lunga distanza.

- 38 Tale punto di vista sarebbe corroborato dal tenore letterale della normativa che ha trasposto nell'ordinamento spagnolo l'allegato I, punto 7, della direttiva 85/337, normativa nazionale della quale la Commissione non avrebbe mai contestato la compatibilità con le prescrizioni della direttiva medesima. Del resto, quanto al tenore letterale del detto punto 7, anche la versione in lingua inglese utilizzerebbe il termine «linee» («lines») e non già il termine «vie, binari» («voies»).
- 39 Inoltre, il progetto in questione non sarebbe destinato al traffico a lunga distanza, ai sensi del detto punto 7, posto che esso riguarda il collegamento tra due località distanti tra loro soltanto 13,2 km.
- 40 Per giunta, il raddoppiamento dei binari non avrebbe in concreto alcun impatto ambientale aggiuntivo rispetto a quello determinato dalla costruzione della linea iniziale e, comunque, la Commissione non avrebbe fornito la prova di tale impatto sull'ambiente.
- 41 Il governo spagnolo aggiunge, in subordine, che nella fattispecie le prescrizioni della direttiva sono state rispettate nella loro sostanza, in quanto la revisione del piano regolatore generale di Benicasim, effettuata nel 1992, è stata preceduta dalla realizzazione di uno studio di impatto sottoposto a consultazione pubblica e da una dichiarazione relativa alle ripercussioni sull'ambiente. Posto che la detta revisione sarebbe stata intesa proprio per destinare una determinata zona alla costruzione della tratta di circonvallazione della località di Benicasim, non sarebbe stato necessario un nuovo studio sull'impatto dei lavori a tal fine intrapresi.

- 42 Infine, le autorità spagnole competenti avrebbero nel caso di specie agito in buona fede ed avrebbero mostrato spirito di cooperazione conformandosi alla tesi della Commissione per la parte del progetto che ancora lo consentiva, in quanto avrebbero sottoposto a consultazione pubblica, prima della conclusione dei lavori, la «modifica n. 3» del detto progetto, riferita essenzialmente alla costruzione di un viadotto di 754,5 m di lunghezza.

Giudizio della Corte

- 43 Per valutare la fondatezza del ricorso della Commissione occorre, tenuto conto degli argomenti del governo convenuto, stabilire, in primo luogo, se la direttiva 85/337 e, più in particolare, l'obbligo da questa previsto di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale siano applicabili al progetto controverso e, in secondo luogo, in caso affermativo, se tale progetto sia stato realizzato nel rispetto delle regole dettate dalla direttiva suddetta.
- 44 Quanto al primo punto, non può essere accolto l'argomento avanzato dal governo spagnolo secondo cui il punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337 contemplerebbe soltanto la costruzione di una nuova linea nel senso di una nuova tratta ferroviaria tra due località e non si applicherebbe dunque ad un raddoppiamento di binari preesistenti.
- 45 Infatti, senza che occorra, nell'ambito del presente ricorso, statuire sulla questione se le varie versioni linguistiche del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337

utilizzino un termine equivalente al termine «vie» («vías» nella versione in lingua spagnola) ovvero statuire sulla compatibilità con tale direttiva della normativa spagnola — adottata per dare attuazione alla disposizione sopra citata — nella parte in cui utilizza il termine «linee» («líneas»), risulta dalla giurisprudenza della Corte che la necessità di un'interpretazione uniforme del diritto comunitario impone, in caso di divergenza tra le diverse versioni linguistiche di una disposizione, che quest'ultima venga interpretata in funzione dell'economia generale e della finalità della normativa di cui essa fa parte (v., in particolare, sentenza 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a., Racc. pag. I-5403, punto 28).

46 Orbene, per quanto riguarda la direttiva 85/337, la Corte ha già statuito che dal testo della medesima si può dedurre che il suo ambito di applicazione è vasto e il suo obiettivo di portata molto ampia (sentenza Kraaijeveld e a., cit., punti 31 e 39).

47 Come risulta più in particolare dagli artt. 1, n. 1, e 2, n. 1, nonché dal primo, quinto, sesto, ottavo e undicesimo 'considerando' della detta direttiva, l'obiettivo essenziale di quest'ultima è che, prima del rilascio di un'autorizzazione, i progetti suscettibili di avere un impatto rilevante sull'ambiente, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, siano obbligatoriamente oggetto di una valutazione del loro impatto ambientale (v., in tal senso, sentenza 19 settembre 2000, causa C-287/98, Linster, Racc. pag. I-6917, punto 52).

48 Tali considerazioni sono di per sé sufficienti perché l'allegato I, punto 7, della direttiva 85/337 debba essere inteso nel senso che include il raddoppiamento di una via ferrata già esistente.

- 49 Un progetto di questo tipo può infatti avere ripercussioni notevoli sull'ambiente ai sensi della detta direttiva, posto che è idoneo a pregiudicare durevolmente, ad esempio, la fauna e la flora, la composizione dei suoli od anche il paesaggio, nonché ad avere, in particolare, un impatto sonoro significativo, sicché esso deve essere fatto rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva in questione. Verrebbe seriamente pregiudicata la finalità perseguita dalla direttiva 85/337 nel caso in cui un siffatto progetto di costruzione di una nuova via ferrata, anche parallela ad una via preesistente, potesse essere sottratto all'obbligo di realizzare una valutazione del suo impatto ambientale. Pertanto, un progetto di questo tipo non può ritenersi come una semplice modifica di un progetto precedente ai sensi del punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337.
- 50 Peraltro, tale conclusione si impone a maggior ragione qualora, come nella fattispecie, la realizzazione del progetto in questione implichi un nuovo tracciato dei binari, anche se questo riguarda soltanto una parte del progetto stesso. Un siffatto progetto di costruzione è infatti idoneo per sua natura ad avere un impatto ambientale rilevante ai sensi della direttiva 85/337.
- 51 Del pari privo di fondamento è l'argomento del governo spagnolo secondo cui non sussisterebbero i presupposti per un'applicazione del punto 7 dell'allegato I della detta direttiva per il fatto che il progetto in questione non riguarda il traffico a lunga distanza ai sensi della detta disposizione, bensì un tronco ferroviario di soli 13,2 km tra località vicine.
- 52 Infatti, come giustamente evidenziato dalla Commissione, il progetto controverso fa parte di una linea ferroviaria lunga 251 km tra Valencia e Tarragona, inserita nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», in vista del collegamento della regione spagnola del Levante con la Catalogna e la frontiera francese.

- 53 Ove si accogliesse la tesi del governo spagnolo, l'effetto utile della direttiva 85/337 potrebbe essere seriamente compromesso, poiché per le autorità nazionali interessate sarebbe sufficiente frazionare un progetto attinente al traffico a lunga distanza in una serie di tronchi successivi di modesta importanza per sottrarre alle prescrizioni della detta direttiva tanto il progetto complessivamente considerato quanto i tronchi risultanti da tale frazionamento.
- 54 Alla luce di tutte queste considerazioni, il progetto preso in considerazione nel ricorso della Commissione, riguardante la realizzazione di una via ferrata supplementare di una lunghezza di 13,2 km, il cui tracciato è nuovo per una tratta di 7,64 km destinata ad evitare l'attraversamento della località di Benicasim e che fa parte di una linea ferroviaria lunga 251 km, rientra in una delle classi di progetti elencate nell'allegato I della direttiva 85/337, per le quali una valutazione sistematica è in linea di principio obbligatoria ai sensi degli artt. 4, n. 1, e 5, n. 1, della direttiva stessa.
- 55 Quanto alla questione se il progetto controverso sia stato realizzato in osservanza delle regole enunciate dalla direttiva 85/337, è importante ricordare, anzitutto, come il governo spagnolo riconosca che il detto progetto non è stato di per sé assoggettato alle prescrizioni dettate dalla direttiva summenzionata in materia di valutazione dell'impatto ambientale. Inoltre, il detto governo non sostiene che sussistano i presupposti previsti dall'art. 2, n. 3, della direttiva di cui sopra.
- 56 Quanto poi all'argomento del governo spagnolo secondo cui la revisione del piano regolatore generale di Benicasim nel 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, occorre rilevare che il detto

piano urbanistico, anche supponendo che contenesse tutte le indicazioni necessarie per soddisfare le condizioni minime fissate dalla direttiva 85/337, non può comunque essere ritenuto sufficiente, posto che — come ha sostenuto la Commissione, senza essere seriamente contraddetta sul punto dal governo convenuto — esso riguarda soltanto il territorio del Comune di Benicasim e, più in particolare, la tratta di circonvallazione di tale località, mentre è pacifico che il progetto controverso ha una portata più ampia. Ne consegue che, quanto meno per la parte restante di tale progetto, le prescrizioni della detta direttiva non sono state correttamente applicate.

57 Inoltre, non maggiormente fondata risulta l'affermazione del governo spagnolo secondo cui le autorità competenti si sarebbero conformate alle prescrizioni della detta direttiva per quel che riguarda la «modifica n. 3» del progetto. Da un lato, secondo le indicazioni del governo convenuto, l'avviso destinato al pubblico è stato pubblicato soltanto dopo l'inizio dell'esecuzione del progetto. Orbene, un siffatto modo di procedere è palesemente contrario alle prescrizioni dell'art. 6, n. 2, della direttiva 85/337, ai sensi del quale i soggetti interessati debbono avere la possibilità di esprimere il proprio parere prima che sia dato avvio all'esecuzione del progetto. Il fatto, evidenziato dal governo spagnolo, che la consultazione pubblica abbia avuto luogo prima della conclusione dei lavori è dunque totalmente irrilevante. Dall'altro, tale procedura ha riguardato soltanto una parte del tronco in questione, di lunghezza pari a 13,2 km, vale a dire la «modifica n. 3», sostanzialmente attinente alla costruzione di un viadotto lungo circa 750 m.

58 D'altronde, del pari irrilevante è la circostanza secondo cui le autorità nazionali sarebbero state in buona fede. Infatti, in conformità di una costante giurisprudenza, il ricorso per inadempimento ha natura oggettiva e il fatto che l'inadempimento addebitato sia il risultato di un'interpretazione non corretta delle disposizioni comunitarie da parte di uno Stato membro non osta al suo accertamento da parte della Corte (v. sentenza 17 novembre 1993, causa C-73/92, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-5997, punto 19).

59 Infine, quanto all'allegazione del governo spagnolo secondo cui la Commissione non avrebbe validamente motivato l'inadempimento addebitato, in quanto non avrebbe fornito la prova che il raddoppiamento di un binario esistente ha in concreto ripercussioni sull'ambiente che eccedono quelle determinate dalla costruzione della linea iniziale, è sufficiente ricordare che il criterio pertinente da utilizzare per l'applicazione della direttiva 85/337 è fondato sull'impatto rilevante che un determinato progetto «può» avere sull'ambiente (v., al riguardo, art. 1, n. 1, nonché il quinto e il sesto 'considerando' di tale direttiva). Stanti tali circostanze, non spetta alla Commissione individuare gli effetti negativi concreti che un progetto produce effettivamente sull'ambiente. Per contro, nel caso di specie la Commissione ha provato in termini giuridicamente sufficienti che il progetto in questione rientra nell'ambito di applicazione di una delle disposizioni dell'allegato I della detta direttiva, per cui deve essere obbligatoriamente assoggettato ad una valutazione del suo impatto ambientale. Per il resto, è incontestabile che un progetto di questo tipo è idoneo a creare nuove considerevoli ripercussioni dannose, quanto meno in ragione dell'adeguamento della linea ferroviaria per consentire il transito a velocità fino a 220 km/h.

60 Alla luce delle considerazioni sviluppate ai punti precedenti, occorre considerare fondato il ricorso della Commissione.

61 Di conseguenza, si deve constatare che il Regno di Spagna, avendo omesso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale il «progetto di linea Valencia-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», compreso nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», è venuto meno agli obblighi che gli incombono in forza degli artt. 2, 3, 5, n. 2, e 6, n. 2, della direttiva 85/337.

Sulle spese

- 62 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, il Regno di Spagna, rimasto soccombente, va condannato alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) **Il Regno di Spagna, avendo omesso di sottoporre a valutazione di impatto ambientale il «progetto di linea Valenza-Tarragona, tronco Las Palmas-Oropesa. Piattaforma», compreso nell'ambito del progetto intitolato «Corridoio mediterraneo», è venuto meno agli obblighi che gli incombono 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.**

- 2) **Il Regno di Spagna è condannato alle spese.**

Firme