

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

JULIANE KOKOTT

presentate il 29 novembre 2007¹

I — Introduzione

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale riguarda la direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati² nella versione in vigore prima della sua modifica (in prosieguo: la «direttiva VIA»). La questione verte sui lavori eseguiti nell'aeroporto di Liegi-Bierset, che ne avrebbero promosso l'utilizzo per il trasporto aereo delle merci e causato un aumento dei voli notturni. Fondamentalmente, ci si chiede in presenza di quali condizioni le modifiche dell'infrastruttura di un aeroporto esigano una valutazione dell'impatto ambientale, in particolare quando in ragione di tali interventi sia previsto un aumento programmato del traffico aereo.

1 — Lingua originale: il tedesco.

2 — GU L 175, pag. 40.

II — Contesto normativo

2. L'art. 1 della direttiva VIA ne definisce l'oggetto ed alcune nozioni:

«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, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo; 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.

committente:

Detti progetti sono definiti nell'articolo 4».

Il richiedente dell'autorizzazione relativa ad un progetto privato o la pubblica autorità che prende l'iniziativa relativa a un progetto;

4. L'art. 3 descrive l'oggetto della valutazione dell'impatto ambientale:

autorizzazione:

decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto stesso.

«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:

3. (...)».

— l'uomo, la fauna e la flora;

3. L'art. 2, n. 1, definisce l'obiettivo della direttiva VIA:

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

«1. Gli stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio

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

— i beni materiali ed il patrimonio culturale». il traffico a grande distanza, nonché aeroporti⁽²⁾ con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m

5. L'art. 4 definisce i progetti che formano oggetto di valutazione:

(...)

«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⁾ Gli "aeroporti" ai sensi della presente direttiva corrispondono alla terminologia della convenzione di Chicago del 1944 relativa alla creazione dell'organizzazione internazionale dell'aeronautica civile (allegato 14).

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. A tal fine, gli Stati membri possono, tra l'altro, specificare alcuni tipi di progetti da sottoporre ad una valutazione d'impatto o fissare criteri e/o soglie limite per determinare quali dei progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II debbano formare oggetto di una valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10».

7. L'allegato 14 della convenzione di Chicago sull'aeronautica civile internazionale prevede standard che si applicano all'intero settore della circolazione degli aeromobili in aeroporto, inclusi decollo e atterraggio, vale a dire a piste di decollo e atterraggio, piste di rullaggio e allo spazio aereo di un aeroporto. È parimenti disciplinata la segnaletica che gli aeromobili osservano nell'uso dell'aeroporto.

6. Gli aeroporti sono inclusi nell'allegato I, n. 7.

8. L'allegato II, n. 10, lett. d), menziona, tra l'altro, aeroporti di dimensioni più contenute:

«Costruzione di autostrade, vie di rapida comunicazione (1), tronchi ferroviari per

«Costruzione di strade, porti, compresi i porti di pesca, e aeroporti (progetti non contemplati dall'allegato I)».

9. Le modifiche dei progetti sono ricomprese nell'allegato II, n. 12:

peculiari d'un progetto specifico o d'un tipo di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio;

«Modifica dei progetti che figurano nell'allegato I e dei progetti dell'allegato I che hanno esclusivamente o essenzialmente lo scopo di sviluppare e provare nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di un anno».

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.

10. L'art. 5 prevede quali informazioni debbano essere fornite nel quadro di una valutazione dell'impatto ambientale:

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

«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:

— 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;

a) gli Stati membri ritengano che le informazioni siano appropriate ad una determinata fase della procedura di autorizzazione ed alle caratteristiche

— 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. (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, ecc.), risultanti dall'attività del progetto proposto

3. (...)».

(...)

11. Le informazioni di cui all'art. 5, n. 1, vengono precisate nell'allegato III:

«1. Descrizione del progetto, comprese in particolare: 4. Una descrizione⁽¹⁾ dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente:

- una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
- dovuti all'esistenza del progetto
- una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione per esempio della natura e delle quantità dei materiali impiegati;
- dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali
- una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti;
- dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti

e la menzione da parte del committente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli effetti sull'ambiente

(...)

⁽¹⁾ — Questa descrizione dovrebbe riguardare gli effetti diretti ed eventualmente gli effetti indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto».

12. Nella normativa nazionale pertinente nella specie, stando a quanto riferito dal giudice a quo, la direttiva è stata recepita quasi alla lettera.

III — Fatti, procedimento principale e questioni pregiudiziali

13. Il procedimento principale si fonda su di un ricorso presentato da taluni residenti nelle adiacenze dell'aeroporto di Liegi-Bierset in Belgio. Tale aeroporto dispone già da diverso tempo di una pista di atterraggio di lunghezza nettamente superiore ai 2 100 metri. In seguito ad uno studio economico realizzato da un terzo, la Regione vallona ha deciso di svilupparvi un'attività di trasporto aereo di merci funzionante 24 ore su 24.

14. La Regione vallona e la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (società di sviluppo e promozione dell'aeroporto di Liegi-Bierset, in prosieguito: «SAB») hanno concluso

convenzioni con imprese di trasporto aereo di merci. In ordine al primo contratto con la società Cargo Airlines Ltd (abbreviato: «CAL») concluso in data sconosciuta non sono state fornite ulteriori informazioni alla Corte. La Convenzione con la società di corriere espresso TNT (in prosieguito: la «TNT») 26 febbraio 1996 (in prosieguito: la «convenzione») viene invece illustrata dettagliatamente.

15. I residenti nella zona limitrofa all'aeroporto sostengono che tale convenzione preveda in particolare che:

- la pista principale (23L/05R) dell'aeroporto sarebbe stata resa operativa per tutta la sua lunghezza e attrezzata con un sistema di atterraggio;
- la pista d'atterraggio parallela (23R) sarebbe stata attrezzata entro il 1° marzo 1996;
- la pista parallela 23L/05R sarebbe stata allargata a 45 m e resa conforme alle norme sufficienti per poter manovrare un Airbus 300;
- la pista 23ML sarebbe stata attrezzata con due piste ad alta velocità supplementari e la torre A.T.C. (Air Traffic Control Tower) sarebbe stata spostata;

- sarebbe stata predisposta una nuova area di stazionamento di 18 ha direttamente di fronte all'impianto principale di smistamento di TNT;
- la zona di stazionamento sarebbe stata ampliata in direzione dell'hangar di manutenzione degli aerei e collegata alla nuova uscita ad alta velocità;

- sarebbe stata costruita una nuova torre di controllo e mantenuto un centro di rifornimento di carburante, di una capacità minima di un milione di litri, con la possibilità per TNT di esigerne l'ampliamento;

- l'aeroporto sarebbe stato aperto 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, e sarebbe stata messa a disposizione una fonte di energia elettrica adeguata per le attività di TNT (approssimativamente 2 000 ampère), oltre ad una riserva diretta a garantire la fornitura ininterrotta di energia elettrica, circostanza che avrebbe reso necessaria l'autorizzazione a installare due cabine elettriche ad alta tensione di 15 kV.

16. I primi voli notturni furono effettuati nel 1996 dalla CAL. La società TNT dette inizio ai propri voli notturni nel marzo 1998.

17. I residenti nella zona limitrofa all'aeroporto lamentano un elevatissimo inquinamento acustico, soprattutto notturno, e le relative conseguenze sul sonno e sulla salute. Chiedono, nell'ambito della responsabilità civile, il risarcimento del danno subito per effetto dell'utilizzo delle infrastrutture previste dalla convenzione del 26 febbraio 1996 e il divieto di fare uso delle infrastrutture medesime.

18. I detti residenti osservano che la concessione dell'autorizzazione ai lavori necessari alla realizzazione delle opere di cui alla convenzione del 26 febbraio 1996 ed all'esercizio dell'attività non sarebbe stata preceduta da una valutazione dell'impatto ambientale. L'assenza della valutazione dell'impatto ambientale implicherebbe l'illegittimità delle licenze necessarie all'attuazione della convenzione e, quindi, l'illegittimità sia delle infrastrutture interessate da tali licenze, sia dell'uso di tali infrastrutture.

19. La domanda veniva parzialmente accolta dal Tribunal de première Instance di Liegi, mentre veniva poi respinta in secondo grado dalla Cour d'appel di Liegi. La Cour d'appel ritiene, inter alia, che la direttiva VIA preveda e definisca la nozione di aeroporto facendo riferimento alla lunghezza della sua pista, senza considerare gli impianti annessi alla pista, quali gli hangar o una torre di controllo. E la pista non sarebbe stata, peraltro, modificata in maniera significativa. Inoltre, l'allegato I della direttiva si riferirebbe alla

«costruzione» di un aeroporto e l'allegato II riguarderebbe la modifica di un progetto previsto all'allegato I, vale a dire la modifica della costruzione.

20. Con il loro ricorso in cassazione, i residenti nella zona limitrofa all'aeroporto contestano l'interpretazione della nozione di progetto applicata dalla Cour d'appel.

21. La Cour de Cassation ha, pertanto, sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. Se una convenzione tra poteri pubblici ed un'impresa privata, firmata allo scopo di far stabilire tale impresa sul sito di un aeroporto munito di una pista [di decollo e di atterraggio] di una lunghezza superiore a m 2 100, contenente la descrizione precisa dei lavori di infrastruttura che verranno realizzati relativamente alla risistemazione della pista, senza che la medesima venga allungata, e alla costruzione di una torre di controllo per consentire il volo di aerei di grossa portata 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, e che prevede voli sia notturni sia diurni a partire dallo stabilimento di tale impresa, costituisca un progetto ai sensi della direttiva [85/337], nella versione in vigore prima della sua modifica da parte della direttiva [97/11].

2. Se i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente per adattarlo ad un aumento programmato di numero di voli notturni e diurni, senza allungamento della pista [di decollo e di atterraggio], corrispondano alla nozione di progetto, che richiede una valutazione di impatto ambientale ai sensi degli artt. 1, 2 e 4 della direttiva [85/337], nella versione in vigore prima della sua modifica da parte della direttiva [97/11].

3. Se, nonostante il fatto che l'aumento progettato dell'attività di un aeroporto non sia direttamente previsto dagli allegati della direttiva [85/337], lo Stato membro debba tener conto di tale aumento quando esamina l'effetto potenziale sull'ambiente delle modifiche apportate alle infrastrutture di tale aeroporto per accogliere tale incremento di attività».

22. Alla fase scritta del procedimento e all'udienza dibattimentale hanno partecipato, per quanto concerne i residenti nella zona limitrofa all'aeroporto, i ricorrenti Abraham e a., Beaujean e a., nonché Descamps e a., tutti con osservazioni separate, come anche i resistenti in cassazione SAB e TNT, gli Stati membri del Belgio e della Repubblica ceca e la Commissione.

IV — In diritto

23. Ai sensi dell'art. 4, n. 1, allegato I, n. 7, della direttiva VIA, l'autorizzazione alla costruzione di aeroporti con una pista di decollo e atterraggio lunga almeno 2 100 metri deve formare oggetto di una valutazione dell'impatto ambientale.

24. Le modifiche a tali progetti o la costruzione di altri aeroporti, ai sensi dell'art. 4, n. 2 e dell'allegato II, nn. 10 o 12 della direttiva VIA, devono costituire oggetto di valutazione solo quando gli Stati membri ritengono che le loro caratteristiche lo richiedano. A tal fine, gli Stati membri possono, in particolare, specificare alcuni tipi di progetti da sottoporre ad una valutazione dell'impatto ambientale o fissare criteri e/o soglie limite per determinare quali dei progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato II debbano formare oggetto di una valutazione.

25. Secondo una giurisprudenza costante, l'art. 4, n. 2, della direttiva VIA conferisce agli Stati membri un margine di discrezionalità, che trova il suo limite nell'obbligo, previsto dall'art. 2, n. 1, di detta direttiva, di sottoporre ad una valutazione tutti i progetti che possano avere un impatto ambientale impor-

tante, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione.

26. Nella specie, le questioni sollevate dalla Cour de cassation concernono, da un lato, la rilevanza della convenzione relativa all'adeguamento dell'aeroporto alle esigenze del trasporto aereo di merci e dall'altro lato, la questione se anche le modifiche di un aeroporto che non riguardino la pista debbano essere considerate quale progetto necessariamente soggetto all'obbligo di valutazione dell'impatto ambientale e se, ai fini della valutazione degli effetti sull'ambiente debbano essere considerate anche le attività dell'aeroporto³.

27. Poiché l'interpretazione e l'applicazione della direttiva VIA devono conformarsi alle finalità di cui all'art. 2, n. 1, ossia che 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 prima del rilascio dell'autorizzazione⁴, appare opportuno esaminare le questioni in sequenza inversa.

3 — Sentenze 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a. (Racc. pag. I-5403, punto 50); 21 settembre 1999, causa C-392/96, Commissione/Irlanda (Racc. pag. I-5901, punto 64); 29 aprile 2004, causa C-117/02, Commissione/Portogallo, (Racc. pag. I-5517, punto 82); 2 giugno 2005, causa C-83/03, Commissione/Italia (Racc. pag. I-4747, punto 19), e 8 settembre 2005, causa C-121/03, Commissione/Spagna (Racc. pag. I-7569, punto 87).

4 — Sentenza 23 novembre 2006, causa C-486/04, Commissione/Italia (Racc. pag. I-11025, punto 36). V. altresì le sentenze cit. alla nota 3.

28. Pertanto, al punto A procederò all'esame se le attività di un aeroporto, ovvero il loro incremento, debbano essere considerate ai fini della valutazione degli effetti sull'ambiente. Alla luce della soluzione di tale questione, esaminerò al punto B la seconda questione, diretta a chiarire in qual misura le modifiche apportate ad un aeroporto siano da considerarsi quale progetto soggetto all'obbligo di valutazione dell'impatto ambientale ai sensi della direttiva VIA. Infine, al punto C, analizzerò la prima questione, che riguarda un particolare aspetto delle misure controverse. Si tratta, infatti, di misure stabilite inizialmente in una convenzione. Si pone dunque la questione di come debba essere inquadrata la convenzione all'interno del sistema di valutazione previsto dalla direttiva VIA e, segnatamente, se le misure pattuite debbano formare oggetto di valutazione dell'impatto ambientale.

A — *Sulla terza questione pregiudiziale*

29. Con la terza questione, il giudice del rinvio chiede, essenzialmente, se la direttiva VIA imponga che, ai fini della valutazione dell'impatto ambientale, debbano essere considerati anche il traffico aereo di un aeroporto o il suo incremento. Tale questione è scaturita dall'asserzione secondo cui le modifiche intervenute sull'infrastruttura dell'aeroporto Liegi-Bierset avrebbero determinato un incremento delle attività di tale aeroporto.

30. I dubbi della Cour de Cassation si fondano sul fatto che la direttiva VIA non fa menzione diretta dell'incremento delle attività di un aeroporto. Ciò nondimeno, dalle disposizioni della direttiva emerge chiaramente che tale incremento deve essere preso in considerazione.

31. Infatti, a termini dell'art. 3 della direttiva VIA, la valutazione dell'impatto ambientale si estende agli effetti diretti e indiretti di un progetto. Dalle disposizioni afferenti ai dati che il committente è tenuto presentare ai sensi dell'art. 5, n. 1, della direttiva VIA, traspare che la nozione di effetti indiretti deve essere intesa estensivamente, includendovi anche gli effetti risultanti dall'esercizio del progetto. A tal riguardo, la nota a piè di pagina dell'allegato III, n. 4, precisa che la descrizione degli effetti dovrebbe riguardare gli effetti diretti ed eventualmente gli effetti indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto. Secondo quanto disposto all'allegato III, n. 1, terzo trattino, gli effetti includono, in particolare, il tipo e la quantità dei residui e delle emissioni previsti in conseguenza dell'esercizio del progetto, ossia delle attività da esso implicate.

32. Vero è che i dati di cui all'art. 5, n. 1, e all'allegato III della direttiva VIA sono necessari solo se gli Stati membri ritengono

che essi siano rilevanti e che sia ragionevole esigerli dal committente. Tuttavia, il margine di discrezionalità così conferito agli Stati membri non è illimitato⁵.

33. Nel caso di un aeroporto, sono rilevanti i dati concernenti il tipo e la scala delle operazioni di volo, nonché quelli relativi all'impatto ambientale che ne deriva. E, in linea di massima, è ragionevole esigere dal committente di fornire tali dati. Rinunciare ai dati sulle operazioni di volo o sugli effetti sull'ambiente derivanti da un incremento delle attività di volo non sarebbe, quindi, compatibile con la direttiva VIA.

34. Alla luce dell'articolo 8 della direttiva VIA, i dati sull'aumento programmato delle operazioni di volo che, in base a quanto precedentemente detto, devono essere forniti, devono essere presi in considerazione nel quadro della procedura di autorizzazione.

35. La terza questione pregiudiziale deve essere pertanto risolta nel senso che gli effetti di una modifica delle infrastrutture di un aeroporto sull'ambiente ai sensi della direttiva VIA includono il progettato aumento delle attività dell'aeroporto in conseguenza della medesima.

⁵ — Sentenza 19 settembre 2000, causa C-287/98, *Linster* (Racc. pag. I-6917, punto 37).

B — *Sulla seconda questione pregiudiziale*

36. Con la seconda questione si chiede se le modifiche apportate alle infrastrutture di un aeroporto già in esercizio debbano formare oggetto di valutazione dell'impatto ambientale quando non includano un allungamento della pista di decollo e atterraggio. Tale questione, pertanto, è diretta a stabilire i criteri in base ai quali si debba stabilire se le modifiche apportate alle infrastrutture di un aeroporto presuppongano una valutazione dell'incidenza ambientale.

Sulla costruzione di un aeroporto ai sensi dell'allegato I, n. 7, della direttiva VIA

37. Ai sensi dell'art. 4, n. 1, e dell'allegato I, n. 7, della direttiva VIA, la costruzione di aeroporti con piste di decollo e atterraggio lunghe almeno 2 100 metri richiede obbligatoriamente una valutazione dell'impatto ambientale.

38. Sebbene l'aeroporto di Liegi-Bierset fosse già in funzione prima che le misure controverse fossero convenute ed attuate, Beaujean e a. ritengono che si tratti comunque della costruzione di un aeroporto. La risistemazione programmata della pista principale, l'installazione di un sistema di atterraggio e l'allargamento della pista parallela a 45 metri

equivarrebbero alla costruzione di una nuova pista. I lavori avrebbero consentito un considerevole incremento dell'efficienza operativa dei cargo nell'aeroporto (di un coefficiente pari a 464 tra il 1994 e il 1998). Descamps e a. sono dello stesso avviso e sottolineano, peraltro, che le misure costituirebbero un presupposto per estendere ai voli notturni l'attività aeroportuale precedentemente limitata ai voli diurni.

39. Elementi a sostegno del fatto che possa sussistere un nuovo progetto sebbene le infrastrutture siano già esistenti risultano da una sentenza concernente un progetto ferroviario spagnolo⁶, in cui la Corte ha statuito che il raddoppiamento di una via ferrata già esistente non può ritenersi come una semplice modifica di un progetto precedente ai sensi del punto 12 dell'allegato II della direttiva VIA, ma come costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza ai sensi dell'allegato I, n. 7. A motivazione di ciò la Corte adduceva le probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente del progetto.

40. In linea di principio, questo ragionamento può essere trasposto anche ai progetti che riguardano un aeroporto. Sebbene l'allegato I, n. 7, della direttiva VIA menzioni quale unico criterio, oltre alla nozione di aeroporto, la lunghezza della pista di decollo e atterraggio, l'impatto sull'ambiente di un aeroporto, determinante alla luce delle

finalità della direttiva, dipende anche da altre circostanze.

41. La lunghezza della pista di decollo e atterraggio è decisiva per i tipi di aeromobile che possono utilizzare l'aeroporto e, pertanto, anche determinante del possibile impatto che possono avere singoli decolli e atterraggi. Tant'è che più grandi sono gli aeromobili, più lunghe devono essere le piste.

42. Il numero delle possibili operazioni di volo deriva tuttavia anche da altri elementi delle infrastrutture, quali l'installazione di sistemi elettronici di assistenza al decollo e all'atterraggio, la presenza di impianti di manutenzione degli aeromobili, la presenza di zone di stazionamento, nonché la capacità dello spazio aereo.

43. Il reale grado di sfruttamento di un aeroporto, ossia la domanda di servizi aerei, dipende, inoltre, dai collegamenti ai rispettivi mercati della domanda e dalla situazione concorrenziale rispetto ad altri fornitori di servizi equiparabili.

44. Per costruzione di un aeroporto, tuttavia, possono essere intese solo le misure che riguardino almeno parti di un aeroporto. Gli

6 — Sentenza 16 settembre 2004, causa C-227/01, Commissione/Spagna (Racc. pag. I-8253, punti 46 e segg.).

elementi che costituiscono parte di un aeroporto risultano principalmente dalla definizione di cui all'allegato 14 della convenzione sull'aeronautica civile, cui fa riferimento l'allegato I, n. 7, della direttiva VIA.

di un aeroporto solo quando abbiano gli stessi effetti sull'ambiente di una nuova costruzione.

45. Atteso che tale quadro normativo non ha, tuttavia, per oggetto l'impatto ambientale degli aeroporti, ma la loro sicurezza, è opportuno allargare la nozione di aeroporto ai sensi della direttiva VIA anche ad impianti che, per quanto non ricompresi nell'allegato 14 della suddetta convenzione, possono però incidere sull'ambiente e presentano un nesso inscindibile con gli elementi centrali in essa definiti. A tal proposito, viene naturale pensare soprattutto agli edifici di sdoganamento merci e per il disbrigo delle formalità d'imbarco e sbarco dei passeggeri.

48. Come misure riguardanti aeroporti già esistenti equiparabili alla costruzione di un aeroporto vengono pertanto in considerazione soprattutto gli interventi che prevedono un notevole allungamento delle piste, a seguito dei quali l'aeroporto può essere utilizzato da tipi di aeromobili aventi effetti marcatamente più pesanti sull'ambiente, ovvero il riorientamento delle piste per l'apertura di nuove rotte di volo al decollo e all'atterraggio.

46. Non sono invece riconducibili all'aeroporto quegli impianti che, pur essendo attratti dal traffico aereo, sono comunque da attribuire ad altre categorie di progetti, quali i servizi di trasporto a terra, gli hotel e le aree per insediamenti produttivi o terziari.

47. Inoltre, è necessario operare un ulteriore distinguo, come previsto all'allegato II, n. 12, circa la *modifica* della costruzione di un aeroporto. Le misure concernenti un aeroporto esistente possono così essere considerate come equivalenti alla costruzione

49. Non si può tuttavia escludere che, in casi eccezionali, misure che non riguardino direttamente la lunghezza e l'orientamento delle piste possano aumentare la capacità dell'aeroporto al punto di essere equiparabili ad una nuova costruzione. Se, in origine, bastavano pochi voli a bloccare l'aeroporto a causa della capacità di ricezione dei passeggeri e di stazionamento insufficienti, l'approntamento di capacità aggiuntive in tali aree può avere per conseguenza un aumento significativo del volume di traffico. Ciò vale a maggior ragione per gli interventi di conversione degli aeroporti militari con piste lunghe in aerostazioni per l'aeronautica civile.

50. Alla luce delle informazioni fornite alla Corte, non si è in grado di valutare se le misure controverse realizzate nell'aeroporto di Liegi-Bierset siano di portata equiparabile ad una nuova costruzione. Decisivo è se le misure abbiano aumentato la capacità dell'aeroporto in tal misura che l'impatto sull'ambiente risulti equiparabile a quello di una nuova costruzione.

51. A tal riguardo occorrerà, in particolare, esaminare l'argomento secondo il quale il traffico merci avrebbe fatto registrare un coefficiente di incremento pari a 464 e i voli notturni sarebbero stati possibili solo in ragione di tali interventi. Soprattutto l'estensione degli orari di volo può avere un pesante impatto sull'ambiente.

52. In sintesi, si deve ritenere che la modifica delle infrastrutture di un aeroporto esistente con pista di decollo e atterraggio di almeno 2 100 metri deve essere considerata come costruzione di un aeroporto ai sensi dell'allegato I, n. 7, e pertanto sottoposta obbligatoriamente a valutazione dell'impatto ambientale, allorché presenti un impatto ambientale equiparabile a quello di una nuova costruzione.

Sulla modifica di un aeroporto ai sensi dell'allegato II, n. 12, e dell'allegato I, n. 7, della direttiva VIA

53. Se non è possibile considerare le misure controverse come costruzione di un aeroporto ai sensi dell'allegato I, n. 7, della direttiva VIA, l'obbligo di una valutazione dell'incidenza ambientale può discendere dal combinato disposto dell'art. 4, n. 2, e dell'allegato II, n. 12, della direttiva VIA. Ciò presuppone, anzitutto, che le misure si possano ritenere come modifica di un progetto ai sensi dell'allegato I.

54. Il Belgio, la SAB e la TNT ritengono, invece, con alquanto fermezza, che le modifiche apportate agli aeroporti già esistenti non ricadrebbero nel campo di applicazione della direttiva VIA. Dalla formulazione dell'allegato I, n. 7, e dell'allegato II, n. 12, che menziona la modifica della costruzione di un aeroporto con piste di decollo e atterraggio lunghe almeno 2 100 metri, discende che la direttiva ricomprende solo una modifica verificatasi nel corso del processo di costruzione originale. Se si fosse intesa anche una modifica dell'aeroporto già terminato, l'allegato I, n. 7, non farebbe menzione della costruzione di un aeroporto, ma solo dell'aeroporto, come avviene per gli altri tipi di progetti ai sensi dell'allegato I, quali le raffinerie, le centrali termiche o gli impianti di smaltimento dei rifiuti.

55. Questa interpretazione, non condivisa da Commissione, Repubblica Ceca e dai residenti della zona limitrofa all'aeroporto, non è tuttavia vincolante. La ratio della direttiva VIA impone, per contro, di considerare il ricorso alla nozione di «costruzione» come indizio del fatto che la definizione di progetto ai sensi dell'art. 1, n. 2, comprende la costruzione di impianti o altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, ma non la semplice variazione d'uso degli impianti esistenti ⁷.

56. L'obiettivo essenziale della direttiva, come si evince dagli artt. 1, n. 1, e 2, n. 1, nonché dal primo, quinto, sesto, ottavo e undicesimo 'considerando' della direttiva medesima, consiste nel garantire che i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale rilevante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, devono formare oggetto di una valutazione del loro impatto prima del rilascio dell'autorizzazione ⁸.

57. Non sarebbe possibile realizzare tale obiettivo se la valutazione dei progetti di

infrastrutture di trasporto, di cui all'allegato I, n. 7, e, segnatamente, degli aeroporti, fosse limitata esclusivamente al processo di costruzione originale. Anche le misure successive alla realizzazione dell'aeroporto possono incidere in modo significativo sull'ambiente.

58. La Corte non parte, pertanto, solo in via generale, dal presupposto, che il campo d'applicazione della direttiva VIA sia vasto e che il suo obiettivo ⁹ sia di portata molto ampia, bensì interpreta estensivamente anche, in particolare, la nozione di modifica di un progetto ai sensi dell'allegato II, n. 12, estendendo tale nozione anche ai progetti dell'allegato II, sebbene l'allegato II, n. 12, menzioni espressamente solo i progetti dell'allegato I ¹⁰.

59. Nella sentenza WWF e a., la Corte ha applicato questa giurisprudenza alla ristrutturazione di un aeroporto che né prima, né dopo la modifica presentava dimensioni tali da imporre la valutazione dell'impatto ambientale ai sensi dell'allegato I, n. 7. La ristrutturazione dell'aeroporto non può

7 — In via di principio, gli effetti sull'ambiente dei possibili utilizzi dovrebbero essere stati valutati già in fase di realizzazione dell'impianto, in maniera da poter poi fare riferimento ai risultati di tali valutazioni al momento delle successive modificazioni dell'utilizzazione.

8 — V. sentenze Linster (cit. alla nota 5, punto 52) e Commissione/Spagna (cit. alla nota 6, punto 47), nonché le sentenze cit. alla nota 3.

9 — Sentenze Kraaijeveld e a. (cit. alla nota 3, punti 31 e 39) e Commissione/Spagna (cit. alla nota 6, punto 46).

10 — Sentenze Kraaijeveld e a. (cit. alla nota 3, punto 40) e 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a. (Racc. pag. I-5613, punto 40).

essere sottratta, a priori e a prescindere dai possibili effetti sull'ambiente, al campo di applicazione della direttiva VIA¹¹.

60. Poiché in tal modo rientrano, in linea di principio, nel campo di applicazione della direttiva VIA persino le modifiche apportate ad aeroporti di piccole dimensioni, tale direttiva risulta applicabile, a priori, come sottolinea la Commissione, alle modifiche intervenute su aeroporti di dimensioni maggiori, la cui costruzione richiederebbe necessariamente una valutazione dell'impatto ambientale.

61. Senonché, a differenza delle misure cui fa riferimento la sentenza WWF e a., nella specie non vi è stato alcun allungamento di una pista. Gli interventi effettuati sulla pista si sono evidentemente limitati alla riparazione, all'installazione di un sistema di atterraggio, all'allargamento di una pista parallela e alla realizzazione di due uscite.

62. La questione pregiudiziale verte, pertanto, espressamente sull'interrogativo se un progetto sia da sottoporre a valutazione dell'impatto ambientale anche in assenza di un prolungamento delle piste. Il Belgio, la SAB e la TNT lo escludono, in ragione del fatto che l'unica caratteristica di un aeroporto menzionata dalla direttiva VIA è la lunghezza della sua pista.

63. Tale caratteristica serve, tuttavia, come sostiene altresì la Commissione, solo per delimitare i progetti di maggior ampiezza — che devono, in ogni caso, costituire oggetto di valutazione dell'impatto ambientale — da quelli di minore ampiezza, che richiedono una valutazione solo laddove possano avere un rilevante effetto sull'ambiente¹². Ai fini dell'obbligo di valutazione dell'impatto ambientale sono pertanto determinanti i possibili effetti sull'ambiente e non l'allungamento di una pista. L'allungamento della pista non è che un elemento rivelatore serio, ed in particolari circostanze persino cogente, circa la sussistenza di importanti effetti sull'ambiente. Ciò non consente, tuttavia, di trascurare gli altri fattori pertinenti di un progetto.

64. In sintesi, si deve rilevare che la modifica delle infrastrutture di un aeroporto già esistente con pista di decollo e atterraggio di almeno 2 100 metri, che non possa essere equiparata ad una nuova costruzione, dovrà essere sottoposta ad una valutazione dell'impatto ambientale ai sensi dell'art. 4, n. 2, allegato I, n. 7 e allegato II, n. 12 della direttiva VIA, qualora per la sua natura, le sue dimensioni o la situazione locale lasci attendere importanti effetti sull'ambiente.

11 — Sentenza WWF e a. (cit. alla nota 10, punto 49). Ancor più chiare le conclusioni dell'avvocato generale Mischo nella stessa causa, pronunciate il 29 aprile 1999, al paragrafo 43).

12 — V. supra, paragrafi 23 e segg.

C — Sulla prima questione pregiudiziale

di un progetto deve costituire oggetto di una valutazione, tale valutazione dovrà precedere il rilascio dell'autorizzazione, come disposto nell'art. 2, n. 1.

1. La convenzione intesa quale progetto

65. Alla luce del tenore della prima questione, il giudice del rinvio sembra chiedere se una convenzione possa costituire un progetto ai sensi della direttiva VIA.

66. Tuttavia, le due parti convengono, correttamente, sul fatto che una convenzione come quella in esame non può essere né equiparata alla realizzazione di lavori di costruzione o di realizzazione di altri impianti od opere, ovvero ad un altro intervento sull'ambiente naturale o sul paesaggio, come assunto dalla definizione di progetto di cui all'art. 1, n. 2, della direttiva VIA, né viene indicata quale progetto negli allegati I e II. Sebbene una convenzione possa avere per oggetto progetti di tale genere, la sua stipula non costituisce, invece, un progetto.

68. Secondo la Repubblica ceca e la Commissione, sarebbe possibile equiparare una convenzione ad un'autorizzazione allorché il diritto nazionale attribuisse alla prima gli stessi effetti di un'autorizzazione. La convenzione dovrebbe pertanto recare, ai sensi dell'art. 1, n. 2, la decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce ai committenti il diritto di realizzare il progetto.

69. A parere di Descamps e a., della TNT, della SAB e del Belgio, la convenzione non conferirebbe tuttavia ancora lo *ius aedificandi*. I progetti descritti necessiterebbero, piuttosto, di autorizzazioni amministrative, circostanza peraltro espressamente riconosciuta nella convenzione.

2. La convenzione intesa quale autorizzazione

67. Alcune parti intervenienti chiedono, tuttavia, se la convenzione possa rappresentare l'autorizzazione di un progetto. Se ai sensi della direttiva VIA, l'impatto ambientale

70. In particolare, la Commissione rileva, per contro, un'altra possibilità interpretativa che, in linea di principio, porterebbe ad equiparare una convenzione ad un'autorizzazione. Alla luce delle finalità perseguite dalla direttiva VIA e di ragioni di ordine

logico-sistematico, la Corte ha ritenuto che una decisione di autorizzazione può articolarsi in diverse fasi, che possono, a loro volta, implicare un obbligo di valutazione dell'impatto ambientale¹³. La necessità di ulteriori autorizzazioni non esclude pertanto necessariamente che la valutazione dell'impatto ambientale debba essere effettuata già in una prima fase o, forse, addirittura nella fase iniziale¹⁴. Come emerge dal primo 'considerando', la direttiva VIA mira, infatti, a far sì che l'autorità competente prenda in considerazione le eventuali ripercussioni sull'ambiente del progetto in questione il prima possibile¹⁵.

71. Secondo tale giurisprudenza, la direttiva VIA ricomprenderebbe anche le azioni che ricadono nel campo di applicazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 27 giugno 2001, 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente¹⁶. L'argomento dedotto dal Belgio, dalla SAB e dalla TNT, secondo cui la possibile applicabilità, *ratione materiae*, della direttiva 2001/42/CE escluderebbe l'applicabilità della direttiva VIA alla convenzione, non è, quindi, pertinente.

72. Di conseguenza, occorre verificare se la convenzione possa essere considerata parte di una procedura d'autorizzazione articolata in più fasi.

13 — Sentenza 4 maggio 2006, causa C-290/03, *Barker* (Racc. pag. I-3949, punto 45).

14 — Sentenza 7 gennaio 2004, causa C-201/02, *Wells* (Racc. pag. I-723, punto 52).

15 — Sentenza *Wells* (cit. alla nota 14, punto 51).

16 — GUL 197, pag. 30.

73. La Corte ha sinora ammesso una procedura d'autorizzazione in più fasi ai sensi della direttiva VIA allorché il diritto nazionale subordini il rilascio dell'autorizzazione di un progetto ad una catena di decisioni successive¹⁷. In un contesto diverso, il Belgio afferma, peraltro, che la convenzione non rappresenta, da un punto di vista giuridico, un presupposto dei lavori pianificati. Se tale argomento risulta corretto, non sarà possibile considerare la convenzione come parte di una procedura di autorizzazione articolata in più fasi ai sensi della precedente giurisprudenza della Corte.

74. Si pone, dunque, la questione se singoli momenti del processo di formazione della volontà non contemplati dal diritto possano essere ricondotti ad una procedura di autorizzazione articolata in più fasi.

75. La valutazione dell'impatto ambientale è diretta a far sì che la decisione concernente un progetto venga presa solo quando siano conosciuti i relativi effetti sull'ambiente e essa si fondi sulla partecipazione dell'opinione pubblica. Tale valutazione permette, ai sensi del primo considerando della direttiva VIA e del principio della precauzione di cui all'art. 174, n. 2, del Trattato, di evitare sin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, anziché combatterne successivamente gli effetti. Il requisito della partecipazione dell'opinione pubblica implica che tale parte-

17 — Sentenza *Wells* (cit. alla nota 14, punto 52).

cipazione possa ancora incidere sulla decisione relativa al progetto¹⁸.

76. È pur vero che la direttiva VIA collega formalmente la valutazione dell'impatto ambientale alla nozione di autorizzazione; tuttavia, essa non riuscirebbe a realizzare il suo obiettivo se la decisione concernente un progetto risultasse, di fatto, adottata addirittura già prima dell'avvio di una procedura di autorizzazione formale.

77. Occorre pertanto considerare la convenzione quale prima fase di una procedura di autorizzazione articolata in più fasi, se e nella misura in cui essa limiti il margine di discrezionalità delle autorità nazionali competenti a pronunciarsi sulle successive procedure di autorizzazione.

78. Pertanto, non rileva unicamente la questione del rispetto formale del margine di discrezionalità, come sostenuto da più parti al procedimento. Piuttosto, è possibile che una decisione amministrativa indipendente e imparziale, presa nel pieno rispetto di un'eventuale valutazione dell'impatto ambientale e della partecipazione dell'opinione pubblica, sia messa in discussione

quando le istanze cui compete la responsabilità politica si siano inequivocabilmente pronunciate a favore del progetto. Inoltre, il margine di discrezionalità può essere limitato anche in forza di obblighi risarcitori per mancata concessione delle autorizzazioni, come sembra risultare dai punti 8, lett. c), e 9 della convenzione.

79. Se la convenzione possa in tale forma limitare la decisione delle autorità competenti, come sostenuto, in particolare, da Abraham e a. e da Beaujean e a., costituisce una questione di diritto nazionale che il giudice nazionale competente dovrà risolvere.

3. La convenzione intesa come concatenazione di sottoprogetti

80. Anche laddove la convenzione non interferisse con il margine di discrezionalità conferito alle autorità cui compete l'approvazione, essa può comunque espletare una funzione nel quadro della valutazione dell'impatto ambientale, funzione quantomeno accennata nella domanda di pronuncia pregiudiziale e sottolineata, in particolare, nelle osservazioni presentate da Abraham e a. Si tratta, come rileva il giudice a quo, della realizzazione di un insieme di impianti che modificano importanti strutture di un aeroporto dotato di una pista lunga oltre 2 100 metri¹⁹.

18 — V. sentenza 23 novembre 2005, causa T-178/05, Regno Unito/Commissione (Racc. pag. II-4807, punto 57), con riguardo alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 13 ottobre 2003, 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275, pag. 32).

19 — V. pag. 154 della domanda di pronuncia pregiudiziale.

81. La questione del complesso di singoli progetti rileva soprattutto in quanto i singoli interventi convenuti, di per sé considerati, non raggiungono la soglia che renderebbe necessaria una valutazione dell'impatto ambientale. Ciononostante, i residenti nella zona limitrofa all'aeroporto sostengono che tali misure, complessivamente considerate, presentano un serio impatto (pregiudizievole) sull'ambiente.

82. La Corte ha già avuto modo di statuire che un approccio che consideri isolatamente più progetti affini o le diverse fasi di uno stesso progetto, senza tenere conto del loro effetto cumulativo, è incompatibile con la direttiva VIA²⁰. Ciò corrisponde a quanto disposto dall'art. 5, n. 1, e dall'allegato III, n. 4, che esigono un'esposizione degli effetti cumulativi sull'ambiente. Ai sensi dell'art. 8, tali effetti cumulativi devono essere considerati ai fini della decisione sul progetto.

83. È pur vero che il caso in esame riguarda sottoprogetti distinti, ma è altrettanto vero che la convenzione li raggruppa in un progetto unitario, diretto a consentire l'utilizzo dell'aeroporto di Liegi-Bierset a determinate forme di traffico di merci. Anche laddove non sia possibile ricondurre tali sottoprogetti ad una decisione di autorizzazione unitaria, resta escluso che i singoli

sottoprogetti possano essere considerati isolatamente. Piuttosto, per ogni decisione lo sguardo dovrà essere volto agli effetti cumulativi dei sottoprogetti nel quadro dell'intero progetto e di tali effetti si dovrà tenere debitamente conto.

84. Si deve infine rilevare che una valutazione dell'impatto ambientale, qualora necessaria, non deve essere espressamente riferita alla convenzione o ai sottoprogetti. Non è da escludere che gli effetti sull'ambiente dovuti all'incremento del traffico aereo, incluso l'utilizzo notturno, nell'aeroporto di Liegi-Bierset siano già stati sufficientemente valutati nel quadro di altri procedimenti. Gli intervenienti e i giudici di merito menzionano sul punto diverse decisioni relative a piani e programmi. Qualora tali decisioni si fondassero su di una sufficiente valutazione dell'impatto ambientale con il coinvolgimento dell'opinione pubblica, non sarebbe stato necessario ripetere tale valutazione una seconda volta²¹.

4. Conclusioni parziali

85. Riassumendo, si deve rilevare in merito alla prima questione che una convenzione tra

20 — Sentenze Commissione/Irlanda (cit. alla nota 3, punto 76) e Commissione/Spagna (cit. alla nota 6, punto 53).

21 — V. sentenze 11 agosto 1995, C-431/92, Commissione/Germania (Großkrotzenburg) (Racc. pag. I-2189, punti 41 e segg.) e Commissione/Spagna (cit. alla nota 6, punto 56).

la pubblica amministrazione ed un'impresa privata, conclusa allo scopo dell'insediamento dell'impresa medesima presso un aeroporto munito di una pista di una lunghezza superiore a 2 100 metri, contenente la descrizione precisa dei previsti lavori di infrastruttura relativi alla ristrutturazione della pista, senza allungamento della medesima, e alla costruzione di una torre di controllo per consentire il volo di aerei di grossa portata 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, e che preveda voli sia notturni sia diurni a partire dallo stabilimento di tale impresa,

— non costituisce un progetto ai sensi della direttiva VIA,

— quale prima fase di una procedura di autorizzazione articolata in più fasi può peraltro richiedere una valutazione dell'impatto ambientale se e nella misura in cui limiti il margine di discrezionalità delle autorità nazionali competenti nelle successive procedure di autorizzazione e

— riunisce i sottoprogetti programmati in un progetto unitario, i cui effetti cumulativi dovranno essere considerati ai fini delle autorizzazioni parziali.

V — Conclusione

86. Alla luce delle suesposte considerazioni, propongo alla Corte di risolvere le questioni nei seguenti termini:

Sulla terza questione:

gli effetti di una modifica delle infrastrutture di un aeroporto sull'ambiente ai sensi della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, includono il progettato aumento delle attività dell'aeroporto in conseguenza della medesima.

Sulla seconda questione:

la modifica delle infrastrutture di un aeroporto esistente con pista di decollo e atterraggio di almeno 2 100 metri può essere equiparata alla costruzione di un aeroporto ai sensi dell'allegato I, n. 7, della direttiva 85/337/CEE e deve essere pertanto sottoposta obbligatoriamente a valutazione dell'impatto ambientale, in applicazione dell'art. 4, n. 1 di detta direttiva, allorquando i suoi effetti sull'ambiente siano equiparabili a quelli di una nuova costruzione.

La modifica delle infrastrutture di un aeroporto esistente con pista di decollo e atterraggio di almeno 2 100 metri, se non può essere equiparata alla nuova costruzione di un aeroporto, dovrà essere sottoposta ad una valutazione dell'impatto ambientale ai sensi dell'art. 4, n. 2, allegato I, n. 7, e allegato II, n. 12, della direttiva 85/337/CEE, qualora la sua natura, le sue dimensioni o la situazione locale lascino attendere importanti effetti sull'ambiente.

Sulla prima questione:

una convenzione tra poteri pubblici ed un'impresa privata, firmata allo scopo di insediare tale impresa sul sito di un aeroporto munito di una pista di una lunghezza superiore a 2 100 metri, contenente una descrizione precisa dei lavori di infrastruttura da realizzare per la risistemazione della pista, senza che la medesima venga allungata, e alla costruzione di una torre di controllo per consentire il volo di aerei di grossa portata 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, e che preveda voli sia notturni sia diurni a decorrere dall'insediamento di tale impresa

- non costituisce un progetto ai sensi della direttiva 58/337/CEE,

- può esigere, quale prima fase di una procedura di autorizzazione articolata in più fasi, una valutazione dell'impatto ambientale se e nella misura in cui limiti il margine di discrezionalità delle autorità nazionali competenti nelle successive procedure di autorizzazione e

- riunisce i sottoprogetti ivi contenuti in un progetto unitario, i cui effetti dovranno essere presi in considerazione complessivamente ai fini delle autorizzazioni parziali.