



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

24 novembre 2016*

«Rinvio pregiudiziale — Ambiente — Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati — Direttiva 2011/92/UE — Progetto sottoposto alla valutazione — Allegato I, punto 7 — Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR) — Ampliamento di una strada a quattro corsie su una lunghezza di meno di 10 km»

Nella causa C-645/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunale amministrativo superiore della Baviera, Germania), con decisione del 27 ottobre 2015, pervenuta in cancelleria il 3 dicembre 2015, nel procedimento

Bund Naturschutz in Bayern eV,

Harald Wilde

contro

Freistaat Bayern,

con l’intervento di:

Stadt di Nürnberg,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da J.-C. Bonichot (relatore), facente funzione di presidente di sezione, A. Arabadjiev e C.G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Bund Naturschutz in Bayern eV e Harald Wilde, da A. Lehnert, Rechtsanwalt;
- per il Freistaat Bayern, da A. Meyer, Oberlandesanwalt, e W. Durner, Rechtsanwalt;

* Lingua processuale: il tedesco.

- per la Stadt Nürnberg, da U. Hösch, Rechtsanwalt;
- per la Commissione europea, da A. Becker e C. Zadra, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 2012, L 26, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata introdotta nell'ambito di una controversia tra il Bund Naturschutz in Bayern eV e il sig. Harald Wilde, da una parte, e il Freistaat Bayern (Land della Baviera, Germania), dall'altra, in merito alla legittimità della decisione presa da quest'ultimo di approvare il riassetto di determinate parti di una strada situata nel territorio della Stadt Nürnberg (città di Norimberga, Germania), senza aver effettuato una valutazione dell'impatto ambientale di tale riassetto.

Contesto normativo

Direttiva 2011/92

- 3 Ai sensi del suo considerando 1, lo scopo della direttiva 2011/92 è di codificare la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU 1985, L 175, pag. 40), la quale è stata modificata ripetutamente e in modo sostanziale.
- 4 La direttiva 2011/92 include inoltre, in particolare, i seguenti considerando:
«(...)»
 - (8) I progetti appartenenti a determinate classi hanno ripercussioni di rilievo sull'ambiente; pertanto, questi progetti dovrebbero essere per principio sottoposti a una valutazione sistematica.
 - (9) I progetti appartenenti ad altre classi non hanno necessariamente ripercussioni di rilievo sull'ambiente in tutti i casi. Detti progetti dovrebbero essere sottoposti a una valutazione qualora gli Stati membri ritengano che possano influire in modo rilevante sull'ambiente.(...)».
- 5 Secondo l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, di tale direttiva:
«1. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 4, i progetti elencati nell'allegato I sono sottoposti a valutazione a norma degli articoli da 5 a 10.

2. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 4, per i progetti elencati nell'allegato II gli Stati membri determinano se il progetto debba essere sottoposto a valutazione a norma degli articoli da 5 a 10. Gli Stati membri prendono tale decisione mediante:

- a) un esame del progetto caso per caso,
 - o
- b) soglie o criteri fissati dallo Stato membro.

Gli Stati membri possono decidere di applicare entrambe le procedure di cui alle lettere a) e b)».

- 6 L'allegato I, punto 7, di detta direttiva menziona segnatamente, a titolo di progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della stessa:

«(...)

- b) costruzione di autostrade e vie di rapida comunicazione [Ai fini della presente direttiva per «via di rapida comunicazione» si intende una via che corrisponde alla definizione data nell'accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale del 15 novembre 1975];
- c) costruzione di nuove strade a quattro o più corsie o raddrizzamento e/o allargamento di strade esistenti a due corsie al massimo per renderle a quattro o più corsie, sempreché la nuova strada o il tratto di strada raddrizzato e/o allargato abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km».

- 7 L'allegato I, punto 24, della direttiva 2011/92 menziona anche, a titolo di progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della stessa:

«Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali valori limite stabiliti nel presente allegato».

- 8 L'allegato II di detta direttiva, al punto 10, intitolato «Progetti di infrastruttura», menziona in particolare, a titolo di progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della stessa:

«(...)

- e) Costruzione di strade (...);

(...)».

- 9 L'allegato II, punto 13, della direttiva 2011/92 menziona anche, a titolo di progetti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, di tale direttiva:

«a) Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato I).

b) Progetti di cui all'allegato I, che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo e il collaudo di nuovi metodi o prodotti e che non sono utilizzati per più di due anni».

L'AGR

- 10 L'accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR), concluso a Ginevra il 15 novembre 1975, nel suo allegato II, intitolato «Condizioni alle quali debbono rispondere le grandi strade a traffico internazionale», contiene un punto I.1 redatto come segue:

«Le caratteristiche fondamentali da adottare per la costruzione o la sistemazione delle grandi strade a traffico internazionale, qui appresso indicate “strade internazionali”, sono oggetto delle disposizioni seguenti che tengono conto delle concezioni attuali in materia di tecnica di costruzione stradale. Esse non si applicano agli agglomerati urbani. Questi debbono essere circoscritti se costituiscono un ostacolo o un pericolo».

In tale allegato, al titolo II («Categorie di strade internazionali»), si trova il punto II.3, che contiene la seguente definizione:

«Superstrade

Strade riservate alla circolazione automobilistica accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta dei veicoli».

Diritto tedesco

- 11 Il Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (legge bavarese in materia di strade), nella versione pubblicata il 5 ottobre 1981, come modificata dalla legge del 22 maggio 2015, all'articolo 37, rubricato «Valutazione dell'impatto ambientale», dispone:

«I progetti relativi alle strade del Land, alle strade distrettuali, alle strade di collegamento tra comuni o alle strade comunali devono essere sottoposti ad una valutazione del loro impatto ambientale

1. in caso di costruzione di nuove strade a quattro o più corsie o di allargamento o raddrizzamento di strade esistenti al fine di renderle a quattro o più corsie, a condizione che il tratto di strada costruito ex novo, allargato o raddrizzato
 - a) abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km, oppure
 - b) abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 5 km e attraversi, per un tratto superiore al 5% della sua lunghezza, biotopi (...) con una superficie maggiore di un ettaro, zone di conservazione o di protezione designate a norma della direttiva [92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU 1992, L 206, pag. 7),] o della direttiva [79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU 1979, L 103, pag.1)], parchi nazionali (...) o riserve naturali (...), oppure
2. in caso di costruzione di nuove strade a una, a due o a tre corsie, a condizione che il tratto di strada costruito ex novo abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km e per un tratto superiore al 5% della sua lunghezza attraversi aree o biotopi ai sensi del precedente punto 1, lettera b), oppure
3. in caso di modifiche apportate a strade mediante aggiunta di almeno un'ulteriore corsia per una lunghezza ininterrotta non inferiore a 10 km, quando il tratto di strada da modificare attraversa per un tratto superiore al 5% della sua lunghezza aree o biotopi ai sensi del precedente punto 1, lettera b), ove non ricomprese già nel precedente punto 1».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 12 Con decisione del 28 giugno 2013, le autorità competenti del Land di Baviera hanno approvato i piani per autorizzare il riassetto di alcune parti della strada distrettuale n. 4 nel territorio della città di Norimberga.
- 13 Il progetto di riassetto in questione riguarda due tratti di questa strada composti da due corsie per ogni senso di marcia. Nel primo tratto, lungo 1,8 km, è prevista, su un lato, l'aggiunta di una terza corsia e la costruzione di barriere acustiche per circa 1,3 km. Nel secondo tratto, lungo 2,6 km, è prevista la realizzazione di una galleria stradale di circa 1,8 km, la trasformazione delle «intersezioni a raso» esistenti in «intersezioni a livelli sfalsati» e la realizzazione di una nuova strada d'accesso a partire dal centro della città di Norimberga. I due tratti si trovano entrambi in zona urbana.
- 14 Ciascuno dei due ricorrenti nel procedimento principale ha presentato un ricorso di annullamento contro la summenzionata decisione del 28 giugno 2013 dinanzi al Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (tribunal amministrativo bavarese di Ansbach, Germania) adducendo come motivo, in particolare, il fatto che essa non era stata preceduta da una valutazione del suo impatto ambientale.
- 15 Detti ricorsi sono stati respinti con sentenze del 14 luglio 2014. Con ordinanze del 23 giugno 2015, il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunale amministrativo superiore della Baviera, Germania), ha autorizzato le parti nel procedimento principale ad impugnare tali sentenze.
- 16 Nell'esaminare tale appello, il giudice del rinvio si è interrogato sull'obbligo di sottoporre il progetto in questione ad una valutazione del suo impatto ambientale in base all'allegato I, punto 7, lettere b) e c), della direttiva 2011/92. Tale giudice nutre dubbi, in particolare, circa l'applicabilità di tali disposizioni a un riassetto viario di lunghezza inferiore a 10 km e si chiede se si tratti di una «costruzione», ai sensi di tali disposizioni.
- 17 Ciò premesso, il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunale amministrativo superiore della Baviera) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se il punto 7, lettera c), dell'allegato I della direttiva 2011/92 (...) debba essere interpretato nel senso che la disposizione si applica anche all'allargamento o al riassetto di strade preesistenti a quattro o più corsie.
- 2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:
- Se il punto 7, lettera c), dell'allegato I, della direttiva [2011/92] costituisca una norma speciale rispetto al punto 7, lettera b), del medesimo allegato e debba quindi essere applicato in via prioritaria.
- 3) In caso di risposta negativa alla prima o alla seconda questione:
- Se la nozione di “via di rapida comunicazione” di cui al punto 7, lettera b), dell'allegato I della direttiva [2011/92] presupponga che il tratto di strada considerato sia una grande strada di traffico internazionale ai sensi dell'[AGR].
- 4) In caso di risposta negativa alla prima, alla seconda o alla terza questione:
- Se la nozione di “costruzione” di cui al punto 7, lettera b), dell'allegato I della direttiva [2011/92] si applichi a un allargamento o a un riassetto di una strada che non comporti, per la strada preesistente, alcuna modifica sostanziale.

5) In caso di risposta affermativa alla quarta questione:

Se la nozione di “costruzione” di cui al punto 7, lettera b), dell'allegato I della direttiva [2011/92] presupponga una lunghezza minima del tratto di strada interessato. In caso affermativo, se occorra far riferimento a un tratto di strada ininterrotto. In caso affermativo, se la lunghezza minima debba superare i 2,6 km ininterrotti o – ove occorra aggiungere le lunghezze di più tratti di strada non ininterrotti – complessivamente i 4,4 km.

6) In caso di risposta negativa alla quinta questione:

Se il punto 7, lettera b), seconda alternativa, dell'allegato I della direttiva [2011/92] (costruzione di vie di rapida comunicazione) sia applicabile a una misura di allargamento o di riassetto di una strada in un agglomerato urbano ai sensi dell'[AGR]».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

- 18 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'allegato I, punto 7, lettera c), della direttiva 2011/92 debba essere interpretato nel senso che tale disposizione si applica ad un progetto di riassetto viario che, benché riguardi, come nel procedimento principale, un tratto di lunghezza inferiore a 10 km, consiste in un allargamento o in un riassetto di una strada preesistente a quattro o più corsie.
- 19 A tal proposito, va rilevato che, secondo i considerando 8 e 9 della direttiva 2011/92, il legislatore dell'Unione europea ha inteso marcare la differenza tra, da una parte, i progetti che appartengono a determinate categorie, che hanno un impatto ambientale di rilievo e che in linea di principio dovrebbero essere sottoposti a una valutazione sistematica, e, dall'altra, quelli che appartengono ad altre categorie che non hanno necessariamente un tale impatto in tutti i casi e che dovrebbero essere sottoposti a una valutazione soltanto qualora gli Stati membri li ritengano suscettibili di avere un simile impatto di rilievo.
- 20 Di conseguenza, l'articolo 4 della direttiva 2011/92 distingue, da una parte, al paragrafo 1, i progetti, elencati nell'allegato I di detta direttiva, che gli Stati membri devono sottoporre a una valutazione del loro impatto ambientale e, dall'altra, al paragrafo 2, i progetti, elencati nell'allegato II di tale direttiva, per i quali sono gli Stati membri a decidere se debbano essere sottoposti a siffatta valutazione.
- 21 Nell'allegato I della direttiva 2011/92, sono elencati, al punto 7, lettera b), la costruzione di autostrade e di vie di rapida comunicazione e, al punto 7, lettera c), la costruzione di nuove strade a quattro o più corsie o il raddrizzamento o l'allargamento di strade esistenti a due corsie al massimo per renderle a quattro o più corsie, sempreché la nuova strada o il tratto di strada raddrizzato o allargato abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km.
- 22 Risulta chiaramente dalle disposizioni dell'allegato I, punto 7, lettera c), della direttiva 2011/92 che il legislatore dell'Unione ha inteso limitare soltanto ai progetti che riguardano tratti di strada di una lunghezza significativa, in questo caso di almeno 10 km, l'obbligo degli Stati membri di sottoporre determinati progetti di riassetto viario ad una valutazione sistematica del loro impatto ambientale.
- 23 Sebbene il campo di applicazione della direttiva 2011/92, come quello della direttiva 85/337, sia vasto e il suo obiettivo di portata molto ampia (v. in tal senso, in particolare, sentenze del 28 febbraio 2008, Abraham e a., C-2/07, EU:C:2008:133, punto 32, nonché del 25 luglio 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punto 28), un'interpretazione teleologica della prima

direttiva citata non può tuttavia stravolgere la volontà chiaramente espressa dal legislatore dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 17 marzo 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, punto 29).

- 24 Pertanto, un progetto di riassetto viario che, come nel procedimento principale, riguarda un tratto di lunghezza inferiore a 10 km, non è ricompreso, unicamente in ragione della sua natura, benché consista in un allargamento o in un riassetto di una strada esistente a quattro o più corsie, tra quelli di cui all'allegato I, punto 7, lettera c), della direttiva 2011/92.
- 25 Questa considerazione non pregiudica tuttavia l'applicazione, nel procedimento principale, se del caso, delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'allegato II della direttiva 2011/92.
- 26 Alla luce di quanto precede, si deve rispondere alla prima questione che l'allegato I, punto 7, lettera c), della direttiva 2011/92 non può essere interpretato nel senso che tale disposizione si applica ad un progetto di riassetto viario che, pur riferendosi, come nel procedimento principale, ad un tratto di lunghezza inferiore a 10 km, consiste invero in un allargamento o in un riassetto di una strada preesistente a quattro o più corsie.

Sulla seconda questione

- 27 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulla terza e sesta questione

- 28 Con la sua terza e sesta questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio s'interroga, in sostanza, sulla portata della nozione di «vie di rapida comunicazione» la cui costruzione, secondo l'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92, deve essere sottoposta a una valutazione del suo impatto ambientale.
- 29 Il punto 7, lettera b), dell'allegato I della direttiva 2011/92 definisce le vie di rapida comunicazione rinviando alla definizione delle superstrade contenuta nell'AGR, richiamata al punto 10 della presente sentenza.
- 30 In primo luogo, occorre rilevare che il punto 7, lettera b), nonché detto rinvio all'AGR erano redatti negli stessi termini nella direttiva 85/337. Circa l'applicazione di quest'ultima, la Corte ha già statuito che, poiché non tutti gli Stati membri sono parte di tale accordo, detto rinvio si riferiva alla sua versione in vigore al momento dell'adozione della direttiva 85/337, vale a dire quella del 15 novembre 1975 (v., in tal senso, sentenza del 25 luglio 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punto 30).
- 31 Poiché la direttiva 2011/92 si è limitata ad una mera codificazione della direttiva 85/337, non tutti gli Stati membri sono parte dell'AGR e nulla permette di ritenere che il legislatore dell'Unione, al momento dell'adozione della direttiva 2011/92, abbia inteso fare riferimento, con il suo rinvio a tale accordo, non alla sua versione iniziale, ma alle versioni modificate o riviste di quest'ultimo, occorre continuare a far riferimento a detto accordo nella sua versione in vigore al momento della sua adozione, vale a dire quella del 15 novembre 1975.
- 32 In secondo luogo, occorre ricordare che, in base al rinvio operato dall'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92 all'AGR, per «via di rapida comunicazione» si intende, ai fini di tale direttiva, una strada che corrisponde alla definizione data da tale accordo. Risulta quindi dai termini stessi di tale disposizione che, facendo riferimento a una siffatta definizione e non alle strade che rientrano nel campo d'applicazione dell'AGR, detta direttiva riguarda le strade le cui caratteristiche tecniche sono

quelle contenute in tale definizione, e non le strade che sono classificate, applicando tale definizione, come «grandi strade di traffico internazionale», ai sensi dell'AGR. Pertanto, ricade nel campo di applicazione dell'allegato I, punto 7, lettera b), della medesima direttiva, la costruzione di una strada che presenta le caratteristiche tecniche delle superstrade, risultanti dalla definizione fornita dall'AGR, anche qualora tale strada non faccia parte della rete di grandi strade di traffico internazionale.

- 33 Per quanto riguarda gli obblighi imposti dalla direttiva 2011/92, è senza rilievo la circostanza che, in base all'allegato II, punto I.1, dell'AGR, le disposizioni di tale allegato «non si applicano agli agglomerati urbani», i quali «debbono essere circoscritti se costituiscono un ostacolo o un pericolo». Una restrizione di questo tipo del campo d'applicazione dell'AGR, di per sé, non rimette in alcun modo in discussione l'applicabilità, ai sensi della direttiva 2011/92, delle caratteristiche tecniche proprie delle superstrade, come definite in detto accordo.
- 34 In terzo luogo, una via di rapida comunicazione è, secondo tale definizione, una strada riservata alla circolazione automobilistica accessibile solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulla quale sono vietati l'arresto e la sosta dei veicoli. Non risulta da tale definizione che le strade situate in zone urbane sarebbero escluse a priori. Al contrario, si deve ritenere che, in mancanza di un'esplicita esclusione delle strade situate in agglomerati urbani, i termini «vie di rapida comunicazione» comprendono le strade urbane che presentano le caratteristiche previste all'allegato II dell'AGR (sentenza del 25 luglio 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punto 31).
- 35 Risulta da quanto precede che si deve rispondere alla terza e alla sesta questione che l'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92 deve essere interpretato nel senso che le «vie di rapida comunicazione», ai sensi di tale disposizione, sono le strade le cui caratteristiche tecniche sono quelle contenute nella definizione di cui all'allegato II, punto II.3, dell'AGR, anche qualora tali vie non facciano parte della rete di grandi strade di traffico internazionale disciplinate da tale accordo o siano situate in zona urbana.

Sulla quarta e quinta questione

- 36 Con la sua quarta e quinta questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio s'interroga, in sostanza, sulla portata della nozione di «costruzione», ai sensi dell'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92.
- 37 Come sottolineato dal giudice del rinvio, la Corte ha interpretato in maniera estensiva le disposizioni dell'allegato I, punto 7, lettere b) e c), della direttiva 85/337, che sono state riprese in maniera identica all'allegato I, punto 7, lettere b) e c), della direttiva 2011/92, statuendo che un progetto di trasformazione di una strada che sia equivalente, in termini di portata e modalità, a una costruzione può essere considerato come un progetto di costruzione ai sensi di tali disposizioni (v., in tal senso, sentenze del 25 luglio 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punto 36, nonché del 17 marzo 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, punto 27).
- 38 Alla luce di questa analisi, il giudice del rinvio si domanda se un progetto che preveda, come nel procedimento principale, la trasformazione, di una certa portata, di una strada, ma su una lunghezza inferiore a 10 km e senza alcuna modifica significativa del suo tracciato, possa essere considerata come un progetto di «costruzione», ai sensi dell'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92.
- 39 Occorre rilevare che il termine «costruzione», utilizzato nell'allegato I, punto 7, lettera a), della direttiva 2011/92 non presenta alcuna ambiguità e deve essere inteso nel suo significato usuale, cioè come riferito alla realizzazione di opere prima inesistenti oppure alla modifica, in senso fisico, di opere preesistenti (v., in tal senso, sentenza del 17 marzo 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, punto 26).

- 40 È incontestabile che sia riconducibile a una siffatta modifica un progetto che prevede la trasformazione di strade preesistenti attraverso interventi di ingegneria civile di una certa portata, in particolare attraverso la perforazione di una galleria, anche qualora questi siano realizzati sul tracciato attuale della strada e su una lunghezza inferiore a 10 km.
- 41 A tal proposito, occorre constatare che, a differenza delle disposizioni dell'allegato I, punto 7, lettere a) e c), della direttiva 2011/92, le disposizioni del medesimo punto 7, lettera b), non contengono alcun riferimento alla lunghezza minima che dovrebbero avere le strade a cui esse si applicano. Risulta inoltre dalla formulazione di quest'ultima disposizione che il legislatore dell'Unione ha ricondotto la costruzione di autostrade e di vie di rapida comunicazione alla categoria dei progetti da sottoporre sistematicamente a una valutazione del loro impatto ambientale, senza imporre il requisito di una lunghezza minima per questo tipo di costruzione.
- 42 Non si può escludere, peraltro, che un riassetto viario, per quanto di lunghezza ridotta, abbia, per sua stessa natura, una portata tale da avere un impatto ambientale di rilievo. La nozione di «costruzione», di cui all'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92, d'altra parte, non presuppone che il tratto di strada interessato abbia una lunghezza definita. Spetta al giudice nazionale, quando ricorrono le condizioni richiamate al punto 37 della presente sentenza, valutare caso per caso se, in base all'insieme delle sue caratteristiche e non solamente in base alla sua lunghezza, il riassetto viario in questione abbia una portata tale da dover essere qualificato come «costruzione», ai sensi di tale direttiva.
- 43 Di conseguenza, occorre rispondere alla quarta e alla quinta questione che la nozione di «costruzione», ai sensi dell'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92, deve essere interpretata nel senso che si riferisce alla realizzazione di opere prima inesistenti oppure alla modifica, in senso fisico, di opere preesistenti. Nel valutare se una siffatta modifica possa essere considerata equivalente, per portata e modalità, a detta costruzione, spetta al giudice del rinvio tener conto dell'insieme delle caratteristiche dell'opera interessata, e non soltanto della sua lunghezza o del mantenimento del suo tracciato iniziale.

Sulle spese

- 44 Poiché il presente procedimento costituisce, nei confronti delle parti nel procedimento principale, un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, spetta a quest'ultimo statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Sesta Sezione) dichiara:

- 1) **L'allegato I, punto 7, lettera c), della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, non può essere interpretato nel senso che tale disposizione si applica ad un progetto di riassetto viario che, pur riferendosi, come nel procedimento principale, ad un tratto di lunghezza inferiore a 10 km, consiste invero in un allargamento o in un riassetto di una strada preesistente a quattro o più corsie.**
- 2) **L'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92 deve essere interpretato nel senso che le «vie di rapida comunicazione», ai sensi di tale disposizione, sono le strade le cui caratteristiche tecniche sono quelle contenute nella definizione di cui all'allegato II, punto II.3, dell'accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR), concluso a Ginevra il 15 novembre 1975, anche qualora tali strade non facciano parte della rete di grandi strade di traffico internazionale disciplinata da tale accordo o siano situate in zona urbana.**

- 3) **La nozione di «costruzione», ai sensi dell'allegato I, punto 7, lettera b), della direttiva 2011/92, deve essere interpretata nel senso che si riferisce alla realizzazione di opere prima inesistenti oppure alla modifica, in senso fisico, di opere preesistenti. Nel valutare se una siffatta modifica possa essere considerata equivalente, per portata e modalità, a detta costruzione, spetta al giudice del rinvio tener conto dell'insieme delle caratteristiche dell'opera interessata, e non soltanto della sua lunghezza o del mantenimento del suo tracciato iniziale.**

Firme