



**Rappresentanza Permanente  
d'Italia  
presso l'Unione Europea**

Codice Mittente : 701 01.01

Bruxelles, 5.7.2006  
Prot. n. 4263

(data e numero di protocollo)

Posizione

Oggetto: **Decisioni della Commissione del 28 giugno 2006** Procedura di infrazione  
**2002/4787** ex art. 226 Trattato CE: Valutazione Impatto Ambientale. Comune di  
Milano. Progetto di una strada di scorrimento a quattro corsie.

**TELESPRESSO indirizzato a:**

**(ANTICIPATO VIA E-MAIL)**

**Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Dipartimento per le Politiche Europee  
Ufficio II – C a. Dott. E. Battisti  
CIACE  
Ufficio del Consigliere Diplomatico  
Ufficio del Consigliere Giuridico  
Settore Legislativo

**Ministero degli Affari Esteri**

DGIE VI - Servizio del Contenzioso

**Ministero dell'Ambiente**

Gabinetto – Ufficio Legislativo  
Ufficio del Consigliere Diplomatico

**Roma**

**Regione Lombardia**

Gabinetto – Ufficio legislativo

**Sindaco di Milano**

**Milano**

Si trasmette in allegato la nota C(2006)2635 del 28/06/2006 indirizzata all'On  
Ministro degli Esteri, con la quale la Commissione Europea notifica un **parere motivato** ex  
art. 226 nei confronti della Repubblica Italiana in relazione all'oggetto.

Nell'attirare l'attenzione sul termine **di due mesi**, a partire dal 04/07/2006, entro il  
quale le Autorità italiane sono invitate a far conoscere le proprie osservazioni al riguardo,  
si resta in attesa di cortese risposta in tempo utile.

Primo Consigliere  
Vincenzo Celeste

Alleg. N 1  
PP/SMS



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28/06/2006

2002/4787

C(2006)2635

**PARERE MOTIVATO**

indirizzato alla Repubblica italiana  
a titolo dell'articolo 226 del trattato che istituisce la Comunità europea  
per non corretta applicazione degli articoli 2 e 4 della direttiva 85/337/CEE modificata  
dalla direttiva 97/11/CE.

## **PARERE MOTIVATO**

indirizzato alla Repubblica italiana  
a titolo dell'articolo 226 del trattato che istituisce la Comunità europea  
per non corretta applicazione degli articoli 2 e 4 della direttiva 85/337/CEE modificata  
dalla direttiva 97/11/CE.

### **I. LA NORMATIVA COMUNITARIA**

1. La direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985, modificata dalla direttiva 97/11/CE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (direttiva "VIA"), ha lo scopo di evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, istituendo un sistema grazie al quale, in riferimento a determinati progetti, le eventuali ripercussioni sull'ambiente sono tenute in conto il prima possibile.
2. Secondo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva, gli Stati Membri sono obbligati ad assicurare che, prima del rilascio dell'autorizzazione, i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, formino oggetto di una valutazione del loro impatto. Questi progetti sono definiti all'articolo 4
3. L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva stabilisce che i progetti appartenenti alle classi elencate nell'allegato I formano oggetto di valutazione ai sensi degli articoli da 5 a 10.
4. L'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva stabilisce che *per i progetti elencati nell'allegato II gli Stati membri determinano, mediante a) un esame del progetto caso per caso; o b) soglie o criteri fissati dagli Stati membri, se il progetto debba essere sottoposto a valutazione a norma degli articoli da 5 a 10. Gli Stati membri possono decidere di applicare entrambe le procedure di cui alle lettere a) e b).*
5. L'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva recita: *nell'esaminare caso per caso o nel fissare soglie o criteri ai fini del paragrafo 2 si tiene conto dei relativi criteri di selezione riportati nell'allegato III.*
6. Come stabilito dalla Corte di Giustizia, una decisione con la quale l'autorità competente considera che le caratteristiche di un progetto non richiedano che esso sia sottoposto ad una valutazione dell'impatto ambientale deve contenere o essere accompagnata da tutti gli elementi che consentano di controllare che essa è fondata su una previa verifica adeguata, effettuata secondo i requisiti posti dalla direttiva 85/337 (sentenza in causa C-87/02, paragrafo 49).
7. L'allegato III della direttiva riporta la lista dei criteri di selezione di cui all'articolo 4, paragrafo 3. Il cumulo con altri progetti è una delle caratteristiche che devono essere tenute in considerazione, sia in fase di fissazione delle soglie e dei criteri sia di esame specifico di un progetto.

8. La 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 ricade nella categoria 7(c) dell'allegato I della direttiva.
9. La costruzione di strade - progetti non compresi nell'allegato I - rientra fra le categorie di progetti elencati all'allegato II della direttiva (classe 10e: *costruzione di strade, porti e impianti portuali, compresi i porti di pesca - progetti non compresi nell'allegato I*).

## II. FATTI E PROCEDURA AI SENSI DELL'ARTICOLO 226 DEL TRATTATO

10. A seguito dell'apertura di una procedura di reclamo, con lettera del 7 aprile 2003 (D(03)521747) la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornire informazioni sull'applicazione della direttiva ad un progetto di strada a 4 corsie di lunghezza totale di circa 11 km da realizzarsi alla periferia nord della città di Milano. In particolare, la Commissione ha richiesto informazioni riguardo ai progetti esecutivi di due sezioni di tale progetto di strada: la sezione compresa fra viale Enrico Fermi e via Graziano Imperatore (progetto approvato dal Comune di Milano il 16 luglio 2002) e la sezione fra via Eritrea e via Bovisasca (progetto approvato il 29 ottobre 2002).
11. Il caso è stato incluso all'ordine del giorno di una riunione tenutasi a Roma il 25 giugno 2003 tra i servizi della Direzione Generale Ambiente della Commissione e le autorità italiane. In quella sede, le autorità italiane hanno riferito di non poter fornire risposte alla richiesta di informazioni della Commissione prima di avere ricevuto comunicazioni da parte dell'autorità competente (il Comune di Milano), ma hanno tuttavia informato la Commissione del fatto che il Comune di Milano avrebbe ritenuto i progetti in questione non assoggettabili a valutazione di impatto ambientale (VIA), in quanto costitutivi di una strada di tipo urbano.
12. Le autorità italiane hanno quindi risposto alla richiesta di informazioni della Commissione con telefax del 5 agosto 2003 del Dipartimento per le Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri e con lettere del 19 e 30 ottobre 2003 della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea, le quali allegano, rispettivamente, una nota del 23 settembre 2003 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed una nota del 1° ottobre 2003 del Ministero dell'Ambiente. Sia il telefax del 5 agosto che la lettera del 30 ottobre allegano inoltre una nota del Comune di Milano del 7 luglio 2003, mentre la lettera del 19 ottobre 2003 allega una nota del Comune di Milano del 17 giugno 2003. Le note del Comune di Milano del 17 giugno e 7 luglio 2003 contengono sostanzialmente le stesse informazioni.
13. Queste sono le informazioni trasmesse alla Commissione per mezzo delle summenzionate risposte: il progetto stradale in oggetto trova origine in uno studio di riqualificazione urbana dell'area nord di Milano, realizzato nel 1999 dal Prof. Peter Latz. Le linee guida di tale studio prevedono la realizzazione di una strada a 4 corsie, il cui sviluppo supera gli 11 km. Di conseguenza, il progetto è stato suddiviso in più tratte, sia per ragioni di ordine economico che per minimizzare l'impatto sul traffico conseguente alle cantierizzazioni. Le autorità italiane hanno comunicato che il progetto non è stato assoggettato a VIA in quanto la strada è da

classificarsi come “interquartiere”, e pertanto non ricadrebbe fra i progetti (“strade di scorrimento in area urbana”) che, ai sensi del punto 7, lettera h, dell’allegato B del DPR 12.4.1996 (la norma che ha trasposto in Italia l’allegato II della direttiva VIA) richiederebbero l’effettuazione di una determinazione ai sensi della direttiva VIA qualora il progetto superi la lunghezza di 1500 m. A parere delle autorità italiane, il carattere del progetto, il quale mira a collegare diversi quartieri della città, esclude che lo stesso possa essere definito come strada di scorrimento. Pertanto, secondo le autorità italiane, alla luce della natura della strada che si vuole realizzare, indipendentemente della sua lunghezza, il progetto non richiede, in conformità al DPR 12.4.1996, l’effettuazione di alcun adempimento ai sensi della direttiva VIA.

#### Prima valutazione e lettera di messa in mora

14. Dalla documentazione in possesso della Commissione, comprese le linee guida dello studio del 1999 sulle quali il progetto si fonda, i progetti preliminari e le delibere di approvazione della costruzione delle sezioni via Graziano Imperatore-via Enrico Fermi e via Eritrea-via Bovisasca, appare chiaramente che ad applicarsi è la direttiva 85/337/CEE nella versione modificata dalla direttiva 97/11/CE.
15. Poiché è risultato, sulla base della documentazione trasmessa, che il progetto prevedeva la realizzazione di una nuova strada a 4 corsie di sviluppo totale di oltre 11 km, come tra l’altro è stato esplicitamente affermato dalle autorità italiane nelle summenzionate risposte alla Commissione, la Commissione ha dovuto concludere che tale progetto ricade nell’allegato I della direttiva 85/337/CEE modificata, e pertanto avrebbe dovuto essere obbligatoriamente assoggettato a VIA ai sensi degli articoli da 5 a 10 di questa direttiva. Che tale progetto consista in una strada a 4 corsie di sviluppo superiore a 11 km non è stato contestato dalle autorità italiane, le quali hanno anzi affermato che il progetto è stato suddiviso in varie tratte per ragioni economiche e legate agli inconvenienti della fase di cantierizzazione. Pertanto, è risultato irrilevante discutere se le varie tratte del progetto debbano essere soggette a VIA in conformità alle soglie stabilite dalla legislazione nazionale ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 2, della direttiva VIA, poiché è risultato che fosse l’articolo 4, paragrafo 1, e non l’articolo 4, paragrafo 2, ad applicarsi alla fattispecie.
16. La Commissione è inoltre giunta alla conclusione che, anche qualora il progetto non fosse ricaduto nell’allegato I della direttiva VIA, la valutazione delle singole tratte del progetto al fine di determinare se le stesse avrebbero dovuto essere assoggettate a VIA, non avrebbe potuto essere effettuata senza prendere in considerazione l’intero progetto nella sua globalità. Anche in tale caso, le autorità italiane avrebbero dovuto applicare il regime della VIA all’intero progetto e, con riferimento alle soglie stabilite dalla legislazione italiana, avrebbero dovuto assoggettare il progetto ad una determinazione ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 2, prendendo in considerazione, per ciascuna tratta del progetto, l’effetto cumulativo generato dalle tratte individuali considerate complessivamente (Corte di Giustizia, sentenza in cause C-72/95 e C-392/96 e allegato III, punto 1, secondo trattino, della direttiva).
17. Conseguentemente, la Commissione delle Comunità europee, conformemente all’articolo 226 del Trattato che istituisce la Comunità europea, con lettera del 1° aprile 2004 (SG (2004) 201326) ha inviato alla Repubblica italiana una lettera di

messa in mora ritenendo che, nella misura in cui il progetto di strada fra via Eritrea e via Bovisasca, il quale costituisce una sezione di un progetto di strada a 4 corsie di lunghezza di oltre 11 km, da realizzarsi alla periferia nord di Milano, è stato autorizzato dal Comune di Milano senza assoggettare il progetto a VIA a norma degli articoli da 5 a 10 della direttiva 85/337/CEE modificata, la Repubblica italiana sia venuta meno agli obblighi derivanti dagli articoli 2 e 4 della direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla direttiva 97/11/CEE. La lettera di messa in mora del 1° aprile 2004 ha riguardato unicamente il progetto di strada fra via Eritrea e via Bovisasca, in quanto è risultato, sulla base di informazioni fatte pervenire alla Commissione nell'ambito della procedura di reclamo, che l'autorizzazione del 16 luglio 2002 alla realizzazione del tratto fra via Enrico Fermi e via Graziano Imperatore era stata annullata dal Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) per la Lombardia (proprio sul presupposto che l'intero progetto ricade nell'allegato I della direttiva VIA) con sentenza del 10 gennaio 2003.

18. La Repubblica italiana ha risposto alla lettera di messa in mora della Commissione del 1° aprile 2004 con lettera dell'8 settembre 2004 (prot. n° 10310) della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea, la quale allega una nota del 6 agosto 2004 del Ministero dell'Ambiente, che allega a sua volta una nota del Comune di Milano del 14 giugno 2004, contenente dettagliate controdeduzioni alla lettera di messa in mora.
19. Nella risposta alla lettera di messa in mora le autorità italiane hanno affermato che non esiste un progetto di strada di 11 km di lunghezza, in quanto l'Amministrazione comunale avrebbe solo deliberato la realizzazione di due interventi (via Eritrea-via Bovisasca e via Graziano Imperatore-via Enrico Fermi, rispettivamente di 1600 e 1300 mt, distanti fra loro 1720 mt; un terzo progetto di 1100 mt di lunghezza, localizzato fra via Adriano e Cascina Gobba, a circa 4 km dall'altra sezione più vicina, è tuttora in fase di elaborazione e non è ancora stato sottoposto a procedura amministrativa che consenta l'inizio dei lavori) con funzioni autonome, distinte e circoscritte ai relativi ambiti territoriali di servizio. Anche qualora tali interventi già autorizzati fossero tra loro collegati, la lunghezza totale del percorso sarebbe inferiore alla soglia di 10 km prevista dall'allegato I alla direttiva VIA. Le autorità italiane hanno confermato che i tre interventi fanno riferimento, seppure in diversa misura, alle linee guida del 1999 del Prof. Latz. Tuttavia, esse hanno sostenuto che la corrispondenza degli interventi (i due già autorizzati e quello previsto) con il tracciato di strada di 11 km previsto nel piano di riqualificazione urbana non è sufficiente a comprovare l'esistenza di un progetto di carattere unitario ricadente nell'allegato I della direttiva VIA. Inoltre, le autorità italiane hanno dichiarato che il Comune di Milano non ha mai deciso né manifestato l'intenzione di realizzare l'intero tracciato previsto dalle linee guida del 1999. Le autorità italiane hanno infine comunicato che la sentenza del TAR per la Lombardia che aveva annullato l'autorizzazione del progetto di collegamento fra via Imperatore e via Fermi è stata a sua volta annullata dal Consiglio di Stato, e l'autorizzazione a realizzare il progetto è pertanto da ritenersi valida.

#### Valutazione alla luce della risposta alla prima lettera di messa in mora

20. Dopo avere analizzato la risposta alla lettera di messa in mora, la Commissione ha deciso di inviare alla Repubblica italiana una lettera di messa in mora complementare, per le ragioni qui di seguito esposte.

21. Benché le autorità italiane abbiano affermato che sia irrealistico immaginare che l'intero percorso di 11 km previsto dalle linee guida del 1999 venga realizzato, tale ipotesi non pare essere del tutto esclusa. Il tracciato di 11 Km è infatti tuttora previsto da alcuni documenti di carattere pianificatorio, quali il Piano Regolatore Comunale, il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano (2001), il Piano Urbano della Mobilità nonché il Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali (approvato dal Comune di Milano il 5 giugno 2000). Alcuni di questi documenti pianificatori sono molto dettagliati, e riportano l'intero tracciato di 11 km. Ad esempio, il summenzionato Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali riporta (pag. 122 e figura 11) l'intero tracciato della "nuova strada interquartiere nord". La realizzabilità del tracciato di 11 km è altresì confermata dall'affermazione del Comune di Milano, nella suindicata nota del 14 giugno 2004, laddove il Comune afferma che ostano alla realizzazione del progetto la mancanza di risorse finanziarie nonché di altre condizioni materiali (quali le varianti urbanistiche, la programmazione delle opere, le espropriazioni): tutte condizioni realizzabili, osserva invece la Commissione, qualora le autorità competenti decidessero in tal senso. Inoltre, la Commissione osserva che sono state le stesse autorità italiane ad affermare, nelle risposte alla richiesta di informazioni del 7 aprile 2003, che il progetto complessivo dell'itinerario supera gli 11 km ed è stato suddiviso in tratte per ragioni economiche e dovute all'impatto dei cantieri (cfr. ad esempio la lettera del 7 luglio 2003 a firma dell'Assessore ai Trasporti ed alla Mobilità del Comune di Milano).
22. Tuttavia, la Commissione conviene con le autorità italiane sul fatto che, finché non viene sottoposto a procedura autorizzativa un progetto di collegamento stradale a quattro corsie, di lunghezza ininterrotta di almeno 10 Km, non si applichi la tipologia di progetto di cui alla classe 7c dell'allegato I alla direttiva VIA. Questa considerazione porta necessariamente a sollevare la questione relativa alla valutazione dell'impatto di infrastrutture sviluppate per tappe successive. Benché in relazione alle stesse possa non esistere fin dall'inizio un progetto unitario di sviluppo, è indubbio che l'approvazione dei progetti specifici riguardanti le prime sezioni o fasi è tale da influenzare l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura.
23. Questa problematica è stata esplicitamente evidenziata davanti alla Corte di Giustizia, e successivamente è stata fatta propria dal legislatore comunitario.

*Come è infatti stato evidenziato dall'Avvocato generale nelle Conclusioni relative alla Causa C-396/92 (punti 67-72), la direttiva non può essere interpretata nel senso che alla valutazione dell'impatto ambientale vada sottoposto qualcosa di diverso dal concreto progetto che il committente sottopone alle competenti autorità per l'autorizzazione dell'opera o di altri lavori anche se in concreto la domanda riguarda solo una parte di un più lungo collegamento stradale, che, come normalmente avviene nella pratica, viene costruito a tappe. E' evidente che la direttiva non può indirettamente obbligare gli Stati membri a derogare dalla loro normale prassi, secondo la quale collegamenti stradali più lunghi vengono realizzati attraverso la costruzione distanziata nel tempo di tronchi stradali.*

*Tuttavia, prosegue l'Avvocato Generale, l'obiettivo della direttiva non deve essere messo in discussione per il fatto che i progetti che debbono essere sottoposti ad una verifica dell'impatto ambientale, siano concepiti in modo che la*

*verifica dell'impatto ambientale perda il suo significato. Gli Stati membri debbono garantire che l'obbligo di effettuare la verifica dell'impatto ambientale non sia eluso per il fatto che i progetti per i quali deve essere presentata una domanda vengano delimitati in modo troppo ristretto o altrimenti in un modo non finalizzato all'obiettivo della direttiva.*

*E' importante se, ed eventualmente in quale ambito, all'atto della verifica dell'impatto ambientale di un progetto concreto, debba tenersi conto della circostanza che questo è parte di un più ampio progetto da attuarsi successivamente. L'obiettivo e il contenuto della verifica dell'impatto ambientale deve essere determinato in considerazione dell'obiettivo della direttiva, secondo la quale in ogni progetto o processo decisionale deve raggiungersi al più presto una visione d'insieme dell'impatto del progetto sull'ambiente e una concezione del progetto tale che il suo impatto sull'ambiente rimanga il più possibile limitato. Questo obiettivo richiede che, nella misura in cui ciò sia praticamente possibile, nella verifica dell'impatto ambientale vengano presi in considerazione anche i progetti esistenti in merito all'ulteriore ampliamento del progetto concretamente in essere... ad esempio, nel caso di costruzione di tronchi di un collegamento stradale già progettato, deve tenersi conto, all'atto della valutazione dell'impatto ambientale di concreti progetti, dell'importanza del tronco per il tracciato del restante collegamento stradale complessivamente progettato.*

24. La preoccupazione oggetto delle Conclusioni dell'Avvocato Generale sopra menzionate è stata fatta propria dal legislatore comunitario, il quale, nel modificare la direttiva 85/337/CEE per mezzo della direttiva 97/11/CE, ha previsto esplicitamente una serie di criteri di selezione i quali vincolano gli Stati membri nelle determinazioni effettuate ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2. Fra questi criteri, all'allegato III, punto 1, secondo trattino della direttiva, si trova il "cumulo con altri progetti", volto proprio a prevenire l'elusione dell'obbligo di effettuare una VIA qualora un progetto complessivo sia suddiviso in più progetti, di dimensioni e impatto minore (se presi individualmente) ma comunque suscettibili di avere un impatto significativo se considerati complessivamente.
25. Pertanto, la Commissione sottolinea che, quantunque un progetto possa non ricadere nell'allegato I della direttiva, se esso ricade fra le tipologie di cui all'allegato II (in quanto ricade o nella classe 10e oppure, in quanto modifica di un progetto esistente, suscettibile di avere notevoli ripercussioni sull'ambiente, nella classe 13) una VIA ai sensi degli articoli da 5 a 10 della direttiva può essere necessaria. La discrezionalità della quale beneficiano gli Stati membri nello stabilire se progetti di cui all'allegato II della direttiva debbano essere assoggettati a VIA trova alcuni limiti sostanziali, da un lato nella necessità di effettuare la determinazione di cui all'articolo 4, paragrafo 2, tenendo conto dei relativi criteri di selezione di cui all'allegato III (articolo 4, paragrafo 3 della direttiva VIA, come riportato nel paragrafo precedente); dall'altro, nella disposizione di cui all'articolo 2 della direttiva, per il quale la possibilità che un progetto abbia un notevole impatto ambientale implica che lo stesso debba essere sottoposto a VIA (C-72/95).
26. Nel caso in oggetto, le autorità italiane hanno escluso l'applicabilità dell'allegato I, in forza dell'assenza di un progetto unitario soggetto a procedura autorizzativa, ed anche perché, qualora fosse realizzato l'intero collegamento di 11 km, lo

stesso non risulterebbe essere ininterrotto. In ogni caso, non vi sono dubbi sul fatto che i singoli summenzionati progetti già autorizzati ricadono fra le tipologie di progetto di cui all'allegato II della direttiva, e sul fatto che sarebbe quindi stato necessario procedere alla valutazione di detti progetti tenendo conto dell'effetto cumulativo. La possibilità che gli stessi progetti, considerati complessivamente, abbiano un notevole impatto sull'ambiente, avrebbe richiesto l'effettuazione di una VIA.

27. Alla luce delle considerazioni preliminari sopra esposte, riguardanti l'interpretazione ed applicazione della direttiva 85/337/EEC in generale, si deve evidenziare quanto segue con riferimento ai suindicati progetti stradali nella città di Milano:

a) Le stesse autorità italiane hanno confermato la corrispondenza del tracciato dei due progetti approvati e del progetto in corso di elaborazione con parti del tracciato del collegamento stradale di 11 km di cui alle linee guida del 1999. Pertanto, anche volendo convenire sul fatto che i singoli progetti sono autonomi e distinti, non si può negare che vi sia comunque un collegamento funzionale fra gli stessi, in quanto facenti tutti parte di un tracciato che, sia che venga in futuro realizzato interamente sia parzialmente, punta non solo a permettere l'accesso a specifiche infrastrutture localizzate nelle vicinanze dei rispettivi tracciati (quali, ad esempio, nuovi insediamenti residenziali e commerciali, l'ospedale di Niguarda, strutture ricreative) ma altresì a facilitare il collegamento fra diversi quartieri superando la "tradizionale separazione radiale" (Doc di inquadramento del giugno 2000, pag. 123). Pertanto, benché si possa convenire sul fatto che ciascun progetto risponde anche ad una logica "locale", la contestuale esistenza di un collegamento funzionale fra i progetti non può essere negata.

b) Le autorità italiane hanno dichiarato di avere escluso i due progetti già approvati dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, in quanto entrambi non riconducibili alla soglia di cui al DPR 12.4.1996 ("strade di scorrimento in aree urbane a quattro o più corsie con lunghezza superiore a 1500 mt"), e ciò poiché non classificate come "strade di scorrimento" ma bensì come "strade interquartiere". In altre parole, le autorità italiane hanno considerato che i progetti in questione non richiedessero né l'effettuazione di una VIA né di un esame *ad hoc*, ai sensi del DPR 12.4.1996, in quanto non ricompresi fra le tipologie di progetto elencate in detto atto legislativo di trasposizione dell'art 4, paragrafo 2, della direttiva.

La fissazione di soglie e criteri conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva VIA è prerogativa degli Stati membri, ed a tale proposito la Commissione non desidera commentare, in questa sede, sulla classificazione dei progetti ai sensi della legislazione nazionale. Tuttavia, quale che sia la classificazione utilizzata, occorre tenere conto di tutti i criteri di selezione rilevanti di cui all'allegato III. Nella specie, l'esclusione dei progetti dalla VIA per mezzo dell'applicazione della soglia di cui al DPR 12.4.1996 dimostra che le autorità italiane non hanno tenuto conto del criterio di cui al punto 1, secondo trattino, dell'allegato III (cumulo con altri progetti), criterio che, nel caso specifico, è sicuramente rilevante. Si osserva, in aggiunta, che l'allegato III della direttiva prevede che la determinazione *ad hoc* e la fissazione di soglie o criteri debbano essere fatte tenendo conto anche di fattori quali l'utilizzazione attuale del territorio e la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione

alle zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati e alle zone a forte densità demografica. Non risulta che la determinazione effettuata dalle autorità italiane per mezzo dell'applicazione di una soglia abbia tenuto conto di tali fattori. In ogni caso, il possibile impatto notevole sull'ambiente delle infrastrutture delle quali i progetti autorizzati faranno parte è stato esplicitamente riconosciuto da parte delle autorità italiane.

c) Riguardo infatti a quest'ultimo aspetto, occorre nuovamente ricordare che l'applicabilità formale delle tipologie di progetto elencate all'allegato I della direttiva non è la sola condizione che determina la necessità di effettuare una VIA: è la possibilità che i progetti – anche quelli riconducibili all'allegato II – abbiano un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, a fare scattare l'obbligo di VIA. I criteri di cui all'allegato III puntano proprio a fare in modo che la determinazione di cui all'articolo 4, paragrafo 2, letto in combinato disposto con l'articolo 2, sia il più possibile completa. Nel caso dei summenzionati interventi, è lo stesso Comune di Milano ad affermare, con forza e chiarezza, che i tre collegamenti stradali “locali” (i due già autorizzati e quello previsto) fanno parte di infrastrutture in relazione alle quali è stato evidenziato un “elevatissimo carico urbanistico indotto”, e che i tre specifici progetti stradali si inseriscono in un contesto ambientale estremamente critico.

28. Conseguentemente, la Commissione delle Comunità europee ha ritenuto che, avendo autorizzato, escludendola dalla valutazione di impatto ambientale, la realizzazione dei progetti di collegamento stradale fra via Eritrea e via Bovisasca e fra via Enrico Fermi e via Graziano Imperatore (progetti dell'allegato II della direttiva 85/337/CEE modificata), i quali fanno parte di un tracciato volto a collegare diversi quartieri dell'area nord di Milano e sono pertanto fra loro funzionalmente correlati, senza tenere conto di tutti i criteri rilevanti di cui all'allegato III di questa direttiva, e senza considerare che detti progetti sono complessivamente suscettibili di avere un notevole impatto sull'ambiente, la Repubblica italiana sia venuta meno agli obblighi derivanti dagli articoli 2 e 4, paragrafi 2 e 3, in combinato disposto con l'allegato III, della direttiva 85/337, come modificata dalla direttiva 97/11/CE.
29. Conformemente all'articolo 226 del Trattato che istituisce la Comunità europea, con lettera del 21 marzo 2005 (SG-Greffe (2005)D/201265), la Commissione ha invitato il Governo italiano a trasmettere le osservazioni su quanto precede entro due mesi dal ricevimento di tale lettera.
30. Con lettera del 22 novembre 2005 (prot. 13400) della Rappresentanza Permanente della Repubblica Italiana presso l'Unione Europea, l'Italia ha risposto alla lettera di messa in mora complementare del 21 marzo 2005.
31. La riposta italiana del 22 novembre 2005 allega una nota del 3 novembre 2005 del Ministero dell'Ambiente, Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, la quale, a sua volta, allega una nota dell'11 ottobre 2005 del Comune di Milano, comprendente due ulteriori allegati (una nota a firma del Sindaco di Milano del 16 maggio 2005 ed una nota del 5 aprile 2005 nella quale sono riportati i costi di realizzazione del progetto di strada di 11 km del 1999).

32. In questa risposta, le autorità italiane riferiscono che il Comune di Milano avrebbe deciso di effettuare uno studio ("approfondimento istruttorio"), dai contenuti di fatto corrispondenti a quelli di una verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva VIA, per le tratte fra via Eritrea e via Bovisasca e via Fermi e via Graziano Imperatore (la terza tratta prevista, fra via Adriano e via Cascina Gobba, non verrà, al momento, realizzata). Lo studio, è indicato nella risposta, sarebbe stato completato entro il mese di gennaio 2006. In aggiunta, le autorità italiane hanno dichiarato che la strada di 11 km progettata nel 1999 dal Prof. Latz non verrà realizzata. Pertanto, le autorità italiane escludono che il progetto di 11 km (il quale rimane al livello di ipotesi) sia tale da richiedere l'espletamento di una VIA. Nella nota del Comune di Milano allegata alla risposta alla lettera di messa in mora complementare, viene affermato esplicitamente che il Comune non considera in ogni caso necessario effettuare alcun ulteriore approfondimento; tuttavia, al fine di porre termine al contenzioso apertosi con la Commissione europea, si è prospettata l'ipotesi dell'approfondimento istruttorio unicamente sui due progetti già approvati.

Valutazione alla luce della risposta alla lettera di messa in mora complementare

33. La Commissione non può che ripetere quanto aveva già sostenuto nella lettera di messa in mora complementare, con riferimento all'applicabilità al caso di specie dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, della direttiva VIA. La Commissione ritiene che il fatto che il progetto di strada di 11 km del 1999 non formi, allo stato attuale, oggetto di istanza di autorizzazione, non abbia conseguenze sulla necessità di valutare i progetti che hanno già formato oggetto di autorizzazione, sulla base dei criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva VIA. Che i due progetti già approvati siano correlati è incontenstabile, come appare anche dal prospetto finanziario allegato alla nota del Comune di Milano dell'11 ottobre 2005.
34. In questo contesto, la Commissione evidenzia, in primo luogo, che nonostante la dichiarata disponibilità delle autorità italiane ad effettuare uno studio sulle sezioni già autorizzate, il quale di fatto corrisponderebbe ad una verifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva VIA, sulla base delle informazioni in possesso della Commissione, non risulta che tale studio sia stato ancora effettuato.
35. In secondo luogo, le autorità italiane affermano che, qualora lo studio evidenziasse l'opportunità di ulteriori misure di mitigazione dell'impatto sull'ambiente, verrebbero adottate adeguate misure, compatibilmente con lo stato di avanzamento dei lavori. La Commissione osserva che il fine della procedura di verifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva VIA è precisamente quello di identificare se sia necessario effettuare una VIA, alla luce della possibilità che un progetto abbia un impatto notevole sull'ambiente. Qualora una VIA si rivelasse necessaria, la stessa deve essere effettuata in conformità delle disposizioni della direttiva VIA. L'effettuazione di uno studio in contemporanea alla realizzazione dei progetti pregiudica l'effetto utile della direttiva. La Commissione osserva che la verifica di assoggettabilità a VIA non è una "mini-VIA", ma bensì una "pre-VIA", finalizzata unicamente all'identificazione dell'eventuale necessità di effettuare una VIA completa.
36. In ogni caso, come già menzionato, la costruzione delle sezioni fra via Eritrea e via Bovisasca e fra via Fermi e via Graziano Imperatore risulta essere in corso, ed

allo stato attuale non risulta che i relativi progetti abbiano fatto oggetto di verifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, della direttiva VIA, incluso lo studio dell'impatto cumulativo fra i due progetti.

37. Di conseguenza, alla luce di quanto precede, si deve concludere che la violazione da parte della Repubblica Italiana degli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafi 2 e 3, della direttiva 85/337/CEE modificata, persiste.

**PER QUESTI MOTIVI  
LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE**

dopo aver posto la Repubblica italiana in condizione di presentare osservazioni con lettera di costituzione in mora del 21 marzo 2005 (SG (2005)D/201265) e tenuto conto della risposta del governo italiano (lettera del 22 novembre 2005 della Rappresentanza Permanente della Repubblica Italiana presso l'UE – prot. 13400),

**EMETTE IL SEGUENTE PARERE MOTIVATO**

in forza dell'articolo 226, primo paragrafo, del trattato che istituisce la Comunità europea, avendo autorizzato, escludendola dalla valutazione di impatto ambientale, la realizzazione dei progetti di collegamento stradale nella città di Milano fra via Eritrea e via Bovisasca e fra via Enrico Fermi e via Graziano Imperatore (progetti dell'allegato II della direttiva 85/337/CEE modificata), senza tenere conto di tutti i criteri rilevanti di cui all'allegato III di questa direttiva, e senza considerare che detti progetti sono complessivamente suscettibili di avere un notevole impatto sull'ambiente, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi derivanti dagli articoli 2, paragrafo 1, e 4, paragrafi 2 e 3, in combinato disposto con l'allegato III, della direttiva 85/337, come modificata dalla direttiva 97/11/CE.

In applicazione dell'articolo 226, primo comma, del trattato che istituisce la Comunità europea, la Commissione invita la Repubblica italiana a prendere le disposizioni necessarie per conformarsi al presente parere motivato, entro due mesi dal ricevimento del medesimo.

Fatto a Bruxelles, 28/06/2006

Per la Commissione

Stavros DIMAS  
Membro della Commissione



**CERTIFICATO CONFORME ALLA DECISIONE  
PRESA DALLA COMMISSIONE**  
Per il Segretario Generale,

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Direttore della cancelleria



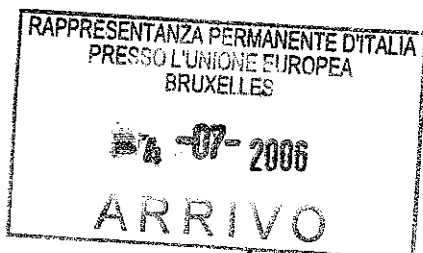
COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

SEGRETARIATO GENERALE

Bruxelles, 04 VII 2006

SG(2006) D/ 203586

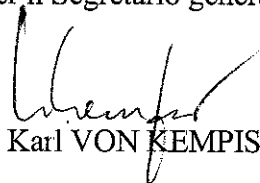
RAPPRESENTANZA PERMANENTE  
DELL'ITALIA  
PRESSO L'UNIONE EUROPEA  
Rue du Marteau, 5/11  
1040 - BRUXELLES



**Oggetto:** Parere motivato  
Infrazione n. 2002/4787

Il Segretariato generale ha il pregio di trasmettere in allegato il testo del parere motivato emesso dalla Commissione delle Comunità europee nei confronti della Repubblica italiana in forza dell'articolo 226 del trattato che istituisce la Comunità europea, per non corretta applicazione degli articoli 2 e 4 della direttiva 85/337/CEE modificata dalla direttiva 97/11/CE.

Per il Segretario generale

  
Karl VON KEMPIS

All :C(2006)2635