

**IT**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (direttiva 85/337/CEE, modificata  
dalla direttiva 97/11/CE)**

**Risultati ottenuti dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva VIA**

## INTRODUZIONE

La Commissione europea ha preparato la presente relazione quinquennale per ottemperare alle disposizioni dell'articolo 2 della direttiva 97/11/CE e dell'articolo 11, paragrafi 1 e 2 della direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, secondo i quali "cinque anni dopo la notifica della direttiva, la Commissione invia al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione riguardante l'applicazione e l'efficacia della direttiva". La relazione è basata sullo scambio di informazioni sulle esperienze acquisite con l'applicazione della direttiva.

La relazione è suddivisa in due parti: una sintesi dei risultati e delle azioni da adottare e l'allegato, contenente il riesame quinquennale con informazioni dettagliate sugli aspetti connessi con l'applicazione della direttiva sulla VIA, che si basa sulle informazioni ricavate dalle risposte inviate dagli Stati membri.

## SINTESI DEI RISULTATI

Questa relazione della Commissione esamina il funzionamento della direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE (direttiva VIA). Si tratta del terzo riesame della direttiva e si rifà a quelli già presentati nel 1993 e nel 1997. Questo studio subentra a cinque anni di distanza dall'entrata in vigore della direttiva 97/11/CE e valuta l'efficacia delle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE e della direttiva nel suo complesso. La relazione si fonda in massima parte sul materiale raccolto in base ad un'indagine tramite questionario che la Direzione generale Ambiente ha svolto negli Stati membri. L'unità responsabile delle valutazioni d'impatto della Oxford Brookes ha integrato gli elementi mancanti e ha riunito le informazioni disponibili. Un ringraziamento particolare va a tutto il personale delle amministrazioni degli Stati membri che ha collaborato e dato un contributo per la raccolta delle informazioni necessarie alla relazione.

Oltre alle modifiche introdotte a seguito della prima relazione della Commissione che valutava l'efficacia della direttiva 85/337/CEE, le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE rispecchiano anche il notevole rafforzamento e la maggiore chiarezza apportata ad alcuni elementi della direttiva VIA dalle sentenze della Corte di giustizia europea. La relazione mette in luce le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE e le sentenze della Corte di giustizia che le hanno ispirate ed esamina il contesto politico connesso; affronta inoltre gli aspetti delle denunce pervenute alla Commissione sulla direttiva VIA. La direttiva 97/11/CE ha ampliato la portata della VIA aumentando il numero dei tipi di progetti contemplati e il numero di progetti per i quali è necessaria una VIA (allegato I), e ne ha rafforzato la base procedurale garantendo nuove disposizioni in materia di selezione, compresi nuovi criteri (allegato III) per i progetti dell'allegato II, e requisiti minimi in materia di informazione. Dal riesame dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva 97/11/CE è emerso che nessuno Stato membro ha ancora provveduto ad attuare completamente le nuove misure introdotte dalla direttiva. Il fatto che la Commissione abbia rilevato che in alcuni Stati membri si stia procedendo lentamente a recepire le modifiche introdotte dalla 97/11/CE non toglie niente all'importanza generale che gran parte degli Stati membri e la Commissione europea attribuiscono alla VIA come strumento di attuazione di politiche ambientali più ampie.

La relazione della Commissione prende in esame gli aspetti chiave del funzionamento della direttiva sulla VIA, tra i quali la selezione (o screening, cioè la verifica se un progetto

specifico richieda una VIA), il contenuto della valutazione (cioè l'individuazione degli aspetti che devono rientrare nella dichiarazione di impatto ambientale), il riesame (cioè l'analisi delle dichiarazioni d'impatto ambientale e di altre informazioni presentate dai committenti per garantire che siano stati rispettati i requisiti minimi d'informazione previsti dalla direttiva) e la fase di adozione di decisioni. Nella relazione vengono anche esaminate le soluzioni adottate dagli Stati membri per affrontare alcuni aspetti cruciali della VIA, come il fatto di prendere in considerazione le alternative possibili, la partecipazione del pubblico e il controllo di qualità. In base alle informazioni analizzate in questa sede non emergono dati concreti che suggeriscano la necessità di apportare altre modifiche alla direttiva VIA in questa fase.

- 1) Lo studio sul quale si basa la relazione ha messo in evidenza che gli Stati membri non esprimono particolari preoccupazioni riguardo all'attuale suddivisione dei progetti tra allegato I e allegato II; sembra inoltre che gli Stati membri abbiano fatto ricorso alla flessibilità prevista dall'articolo 4, paragrafo 2 per selezionare i progetti dell'allegato II applicando una soglia o procedendo ad un esame caso per caso del progetto. La selezione dei progetti avviene secondo approcci differenti nei vari Stati membri: in molti è stata usata l'impostazione che potremmo definire del "semaforo" e che prevede la definizione di valori limite di inclusione (VIA sempre obbligatoria: semaforo rosso), valori limite di esclusione (VIA non obbligatoria: semaforo verde) e valori limite indicativi o guida (VIA eventuale: semaforo giallo). In alcuni casi, però, sembra che gli Stati membri ricorrano ad una gamma di approcci diversi, con procedure di selezione diverse per i differenti tipi di progetti; a volte vengono utilizzate solo soglie obbligatorie o di inclusione e dalle risposte pervenute non è sempre chiaro se in tutti i casi si valutano le soglie al di sotto di quelle obbligatorie. Pochissimi Stati membri ricorrono invece all'esame caso per caso per tutti i tipi di progetti.
- 2) Dallo studio è emersa una notevole differenza nel metodo di definizione delle soglie all'interno dell'Unione europea. Molti Stati membri hanno definito soglie per gli stessi tipi di progetti, ma il valore di tali soglie differisce notevolmente. Alcuni Stati membri hanno imposto la VIA per alcuni tipi di progetti a prescindere dalle loro dimensioni ed entità: ne consegue pertanto che un progetto sarà obbligatoriamente soggetto a VIA in uno Stato membro, mentre in un altro sarà soggetto alla VIA solo dopo un esame caso per caso. La relazione non ha verificato le motivazioni che hanno portato a fissare le soglie ad un determinato livello. Le informazioni analizzate nell'ambito della presente relazione non si basano sul funzionamento pratico della selezione dei progetti da parte delle autorità competenti e non è pertanto chiaro come queste ultime applichino le varie soglie e gli altri criteri di selezione elaborati dagli Stati membri. Pochi Stati membri coinvolgono il pubblico nel processo di selezione dei progetti e molti di essi considerano la decisione al riguardo un esercizio puramente tecnico.
- 3) Il numero di valutazioni d'impatto ambientale effettuate ogni anno varia sensibilmente tra i paesi dell'Unione europea. Riunire informazioni su questo aspetto non è stato facile e in alcuni casi esiste solo un sistema di comunicazione delle informazioni a livello nazionale, ma non regionale. La relazione fornisce una stima del numero di VIA realizzate sia prima che dopo il recepimento della direttiva 97/11/CE, ma non è stato possibile ripartire le cifre annue per tipo di progetto e nemmeno tra progetti dell'allegato I o dell'allegato II. Secondo la Commissione molti Stati membri non conservano cifre annue precise sulle attività riguardanti la VIA e se gli Stati membri non fanno una distinzione tra progetti dell'allegato I e dell'allegato II nelle rispettive normative nazionali è difficile disaggregare i dati ai fini del

rilevamento. Visto lo scarso monitoraggio su scala nazionale delle attività sulla VIA e dell'applicazione pratica della direttiva in materia è difficile spiegare perché si registrino variazioni così ampie tra gli Stati membri riguardo al numero di valutazioni d'impatto svolte. Una possibile spiegazione possono essere le condizioni economiche relative all'interno dei paesi o i livelli fissati per le soglie.

- 4) Le disposizioni riguardo l'ambito di applicazione della VIA sono discrezionali; dallo studio è emerso che gli approcci adottati sono molteplici. Apparentemente, alcuni Stati membri apprezzano più di altri l'utilità di definire il contenuto della VIA in fase precoce. Dai dati sembra che ci sia uno scarso impegno concreto al riguardo nei paesi in cui non è obbligatorio farlo e che non prevedono la consultazione del pubblico nell'ambito della fase facoltativa di definizione del contenuto. In alcuni Stati si registra invece la tendenza inversa ed è obbligatorio pubblicare i progetti di relazioni in merito o anche bozze di dichiarazioni di impatto ambientale. Alcuni Stati membri riconoscono infine che coinvolgendo il pubblico in questa fase è possibile individuare le tematiche "importanti" per i cittadini che devono vivere fianco a fianco con il progetto e non solo per gli "esperti" che non dovranno farlo.
- 5) La direttiva 97/11/CE ha introdotto nuovi requisiti minimi riguardo alle informazioni che il committente deve fornire. Nella maggior parte dei paesi tutta una serie di disposizioni diverse prevede che non venga rilasciata l'autorizzazione per il progetto se non vengono fornite informazioni adeguate. Alcuni Stati membri hanno formalizzato una procedura di verifica per garantire che le informazioni ambientali fornite alle autorità competenti siano conformi alla direttiva. In alcuni casi l'esame della dichiarazione di impatto ambientale viene svolto da una commissione o un gruppo di esperti indipendenti. Tuttavia, poiché la direttiva non prevede esplicitamente l'obbligo di garantire una tale verifica, non c'è una strategia omogenea al riguardo. L'esame delle informazioni presentate è affidata alle autorità competenti, salvo in pochi Stati membri, e in molti Stati le autorità devono procedere senza l'aiuto di liste di controllo specifiche o criteri di verifica. Anche se gli elementi che figurano nell'allegato IV sottintendono l'obbligo di procedere a valutazioni adeguate, queste informazioni di base sono state costituite (ad esempio con liste di controllo) solo in alcuni Stati membri. In circa la metà degli Stati membri si sono condotte ricerche sulla qualità dei dati contenuti nelle dichiarazioni ambientali e sulla qualità globale delle valutazioni. Dove sono disponibili studi analoghi è emerso che una percentuale di dichiarazioni di impatto ambientale che può raggiungere anche il 50% non risponde del tutto alle disposizioni della direttiva.
- 6) Senza un monitoraggio ufficiale dei risultati del processo di valutazione dell'impatto ambientale e senza ricerche più approfondite è difficile valutare come tale processo abbia inciso sulle domande di autorizzazione e sulle decisioni adottate al riguardo. Uno degli obiettivi della direttiva sulla VIA è di dare maggiore importanza all'esame dei probabili effetti rilevanti dei progetti in fase di decisione, ma molte delle risposte pervenute sottolineano che le decisioni riguardo alle domande di autorizzazione devono tener conto anche di altri benefici di carattere economico o sociale. Le risposte alle domande riguardanti il tempo che intercorre tra la produzione delle informazioni necessarie per la VIA e il momento della decisione e ancora tra la decisione di autorizzazione e l'avvio dei lavori hanno messo in luce che questo aspetto viene affrontato in maniera molto diversa negli Stati membri e rappresenta un ambito potenzialmente problematico, perché se i tempi sono lunghi possono subentrare cambiamenti nella situazione ambientale o possono comparire nuove misure di mitigazione degli effetti. Gli Stati membri non forniscono motivazioni

sull'entità o sulla frequenza dei ritardi; apparentemente c'è una scarsa consapevolezza delle implicazioni che tale aspetto ha sull'ambiente e si registra una scarsa coerenza nelle modalità di affrontarlo.

- 7) In alcuni Stati membri l'esame delle alternative rappresenta un elemento determinante del processo di valutazione dell'impatto ambientale, mentre in altri questo aspetto sembra essere meno approfondito di quanto potrebbe essere. La maggior parte degli Stati membri chiede che venga valutata la possibilità che non vi siano alternative e altre alternative al progetto, tra cui soluzioni diverse riguardo all'ubicazione, al processo interessato, alla progettazione e altro. Varie istituzioni e a volte anche il pubblico possono contribuire a selezionare le alternative da valutare, tra le quali le alternative "meno rischiose per l'ambiente". Alcuni Stati membri vedono un legame tra gli aspetti del frazionamento dei progetti (il cosiddetto effetto "affettatura" o *salami slicing*<sup>1</sup>), le "modifiche ed estensioni" dei progetti e gli "impatti cumulativi". Gli Stati membri sono consapevoli della possibilità di suddividere i progetti e hanno predisposto misure per scoprire e prevenire tale pratica, ad esempio fissando soglie basse o richiedendo la valutazione del "programma nella sua interezza", se opportuno. Solo pochi Stati membri dispongono però di dati concreti sulla diffusione di questo fenomeno. Nell'UE si adottano vari sistemi per quanto riguarda le modifiche e le estensioni dei progetti, in linea con le disposizioni in vigore per altre autorizzazioni, con la natura del progetto e delle modifiche o estensioni. Al riguardo negli Stati membri si ricorre a soglie specifiche (che spesso vengono fissate in proporzione alla dimensione del progetto originario) e all'esame caso per caso, o ancora a una combinazione delle due procedure. Alcuni Stati membri chiedono una VIA in caso di modifica della capacità, anche se ciò non comporta necessariamente l'esecuzione di opere di costruzione. Dalle risposte pervenute alla Commissione si può ricavare una crescente consapevolezza degli aspetti connessi con l'obbligo di valutare l'impatto cumulativo dei progetti e in molti Stati membri esistono misure per affrontare questo aspetto. Nella maggior parte degli Stati membri sembrano invece mancare linee guida chiare ed esaurienti per i committenti e altri soggetti interessati, ad esempio riguardo ai confini della zona soggetta a valutazione, alla necessità che i vari committenti collaborino tra loro o ad altre disposizioni per la diffusione delle informazioni.
- 8) In tutta l'UE il pubblico ha la possibilità di presentare le proprie osservazioni sui progetti sottoposti a VIA, anche se il grado di coinvolgimento del pubblico stesso varia sensibilmente, come pure l'interpretazione dell'espressione "pubblico interessato". Dalle risposte pervenute alla Commissione emerge che alcuni progetti tendono ad ottenere un livello di partecipazione più alto. Vista la notevole varietà di tipi di progetti che rientrano nella direttiva, i diversi sistemi di autorizzazione applicati ai diversi tipi di progetto e il diverso grado di interesse che questi suscitano, non sorprende il fatto che nell'UE non esista una pratica standard riguardo alla partecipazione del pubblico. Il recepimento della convenzione di Aarhus nella normativa sulla VIA potrebbe rappresentare l'opportunità di migliorare la partecipazione del pubblico alla valutazione d'impatto ambientale. Secondo la Commissione servono migliori disposizioni, formali e informali, in materia di

---

<sup>1</sup> Con questa espressione s'intende la prassi in uso di suddividere il progetto iniziale in vari progetti distinti, ognuno dei quali non risulta superare la soglia fissata o presentare effetti significativi nel corso dell'esame caso per caso, in modo da non richiedere una valutazione d'impatto, mentre il progetto nel suo complesso presenta effetti ambientali rilevanti.

consultazione sull'impatto transfrontaliero tra paesi limitrofi e occorre garantire che tali disposizioni siano attuabili nella pratica. È stata inoltre messa in evidenza la necessità di migliorare le attuali procedure intra-regionali di alcuni paesi. Occorrono infine disposizioni più precise in materia di audit, che consentano di fornire informazioni affidabili sul numero, sul tipo e sugli effetti dei progetti transfrontalieri.

- 9) Negli Stati membri nell'ambito della VIA vengono valutati gli impatti dei progetti sulla flora e sulla fauna e apparentemente le disposizioni della direttiva 97/11/CE al riguardo sembrano essere rispettate. Le risposte al questionario sono invece meno esplicite per quanto riguarda il trattamento riservato nella pratica ai vari livelli di biodiversità. Nell'ambito della convenzione sulla diversità biologica sono state recentemente adottate linee guida su come integrare le problematiche della biodiversità nelle valutazioni di impatto.
- 10) I rischi vengono affrontati secondo modalità diverse e a livelli molto diversi nell'UE, in parte a causa delle diverse condizioni geografiche, geologiche, climatiche e di altro tipo. Il rischio figura tra i criteri di selezione di cui all'allegato III e la valutazione del rischio compare in molte dichiarazioni di impatto ambientale; nonostante ciò, per molti Stati membri la valutazione del rischio viene considerata un processo distinto dalla VIA in quanto rientra spesso in sistemi di controllo ai quali la direttiva VIA non si applica. I rapporti tra la VIA e i sistemi di controllo ambientale istituiti a livello nazionale sono complessi e apparentemente c'è poco coordinamento tra la direttiva sulla VIA e altre direttive, come la IPPC e la direttiva sugli habitat. Pochi Stati membri si sono avvalsi della possibilità contenuta nella direttiva 97/11/CE di garantire una maggiore coerenza e ridurre la presentazione di documentazioni e valutazioni superflue garantendo un maggior coordinamento tra le direttive VIA e IPPC. Alcuni Stati membri hanno dichiarato l'esistenza di un tale legame, che tuttavia può consistere semplicemente in una raccomandazione affinché la procedura per la VIA e altre procedure attinenti avvengano contemporaneamente.
- 11) La valutazione degli effetti sulla salute non è un elemento particolarmente importante nella prassi attualmente in uso. L'interpretazione data agli effetti sulla salute varia notevolmente. Alcuni dati suggeriscono l'ipotesi che l'impatto sulla salute sia meno rilevante nell'ambito della VIA e/o che, in certa misura, rientri in altre normative. Da alcuni dati si può inoltre desumere che l'impatto sulla salute rientra sotto altre voci come l'inquinamento o i rischi.
- 12) Sebbene la direttiva sulla VIA non contenga disposizioni in materia di accesso alla giustizia, la maggior parte degli Stati membri dispone di tali disposizioni nei rispettivi sistemi nazionali. L'accesso alla giustizia nell'ambito della VIA si limita ai soggetti del pubblico che hanno il diritto legale di contestare le decisioni adottate presso un organo giudiziario. Nella maggior parte dei casi tali azioni si possono avviare solo dopo la concessione dell'autorizzazione e solo pochi Stati membri consentono di procedere nelle fasi iniziali della VIA.
- 13) Esistono pochi provvedimenti formali per il controllo globale di qualità delle procedure VIA. La direttiva stessa non è molto precisa in merito, in quanto si incentra maggiormente sugli aspetti procedurali. La garanzia di qualità in questo campo è demandata in massima parte alle autorità competenti e ai controlli garantiti dai procedimenti di ricorso. Vista la mancanza di un monitoraggio centralizzato delle fasi principali della VIA, è difficile per gli Stati membri garantire che i sistemi VIA attuati nel loro territorio siano applicati in maniera omogenea e corretta. Vi sono

tuttavia alcuni esempi di prassi innovative: alcuni Stati membri utilizzano infatti il monitoraggio dei progetti dopo l'adozione della decisione per garantire la qualità dei risultati del processo di VIA.

## **RACCOMANDAZIONI E INTERVENTI**

Le informazioni contenute nella presente relazione mettono in evidenza varie carenze e punti deboli. Secondo la Commissione in alcuni Stati membri emergono esempi di buone prassi: si pensi al fatto di incentivare la partecipazione del pubblico o alla garanzia di procedure chiare per il controllo qualità; in altri Stati membri invece (e a volte negli stessi Stati che dimostrano di seguire buone prassi per alcuni aspetti) si segnalano ancora punti deboli. La Commissione deve analizzare questi risultati con attenzione, insieme ad altri elementi, prima di decidere se la direttiva sulla VIA debba essere ulteriormente modificata in questa fase. Apparentemente il problema principale consiste nell'applicazione e nell'attuazione della direttiva e non, in linea di massima, nel recepimento degli obblighi della direttiva. Dall'analisi dei punti deboli riscontrati è evidente, tuttavia, la necessità di migliorare e rafforzare l'applicazione della direttiva sotto vari aspetti e la Commissione continuerà a insistere su questo punto. La direttiva rappresenta il quadro normativo e i meccanismi esistenti in caso di violazioni costituiscono il supporto legale per garantire un miglior recepimento di questo strumento. Al fine di migliorarne l'efficacia la Commissione è convinta dell'importanza che gli Stati membri agiscano in maniera responsabile e utilizzino le informazioni contenute in questa relazione in maniera positiva, per incrementare le prestazioni individuali e collettive.

In base al materiale raccolto per la presente relazione e ad un'analisi dei punti forti e deboli e dell'efficacia della direttiva sulla VIA, la Commissione propone alcune raccomandazioni (elencate di seguito) che serviranno ad una migliore attuazione della direttiva in questione.

- Gli Stati membri dovrebbero verificare le rispettive normative nazionali e regionali sulla VIA e successivamente risolvere gli eventuali problemi riscontrati (ad esempio a livello di soglie, controllo di qualità, frazionamento dei progetti, cumulo degli effetti, ecc). La Commissione sollecita gli Stati membri ad approfittare della prossima modifica della direttiva VIA nell'ambito del recepimento della convenzione di Aarhus per procedere in tal senso.
- Occorre una formula precisa di registrazione e monitoraggio annuali per disporre di informazioni affidabili su base annua sul tipo e sul numero di progetti VIA e conoscere l'esito di decisioni importanti. Gli Stati membri dovrebbero istituire sistemi di questo tipo dove non esistono: secondo la Commissione, questo li agevolerà nella valutazione del numero di VIA effettuate e del tipo di progetti interessati, oltre che nella valutazione dei risultati e della qualità del lavoro svolto e potranno così perfezionare tali sistemi.
- Per quanto riguarda la selezione (screening), gli Stati membri che utilizzano un sistema con soglie obbligatorie fisse dovrebbero assicurarsi che tutti i progetti con potenziali effetti rilevanti siano sottoposti ad una selezione adeguata. Per questo esercizio, la Commissione si aspetta che vengano in particolare presi in considerazione i progetti previsti nelle zone sensibili o in prossimità di esse e il possibile cumulo con altri progetti.



- La Commissione sollecita gli Stati membri a ricorrere più diffusamente agli orientamenti disponibili in materia di selezione, contenuto della VIA, riesame e impatti cumulativi; occorre inoltre una maggiore attività di formazione a livello nazionale riguardo all'impiego di questi documenti sul controllo qualità, che sono pubblicati nella pagina web della direzione generale Ambiente: <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/home.htm>.
- La qualità di tutto il procedimento VIA, ed in particolare della dichiarazione di impatto ambientale, è l'elemento fondamentale per preparare una VIA efficace. La Commissione invita gli Stati membri che non lo hanno ancora fatto, a istituire disposizioni formali per il riesame delle informazioni ambientali fornite dal committente, onde garantire una perfetta conformità alle disposizioni della direttiva sulla VIA. Le misure in questione potrebbero includere la creazione di gruppi di esperti, linee guida sul coordinamento di esperti, istruzioni precise sulle responsabilità, il ricorso ad analisi indipendenti di esperti esterni e altro ancora. Un altro elemento di garanzia della qualità potrebbe essere l'istituzione di un sistema di monitoraggio efficace successivo alla fase di decisione.
- La Commissione ritiene che in alcuni Stati membri serva una formazione particolare per il personale delle amministrazioni locali e regionali, al fine di migliorare il grado di comprensione della direttiva sulla VIA e la sua applicazione nell'ambito dei rispettivi sistemi nazionali. L'istituzione di meccanismi per una gestione amministrativa efficiente dovrebbero infine servire a creare maggiori capacità.
- A livello transfrontaliero, gli Stati membri dovrebbero ricorrere maggiormente agli orientamenti dell'UNECE riguardo agli accordi bilaterali e multilaterali e alle procedure pratiche della VIA transfrontaliera (cfr. la pagina web dell'UNECE al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/env/eia>). La Commissione ritiene che ciò servirà ad istituire disposizioni adeguate, ad esempio riguardo al contatto diretto tra le amministrazioni nazionali competenti e altre agenzie per una consultazione sugli effetti transfrontalieri.
- La qualità della VIA incide sul processo decisionale ed è un elemento chiave per l'efficacia della direttiva in materia. Capire come l'esito della VIA influenza le decisioni è fondamentale ai fini della VIA stessa e della direttiva: la qualità della decisione dipende infatti dalla qualità delle informazioni fornite nel processo VIA e d'altro canto il valore di una VIA efficace dovrebbe rispecchiarsi in una decisione che accolga adeguatamente e rifletta la dimensione ambientale messa in luce con la VIA. In alcuni Stati membri l'autorizzazione viene negata se è previsto un grave danno ambientale. A questo proposito, la Commissione ritiene che gli Stati membri dovrebbero, se necessario, rafforzare le procedure nazionali e garantire che le condizioni a cui devono essere subordinate le decisioni (successive) servano a prevenire o mitigare gli eventuali danni ambientali previsti.
- La Commissione valuterà la necessità di procedere a ulteriori ricerche sull'utilizzo di soglie e sui vari sistemi applicati per la selezione, per avere un quadro più chiaro e ottenere dati più comparabili che consentano di trarre conclusioni valide su come migliorare la situazione e garantire un approccio più omogeneo nel processo di selezione (**Iniziativa 1**).

- Se messe in pratica, queste raccomandazioni dovrebbero contribuire ad incrementare l'efficacia della direttiva; da parte sua, la Commissione, in contatto con gli Stati membri, valuterà altre soluzioni per migliorare ed ampliare gli orientamenti già disponibili. La Commissione prevede di preparare linee guida orientate di carattere interpretativo e pratico con l'aiuto di esperti degli Stati membri e di altri interessati quali le ONG, le amministrazioni locali e regionali e l'industria. In questo modo dovrebbe essere possibile superare alcune delle discrepanze riferite in merito alla definizione dei progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, alla definizione e applicazione di soglie e criteri di selezione, alle modalità per definire il contenuto della VIA, al rapporto tra gli effetti dei vari progetti (cumulo, frazionamento dei progetti), alle modalità con cui viene affrontato l'aspetto del rischio nelle valutazioni e al tipo di dati da rilevare nei sistemi di monitoraggio. Esse dovrebbero servire anche ad esaminare con maggiore frequenza le ripercussioni sulla salute, che spesso gli Stati membri affrontano in maniera eterogenea o solo parzialmente nell'ambito della valutazione dell'impatto ambientale. È evidente che occorre un approccio più sistematico. La strategia comunitaria sulla salute e sull'ambiente, di prossima pubblicazione, costituirà un valido punto di partenza per impostare tale approccio, in quanto definirà con chiarezza la portata del concetto di salute ambientale e istituirà strategie per incrementare la sensibilizzazione sui nessi tra salute umana e ambiente (**Iniziativa 2**).
- La Commissione valuterà inoltre, con gli Stati membri, come migliorare la formazione del personale responsabile della VIA al fine di migliorare la situazione complessiva (**Iniziativa 3**).
- La creazione di capacità e le azioni volontarie hanno i loro limiti e la Commissione continuerà ad intervenire in caso di recepimento parziale o inadeguato e/o di scarsa applicazione della direttiva (**Iniziativa 4**).
- Nel tempo per un'applicazione più omogenea della direttiva potrebbero essere necessarie altre modifiche al testo. In base ai risultati delle iniziative descritte, la Commissione valuterà la necessità di apportare altre modifiche, che potrebbero ad esempio rappresentare la soluzione più efficace per garantire un adeguato controllo della qualità e un rilevamento coerente dei dati ed essere indispensabili anche per affrontare meglio gli aspetti delle soglie e degli effetti cumulativi. Contestualmente alle modifiche si potrebbero introdurre altri chiarimenti e migliorie (ad esempio alla procedura di esenzione in casi eccezionali prevista all'articolo 2, paragrafo 3). Tutti questi interventi, oltre all'attuazione della direttiva sulla valutazione ambientale strategica, serviranno a definire valide procedure tese a migliorare la fase decisionale e a realizzare gli obiettivi del sesto programma d'azione per l'ambiente (**Iniziativa 5**).

## ALLEGATO

### **Relazione quinquennale sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE)**

#### **1. Introduzione**

##### **1.1. Finalità e obiettivi**

1.1.1. La direttiva 85/337/CEE (modificata dalla direttiva 97/11/CE) concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (di seguito denominata "direttiva VIA") è considerata come uno dei "principali testi legislativi in materia di ambiente" dell'Unione europea<sup>2</sup>. La VIA serve principalmente a individuare eventuali impatti ambientali significativi connessi con un progetto di sviluppo di dimensioni rilevanti e, se possibile, a definire misure di mitigazione per ridurre tale impatto o risolvere la situazione prima di autorizzare la costruzione del progetto. Come strumento di ausilio alle decisioni, la VIA viene in genere considerata come una salvaguardia ambientale di tipo proattivo che, unita alla partecipazione e alla consultazione del pubblico, può aiutare a superare i timori più generali di carattere ambientale dell'UE e a rispettare i principi definiti nelle varie politiche. La realizzazione di questi obiettivi comporta, però, che la direttiva VIA venga applicata nel modo più omogeneo possibile in tutta l'UE. Dalle relazioni sul funzionamento della direttiva 85/337/CEE effettuati dalla Commissione europea nel 1993 e nel 1997<sup>3</sup> e da altre analisi disponibili<sup>4</sup>, risulta una scarsa omogeneità di applicazione dei principali procedimenti della VIA come la selezione e l'individuazione del contenuto della valutazione. Alcune importanti sentenze della Corte di giustizia europea<sup>5</sup> hanno inoltre messo in luce che vari Stati membri non avevano dato piena attuazione alla direttiva. Vista l'esistenza di procedure di autorizzazione diverse nei vari Stati membri, sono state rilevate difficoltà a garantire la coerenza di attuazione nella Comunità nel suo complesso e in effetti uno degli obiettivi principali della direttiva 97/11/CE che modificava il testo precedente era anche, in parte, quello di ridurre al minimo le divergenze di applicazione tra gli Stati membri, che doveva invece essere armonizzata.

---

<sup>2</sup> Cfr. Commissione delle Comunità europee. *Environmental Impact Assessment Guidance on Screening*, 2001, Bruxelles, Commissione delle Comunità europee.

<sup>3</sup> Commissione delle Comunità europee, *Report from the Commission of the Implementation of Directive 85/337/EEC on the Assessment of the Effects of Certain Public and Private Projects on the Environment and Annexes for Member States*, COM(93) 28 def. – Vol.12, Bruxelles, aprile 1993.

<sup>4</sup> Dresner, S. e N. Gilbert, "Decision-making Processes for Projects Requiring Environmental Impact Assessment: Case Studies in Six European Countries" in *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, Vol. 1, n. 1, 1999, pagg. 105-130; Ladeur, K-H e Prella, R., "Environmental Assessment and Judicial Approaches to Procedural Errors – A European and Comparative Law Analysis", *Journal of Environmental Law*, Vol. 3, n. 2, 2001, pagg. 185-198.

<sup>5</sup> Cfr. cause C-392/96, C-150/97 e C-287/98.

1.1.2 Garantire un'adozione e un'attuazione efficaci e coerenti della direttiva VIA in tutti gli Stati membri dell'UE rappresenta una sfida importante. Per verificare l'efficacia della direttiva, la Commissione ha proceduto a due riesami, nel 1993 e nel 1997; con il presente riesame essa si prefigge tre obiettivi principali:

- dare un quadro dettagliato dei provvedimenti adottati dagli Stati membri per dare attuazione alle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE;
- fornire un quadro dettagliato e una valutazione dell'applicazione della direttiva VIA nel suo complesso;
- presentare suggerimenti e raccomandazioni per rafforzare ulteriormente l'applicazione e l'efficacia della direttiva VIA nella sua totalità.

La presente relazione esamina, in particolare, l'attuazione delle fasi e degli elementi principali della direttiva, ovvero:

- l'aumento del numero e tipo di progetti soggetti a VIA e lo spostamento di alcuni tipi di progetti (ad esempio gli impianti di allevamento intensivo di animali) nell'allegato I;
- le modalità che gli Stati membri seguono per esonerare alcuni progetti specifici dalle disposizioni della direttiva (articolo 2, paragrafo 3);
- il numero e il tipo di progetti ai quali si applica un'esenzione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5 della direttiva, le modalità di autorizzazione delle esenzioni e le modalità seguite per tener conto delle informazioni ambientali nel processo di decisione;
- le disposizioni in atto negli Stati membri in materia di selezione e di individuazione del contenuto della VIA e le modalità di applicazione dei criteri di esame caso per caso e delle soglie;
- le informazioni presentate dai committenti e la loro completezza e le modalità per verificarne la completezza da parte delle autorità competenti;
- gli aspetti connessi alla salute e il rapporto con elementi quali la qualità dell'aria e altro;
- prove sulla possibilità che chi propone i progetti eviti di procedere alla VIA progettandoli in modo tale che rimangano sotto le soglie o i limiti che fanno scattare la VIA (il cosiddetto frazionamento);
- il cumulo dei progetti e le modalità di definizione dei limiti spaziali e temporali;
- le valutazioni dei rischi e i metodi utilizzati per valutare e comunicare il rischio;
- il legame con altre direttive, in particolare la direttiva IPPC e la direttiva "Habitat";

- le disposizioni esistenti per procedere alle consultazioni transfrontaliere;
- le modalità con le quali gli Stati membri affrontano i cambiamenti o le estensioni dei progetti dopo l'autorizzazione;
- le modalità di valutazione e comunicazione delle alternative, comprese le modalità per individuarle e definirle;
- i meccanismi esistenti in materia di partecipazione del pubblico alla luce dell'adozione di una proposta di direttiva (COM(2000)839) che modifica la direttiva VIA per allinearla alle disposizioni della convenzione di Aarhus.

## **1.2. Gruppo di ricerca**

1.2.1 Questa analisi è frutto della collaborazione tra l'unità di valutazione dell'impatto (Impacts Assessment Unit - IAU) della School of Planning (SoP), Oxford Brookes University<sup>5</sup>, e un comitato direttivo composto da personale della Direzione generale Ambiente e un rappresentante degli Stati membri.

## **1.3. Metodologia**

1.3.1 La principale fonte di informazione per questo studio sono state le risposte fornite dagli Stati membri ad un questionario elaborato e pubblicato dalla Direzione generale Ambiente della Commissione (inserito nell'appendice 1 della presente relazione). Per garantire la massima comprensione delle risposte inviate, la DG Ambiente ha chiesto altri chiarimenti a gran parte degli Stati membri su aspetti chiave dell'attuazione della direttiva. Da un esame iniziale delle risposte sono emersi diversi aspetti supplementari che richiedevano altre risposte da parte di singoli Stati membri e il gruppo IAU ha proceduto in questo senso su base individuale. A tutti gli esperti nazionali della VIA sono state inviate anche altre domande che dovevano far capire e interpretare meglio all'IAU il funzionamento della direttiva 97/11/CE di modifica (anche queste domande figurano nell'appendice 1 della relazione). Il gruppo direttivo della DG Ambiente e la Impacts Assessment Unit desiderano ringraziare tutto il personale degli Stati membri che ha collaborato e contribuito a fornire le informazioni necessarie per la relazione. Le risposte al questionario e le altre domande di chiarimento e approfondimento sono state esaminate dal gruppo di progetto, nel cui ambito ogni membro del gruppo era responsabile di una serie di domande.

---

<sup>5</sup> La SoP è il più grande istituto di questo tipo nel Regno Unito e uno dei più grandi d'Europa. L'istituto ha oltre 700 studenti distribuiti tra vari programmi di studi postsecondari, di laurea e di dottorato di ricerca; il personale è composto da oltre 60 persone tra docenti e personale amministrativo, tecnico e di ricerca. L'istituto si è classificato ai primi posti nell'ambito dell'esercizio di valutazione 2001 degli istituti di ricerca, il cosiddetto Higher Education Funding Council for England Research Assessment Exercise. Questa posizione lo colloca tra i primi nuovi istituti universitari di pianificazione del Regno Unito e avalla quanto riportato in studi recenti sugli istituti di pianificazione, che hanno collocato la Oxford Brookes al primo posto nel Regno Unito. L'IAU è un centro ormai consolidato di ricerca, formazione e istruzione nel campo della valutazione d'impatto ambientale (VIA), della politica ambientale e dei processi decisionali in materia di ambiente ed è riconosciuto dall'UE. L'IAU è diretto dal professor John Glasson, che è anche preside della School of Planning.

1.3.2 Per conoscere meglio gli elementi legati all'attuazione della direttiva 97/11/CE, è stata effettuata una ricerca bibliografica sulle attività di ricerca in corso riguardo al funzionamento della direttiva VIA modificata, comprese le cause giudiziarie. L'analisi dei siti web delle istituzioni accademiche europee e dei siti riguardanti le VIA ha inoltre permesso di ottenere altre informazioni sulla pratica in atto nell'UE riguardo alle valutazioni d'impatto ambientale.

#### **1.4. Struttura della relazione**

1.4.1 La relazione tratta principalmente il recepimento e l'attuazione della direttiva 97/11/CE e il funzionamento della direttiva VIA nel suo complesso e non le risposte alle singole domande contenute nel questionario della DG Ambiente. In questo modo si vuole dare un quadro più generale dei progressi avvenuti a livello di recepimento e di attuazione, sottolineando contemporaneamente gli aspetti che meritano maggiore attenzione. La presente introduzione è seguita dal capitolo 2, che presenta gli antefatti all'adozione della direttiva 97/11/CE e i fattori che hanno ispirato le modifiche introdotte dalla direttiva in questione e successivamente esamina i progressi che gli Stati membri hanno realizzato nel recepimento del testo e le problematiche connesse a tale processo. La parte principale della relazione è rappresentata dai capitoli 3 e 4, che riguardano gli elementi dettagliati dell'attuazione della direttiva attraverso l'esame delle principali modifiche introdotte dalla nuova direttiva a livello di selezione (screening), definizione del contenuto della valutazione e verifica, nonché gli elementi principali che la direttiva 97/11/CE intendeva affrontare. Infine, al capitolo 5 viene presentato brevemente un quadro dell'efficacia della direttiva sulla VIA nel suo complesso e vengono illustrate alcune raccomandazioni sul futuro sviluppo della direttiva medesima.

#### **1.5. Terminologia**

1.5.1 A fini di chiarezza e per facilitare la comprensione del testo, vengono presentate le principali espressioni usate nella relazione.

- VIA – Valutazione d'impatto ambientale: il processo di valutazione continuo costituito da varie fasi singole come la selezione dei progetti, l'individuazione del contenuto della valutazione e la partecipazione del pubblico.
- Direttiva VIA: la direttiva nel suo complesso, ovvero la direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE; se nel testo si fa riferimento alla direttiva 85/337/CEE o alla direttiva 97/11/CE, le osservazioni riguardano il singolo strumento citato.
- Informazioni ambientali, compresa la dichiarazione di impatto ambientale: la relazione o la documentazione presentate o acquisite dal committente e trasmesse all'autorità competente che le esamina, nelle quali sono contenute le informazioni ambientali di cui all'articolo 5 della direttiva VIA e che rappresentano il punto di partenza per la partecipazione del pubblico e per la consultazione delle autorità ambientali.

## **2. MOTIVAZIONI DELLA MODIFICA DELLA DIRETTIVA VIA (85/337/CEE)**

### **2.1 Riesami della direttiva 85/337/CEE sulla VIA**

2.1.1 Dalle relazioni del 1993 e 1997 sull'attuazione della direttiva<sup>6</sup> sono emerse ampie divergenze nell'applicazione di alcune delle principali fasi prescritte dalla direttiva all'interno dei vari Stati membri. Gli studi avevano concluso che, al tempo, le disposizioni formali della direttiva erano "in gran parte applicate" nell'UE nel suo complesso, ma per alcuni settori non era ancora chiaro se tutti gli Stati membri stessero rispettando esattamente alcuni elementi chiave, come ad esempio la selezione (o screening). Nell'analisi del 1993 si profilava il pericolo che il margine di discrezionalità che la direttiva concedeva agli Stati membri nel fissare le soglie per la selezione dei progetti dell'allegato II potesse, in generale, andare a discapito delle disposizioni contenute nell'articolo 2, paragrafo 1. Fondamentalmente per questo motivo, la direttiva 97/11/CE ha introdotto un nuovo allegato III, che definisce i criteri di selezione da applicare per fissare le soglie e per l'esame caso per caso dei progetti dell'allegato II. L'analisi metteva inoltre in luce preoccupazioni riguardo al livello e alla qualità delle informazioni trasmesse alle autorità competenti nell'ambito del processo di valutazione d'impatto ambientale. E furono proprio queste preoccupazioni che hanno portato a prevedere nuovi obblighi minimi di informazione (cfr. articolo 3, paragrafo 2 della direttiva 97/11/CE) e le procedure facoltative sulle informazioni da fornire nella valutazione, di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

2.1.2 L'analisi del 1997 ha messo in luce i molti sistemi diversi di VIA che coesistono nell'UE. In base al principio di sussidiarietà, gli Stati membri avevano recepito la direttiva nel diritto nazionale, spesso nell'ambito di sistemi esistenti che si erano creati sulla scia delle tradizioni e della cultura storico-giuridica dei singoli Stati. Nella relazione venivano inoltre illustrati alcuni aspetti legati al linguaggio usato nella direttiva, comprese le rimostranze degli Stati membri sulla chiarezza di alcuni termini impiegati e si è tentato di trovare definizioni o interpretazioni più chiare di alcuni dei termini più importanti, come "progetti".

2.1.3 Entrambe le relazioni hanno constatato l'enorme varietà di procedure di autorizzazione applicate per i diversi tipi di progetti nei vari Stati membri. In alcuni casi gli Stati membri ricorrono ad un'unica procedura per tutti i progetti, mentre altri ne utilizzano due o più (e a volte molte di più), mentre in altri ancora esiste un sistema a due livelli, nell'ambito del quale alcuni aspetti del progetto sono autorizzati ai sensi di una normativa (ad esempio sulla pianificazione del territorio), mentre altri rientrano in una normativa diversa (ad esempio le autorizzazioni ambientali). Tutte queste differenze complicano enormemente la possibilità di comparare direttamente il funzionamento della direttiva tra i vari Stati membri e nell'Unione nel suo complesso. Sotto questo profilo, nel 2002 la situazione è invariata.

---

<sup>6</sup> Commissione delle Comunità europee, *Report from the Commission of the Implementation of Directive 85/337/EEC on the Assessment of the Effects of Certain Public and Private Projects on the Environment and Annexes for Member States*. COM(93) 28 def. – Vol. 12, 1993, Bruxelles, aprile, Commissione delle Comunità europee; Commissione delle Comunità europee, *Report from the Commission of the Implementation of Directive 85/337/EEC on the Assessment of the Effects of Certain Public and Private Projects on the Environment*, 1997, Commissione delle Comunità europee.

2.1.4 Dalla relazione del 1997 è risultato che tutti gli Stati membri avevano provveduto alla VIA dei progetti dell'allegato I, mentre la situazione sui progetti dell'allegato II era molto meno chiara. Gli approcci nei confronti di tali progetti erano diversi, sia a livello di interpretazione che di percezione dell'importanza per alcuni paesi. Gran parte degli Stati membri ricorreva a qualche forma di criterio o soglia di selezione per determinare l'opportunità di sottoporre un progetto dell'allegato II alla VIA: in alcuni casi tali criteri/soglie erano indicativi e dovevano utilizzarsi nell'esame caso per caso, mentre in altri si applicavano soglie vincolanti e se un progetto le superava doveva automaticamente essere soggetto a VIA. In altri casi ancora le soglie erano tali che, all'atto pratico, escludevano automaticamente dalla VIA alcuni tipi di progetti: in questi casi si sono avviate azioni legali che hanno portato ad una giurisprudenza sull'applicazione della direttiva VIA all'interno dell'Unione europea. La relazione del 1997 ha infine rilevato una notevole diversità nel livello delle soglie (superficie, capacità) fissate per gli stessi tipi di progetti nei vari Stati membri.

2.1.5 I principali risultati dell'analisi svolta nel 1997 si possono così riassumere:

- la VIA era un elemento costante dei sistemi di concessione delle autorizzazioni/licenze per i progetti, anche se permanevano ampie differenze rispetto alle procedure interessate (ad esempio diverse fasi procedurali o nessi con altre procedure del caso);
- esistevano diverse interpretazioni e procedure riguardo ai progetti dell'allegato II;
- il controllo di qualità della procedura VIA era scarso;
- gli Stati membri non avevano dato sufficiente importanza alle alternative ai progetti presentati;
- si erano registrati progressi riguardo alla partecipazione e alla consultazione del pubblico;
- gli Stati membri avevano denunciato l'ambiguità e la mancanza di definizioni dei principali termini utilizzati nella direttiva.

## **2.2. Contesto politico e legislativo**

2.2.1 Lo sviluppo della VIA nell'Unione europea può essere visto come un'evoluzione forgiata dagli sviluppi in campo politico e legislativo. Le relazioni quinquennali rientrano in questa evoluzione e nel processo di identificazione dei punti forti, deboli, dei costi e dei benefici dell'applicazione delle procedure di valutazione dell'impatto ambientale. Tale processo ha messo in luce i settori da migliorare e/o le disposizioni generali della direttiva da chiarire o rafforzare. Le relazioni sono state l'unico elemento che ha influenzato lo sviluppo della direttiva VIA. Dalla sua adozione nel 1985 e dopo la scadenza del termine ultimo per il recepimento, fissato al 1988, in diversi casi è stata adita la Corte di giustizia europea, che ha fornito chiarimenti su alcuni elementi chiave e ha contribuito all'interpretazione e, dunque, all'attuazione della direttiva. Dal 1985 l'UE ha anche adottato alcune decisioni politiche fondamentali, che sono state integrate nella direttiva.



2.2.2 La direttiva VIA anticipa molti e importanti cambiamenti avvenuti all'interno dell'UE. Il primo è l'Atto unico europeo del 1986 che, con il trattato di Maastricht del 1992, ha consolidato i più importanti principi della politica ambientale europea, rendendoli un tema centrale delle politiche comunitarie in tutti i settori. È stato quindi adottato il Quinto programma d'azione per l'ambiente, che sottolineava la necessità di un approccio integrato alla protezione e alla gestione dell'ambiente. Sono state infine proposte alcune direttive importanti, che hanno avuto ripercussioni sulla VIA, ad esempio:

- la direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici e la direttiva 92/43/CEE sulla conservazione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatiche, che hanno istituito procedure specifiche di valutazione per i siti di Natura 2000;
- la direttiva 90/313/CEE concernente la libertà di accesso all'informazione in materia di ambiente, che ha ripercussioni sulla partecipazione e consultazione del pubblico nell'ambito del processo di valutazione dell'impatto ambientale;
- la direttiva 96/61/CE sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento, che ha introdotto un nuovo sistema di autorizzazione per molti tipi di progetti inseriti negli allegati alla direttiva VIA; la stessa direttiva 97/11/CE, con il nuovo articolo 2, paragrafo 2 bis, consente agli Stati membri di ricorrere ad un'unica procedura per soddisfare le disposizioni delle direttive 85/337/CEE e 96/61/CE.

2.2.3 La convenzione di Espoo sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, firmata da 29 paesi e dall'UE nel 1991, ha ampliato e rafforzato le disposizioni in materia di consultazione riguardo agli impatti transfrontalieri rispetto alla direttiva 85/337/CEE. Ai sensi della convenzione, si è dovuto modificare gli articoli 7 e 9 della direttiva in questione con la direttiva 97/11/CE, per garantire una maggiore informazione agli Stati membri interessati in caso di impatto transfrontaliero rilevante. Nell'ambito della convenzione, per "impatto transfrontaliero" s'intende *“ogni impatto, e non esclusivamente un impatto di natura mondiale, derivante, entro i limiti di una zona che dipende dalla giurisdizione di una Parte [della convenzione], da una attività prevista la cui origine fisica sia situata in tutto o in parte nella zona dipendente dalla giurisdizione di un'altra Parte”*. Questa definizione riguarda sia i progetti che gli impatti che si estendono oltre i confini nazionali e pertanto non limita il campo di applicazione della convenzione solamente all'esame dei progetti ubicati in prossimità di una frontiera. Inoltre, nella causa C-133/94, *Commissione contro Belgio*, la Corte di giustizia ha concluso che l'obbligo di consultazione previsto all'articolo 7 della direttiva 85/337/CEE non si limita ai progetti ubicati ai confini con altri paesi. La convenzione di Espoo indica un elenco di progetti cui essa è applicabile e tra questi figurano alcuni progetti che non rientrano negli allegati della direttiva 85/337/CEE:

- impianti di produzione e ritrattamento di combustibili nucleari;
- sistemi di estrazione delle acque freatiche (minimo 10 milioni di metri cubi l'anno);
- disboscamento su larga scala.

La direttiva 97/11/CE ha inserito due tipi di progetti nell'allegato I e uno (il disboscamento) nell'allegato II; otto progetti inseriti nella convenzione di Espoo sono stati inoltre spostati dall'allegato II all'allegato I, per allineare la direttiva alla convenzione.

2.2.4 Alla Commissione sono pervenute varie denunce riguardo alla direttiva VIA, alle quali ha dovuto rispondere. Le tabelle e le figure che seguono forniscono precisazioni su tali denunce e su altre procedure; le tabelle presentano dati statistici sul periodo 1997-2001 riguardo ai procedimenti di infrazione relativi all'applicazione del diritto comunitario in materia di valutazione d'impatto ambientale. Per una corretta interpretazione dei dati, nel riquadro 1 vengono definiti i principali termini utilizzati.

#### Riquadro 1

##### **LETTERA DI COSTITUZIONE IN MORA**

La lettera di costituzione in mora è la prima fase di un procedimento d'infrazione. Quando la Commissione ritiene che uno Stato membro non abbia ottemperato agli obblighi previsti dal trattato che istituisce la Comunità europea, invia una lettera di costituzione in mora, dando allo Stato interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

##### **PARERE MOTIVATO**

Il parere motivato viene emesso quando la Commissione ha la certezza di una violazione. L'articolo 226, paragrafo 1 del trattato che istituisce la Comunità europea recita: "La Commissione, quando reputi che uno Stato membro abbia mancato a uno degli obblighi a lui incombenti in virtù del presente trattato, emette un parere motivato al riguardo, dopo aver posto lo Stato in condizioni di presentare le sue osservazioni."

##### **CORTE DI GIUSTIZIA**

Nella fase successiva viene adita la Corte di giustizia e il procedimento d'infrazione diventa allora un procedimento giudiziario. Ai sensi dell'articolo 226, comma 2 del trattato che istituisce la Comunità europea, qualora lo Stato in causa non si conformi a tale parere nel termine fissato dalla Commissione, questa può adire la Corte di giustizia.

##### **CAUSE SU INIZIATIVA PROPRIA**

Le cosiddette cause "su iniziativa propria" vengono avviate direttamente dalla Commissione e prendono spunto principalmente dalle interrogazioni scritte e dalle petizioni del Parlamento europeo. I motivi per cui ve ne sono di più in uno Stato membro rispetto ad un altro sono gli stessi che per le denunce (cfr. sotto). Pertanto, il fatto che la Commissione abbia avviato molte "cause su iniziativa propria" nei confronti di alcuni Stati membri non significa che la situazione in tali Stati sia peggiore rispetto ad altri.



Parere motivato, art. 228																	0	
Adita la Corte di giustizia, art. 228																	0	5
<b>1999</b>																		
Parere motivato																	0	
Adita la Corte di giustizia						1							1				2	
Lettera di costituzione in mora, art. 228						1						1					2	
Parere motivato, art. 228																	0	
Adita la Corte di giustizia, art. 228																	0	4
<b>2000</b>																		
Parere motivato		1					1		1								3	
Adita la Corte di giustizia		1															1	
Lettera di costituzione in mora, art. 228								1									1	
Parere motivato, art. 228																	0	
Adita la Corte di giustizia, art. 228																	0	5
<b>2001</b>																		
Parere motivato											1					1	2	
Adita la Corte di giustizia							1										1	
Lettera di costituzione in mora, art. 228																	0	
Parere motivato, art. 228								1									1	
Adita la Corte di giustizia, art. 228						1											1	5
<b>Totale paese (1997-2001)</b>	0	4	0	0	0	4	2	2	3	0	1	2	2	0	2			
<b>TOTALE UE</b>																		22

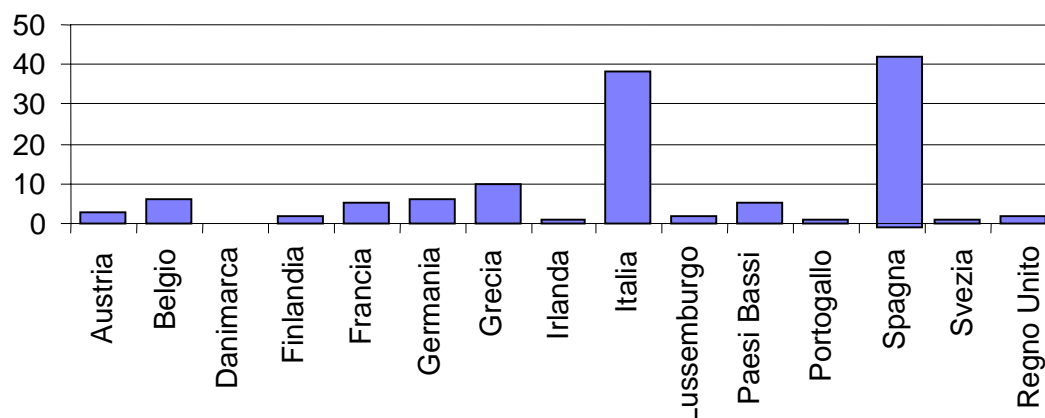


<b>2000</b>																	
Parere motivato							3	1	1		1	3			9		
Adita la Corte di giustizia															0		
Lettera di costituzione in mora, art. 228															0		
Parere motivato, art. 228															0		
Adita la Corte di giustizia, art. 228															0	9	
<b>2001</b>																	
Parere motivato				2			4	3		1	2	6		1	19		
Adita la Corte di giustizia						1						1			2		
Lettera di costituzione in mora, art. 228															0		
Parere motivato, art. 228															0		
Adita la Corte di giustizia, art. 228															0	21	
<b>Totale paese (1997-2001)</b>	1	0	0	0	2	0	2	9	4	1	1	4	11	0	1		
<b>TOTALE UE</b>																36	

**Tabella 3. Valutazione d'impatto: nuovi casi su iniziativa propria avviati per anno**

	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>TOTALE</b>
Austria	0	0	1	0	2	<b>3</b>
Belgio	3	0	1	2	0	<b>6</b>
Danimarca	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Finlandia	0	0	1	0	1	<b>2</b>
Francia	0	0	3	0	2	<b>5</b>
Germania	0	0	1	0	5	<b>6</b>
Grecia	0	2	1	5	2	<b>10</b>
Irlanda	0	0	1	0	0	<b>1</b>
Italia	1	2	10	14	11	<b>38</b>
Lussemburgo	0	1	1	0	0	<b>2</b>
Paesi Bassi	0	0	1	4	0	<b>5</b>
Portogallo	0	0	1	0	0	<b>1</b>
Spagna	1	9	8	12	13	<b>43</b>
Svezia	0	0	1	0	0	<b>1</b>
Regno Unito	0	0	1	1	0	<b>2</b>
<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>32</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>125</b>

**Figura 1. Casi totali avviati su iniziativa propria (1997-2001)**

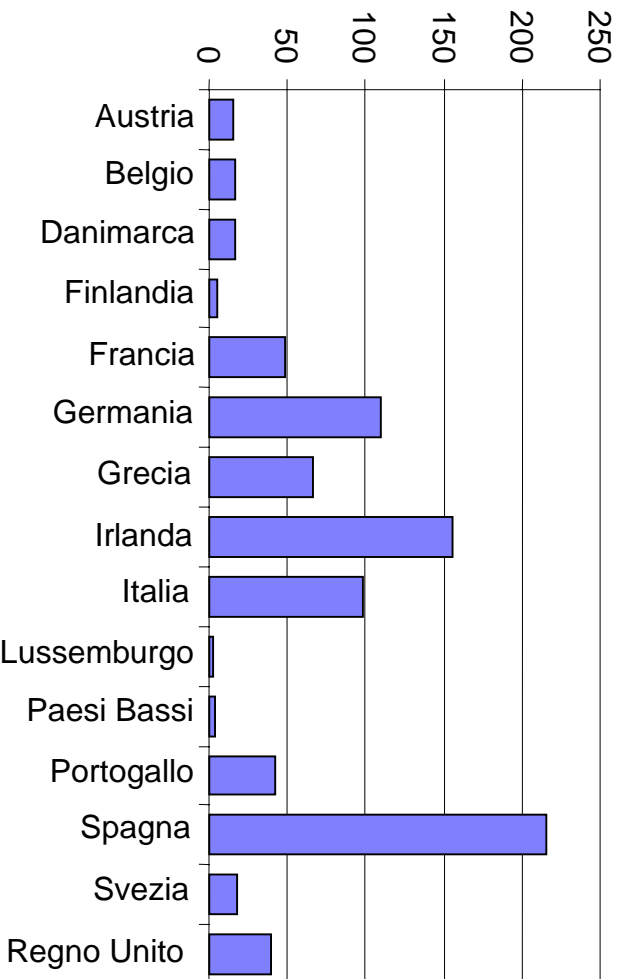


**Tabella 4. Valutazione d'impatto: nuovi casi su denuncia avviati per anno**

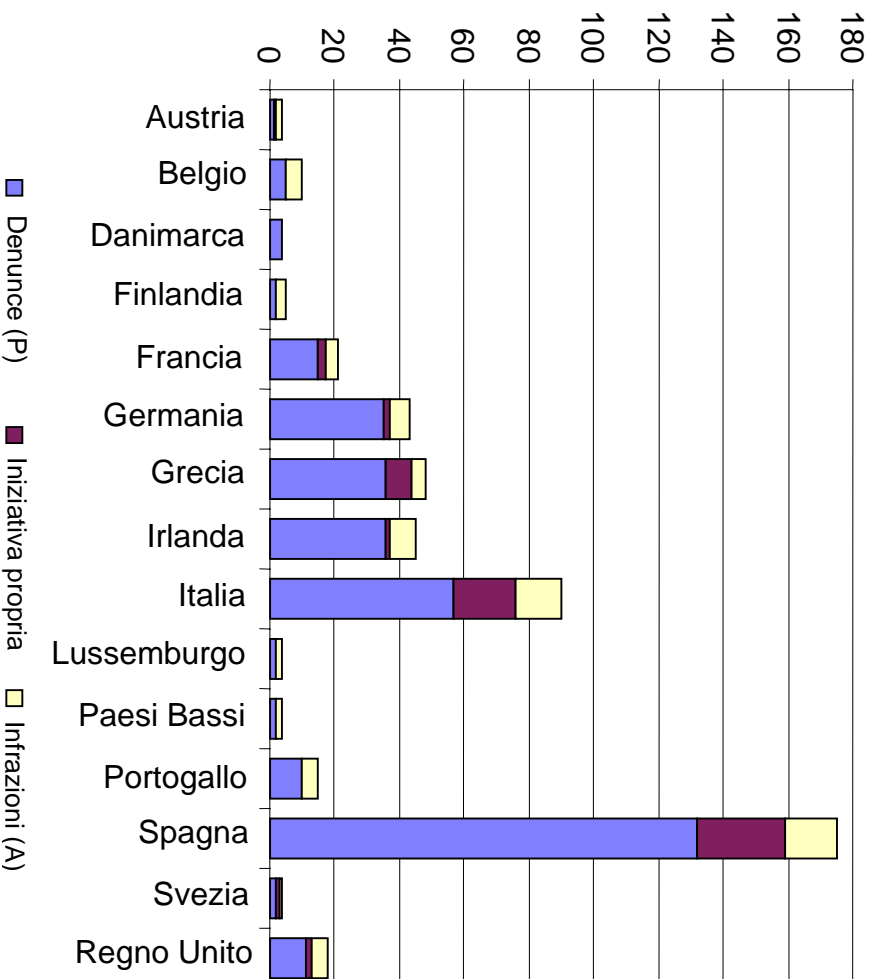
	1997	1998	1999	2000	2001	TOTALE
Austria	5	1	1	4	4	15
Belgio	2	6	3	1	5	17
Danimarca	1	4	7	2	3	17
Finlandia	1	0	1	1	2	5
Francia	13	8	4	10	13	48
Germania	5	18	17	31	39	110
Grecia	5	15	10	20	16	66
Irlanda	14	23	20	67	31	155
Italia	5	13	23	25	32	98
Lussemburgo	1	0	0	0	1	2
Paesi Bassi	0	2	0	2	0	4
Portogallo	6	9	7	15	5	42
Spagna	17	34	38	49	77	215
Svezia	3	4	3	5	3	18
Regno Unito	3	7	11	13	6	40
<b>TOTALE</b>	<b>81</b>	<b>144</b>	<b>145</b>	<b>245</b>	<b>237</b>	<b>852</b>



**Figura 2. Numero complessivo di nuovi casi avviati su denuncia (1997-2001)**



**Figura 3. Valutazione d'impatto: casi aperti (situazione al 25.9.2002)**



2.2.6 Come si può ricavare da queste cifre, va detto che solo una piccola parte delle denunce e dei casi avviati "su iniziativa propria" della Commissione sfociano in procedimenti d'infrazione. Tra il 1997 e il 2001 la Commissione ha aperto 977 denunce (compresi i casi avviati su iniziativa propria) per mancata conformità ed erronea applicazione della direttiva VIA; nello stesso periodo, ha formulato solo 22 pareri motivati per mancata conformità e 36 per erronea applicazione. La situazione è dovuta a due motivi principali, che passiamo ad illustrare.

a) Le denunce possono non essere fondate (ma, secondo le regole di procedura interna, la Commissione è tenuta ad aprire un fascicolo anche quando l'infrazione è molto improbabile<sup>7</sup>). In molti casi è evidente che il pubblico interpreta male la direttiva e il ruolo della Commissione: a volte le persone presentano una denuncia prima ancora che venga avviata qualsiasi procedura amministrativa sostenendo che non si è proceduto alla VIA, quando invece non è possibile rilevare alcuna violazione in una fase troppo precoce, mentre la direttiva stabilisce che la VIA venga effettuata solo prima di dare l'autorizzazione. In altri casi si afferma che un progetto avrà un impatto ambientale rilevante, ma la Commissione non è a conoscenza del fatto che sia in corso una selezione o una procedura di valutazione d'impatto ambientale (e, dunque, che le autorità competenti stiano applicando la direttiva). La Commissione non può valutare l'impatto ambientale dei singoli progetti, ma può solo verificare se la direttiva è stata applicata e come. In altri casi ancora le informazioni fornite nella denuncia non sono abbastanza specifiche per poter verificare se sono attinenti nell'ambito della direttiva (ad esempio la natura del progetto o le fasi della procedura) e i denunciatori non sono in grado di dare maggiori precisazioni. Molti denunciatori sono convinti che una valutazione negativa possa impedire la concessione delle autorizzazioni o che la mancanza della VIA su un progetto dell'allegato II sia, di per sé, una violazione della direttiva. Infine, a volte alcuni casi mettono semplicemente in luce problemi di applicazione del diritto interno, in particolare riguardo a procedure nazionali o regionali.

b) La seconda ragione è che a volte, quando c'è una vera violazione della direttiva messa in luce da una denuncia, da un'interrogazione scritta o da una petizione, gli Stati membri applicano la direttiva o vi si conformano non appena i servizi della Commissione inviano una semplice lettera in cui chiedono informazioni o la Commissione formula un parere motivato. Le violazioni vengono pertanto spesso risolte prima che la Commissione debba emettere un parere motivato.

2.2.7 La disposizione che è più spesso oggetto di un procedimento d'infrazione per la direttiva VIA è l'articolo 4, paragrafo 2, in particolare riguardo 1) alla "selezione" in sé, 2) all'applicazione delle soglie e 3) all'elenco dei progetti dell'allegato II. A norma della direttiva (nella versione originaria e modificata) la valutazione delle caratteristiche dei progetti dell'allegato II (per determinare caso per caso se il progetto deve essere sottoposto alla VIA) spesso non si svolge correttamente (in tal caso, si tratta di un'applicazione erronea). È anche vero che, in alcuni casi, le soglie sono talmente elevate che chi deve decidere spesso non ritiene necessaria una VIA per i progetti di dimensioni più ridotte che invece potrebbero richiederla, magari perché riguardano aree sensibili (anche in questo caso si tratta di erronea applicazione della

---

<sup>7</sup>

In molti casi le denunce non vanno oltre l'esame del caso da parte della Commissione e gli Stati membri non vengono nemmeno informati della denuncia.

direttiva). Infine alcuni Stati membri non risultano conformi alla direttiva perché la normativa nazionale sulla VIA non comprende tutti i progetti dell'allegato II (caso di mancata conformità) (si veda ad esempio la causa C-474/99, Commissione contro Spagna).

2.2.8 I procedimenti d'infrazione per mancata conformità ed erronea applicazione riguardano anche l'articolo 6 (partecipazione del pubblico), nel senso che spesso il periodo di consultazione concesso è troppo breve, e l'articolo 8 della direttiva 85/337/CEE (informazioni raccolte ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 e di cui tener conto nella procedura di autorizzazione). Tutti questi procedimenti riguardano anche l'articolo 3, paragrafo 2 della direttiva 97/11/CE (disposizione transitoria).

2.2.9 Il funzionamento della direttiva VIA è stato oggetto di grande attenzione anche da parte della Corte di giustizia europea. Molte delle cause sulla VIA esaminate dalla Corte riguardavano l'attuazione della direttiva 85/337/CEE da parte degli Stati membri, mentre altre attenevano al funzionamento della direttiva VIA in casi di specie. Non è compito della presente relazione trattare in esteso tutte le cause in materia di VIA sulle quali la Corte di giustizia si è pronunciata, ma nell'ambito della direttiva 97/11/CE è utile citare alcune conclusioni e sentenze fondamentali della Corte, che hanno contribuito a determinare le modifiche apportate alla direttiva originaria. Le principali cause alla base di molte modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE sono le seguenti:

- **causa C-431/92, Commissione delle Comunità europee contro Repubblica federale di Germania** (di seguito C-431/92, causa Grosskrotzenburg);
- **causa C-133/94, Commissione delle Comunità europee contro Regno del Belgio** (di seguito C-133/94 *Commissione contro Belgio*);
- **causa C-72/95 Aannemersbedrijf P.K. Kraaijeveld BV e.a. contro Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland** (di seguito C-72/95, causa delle dighe olandesi);
- **causa C-392/96, Commissione delle Comunità europee contro Irlanda** (di seguito C-392/96 *Commissione contro Irlanda*) (anche se questa sentenza della Corte è successiva all'adozione della direttiva 97/11/CE, la Commissione ha tenuto conto delle problematiche sollevate dal caso al momento di formulare le modifiche).

2.2.10 La Corte di giustizia europea ha costantemente sancito che l'ambito di applicazione e le finalità della direttiva dovessero essere interpretati in senso molto ampio (cfr. ad esempio la causa C-72/95, causa delle dighe olandesi) e che i singoli Stati membri e le autorità competenti non dovessero ridurre lo scopo al momento dell'applicazione pratica. Anche se la direttiva VIA concede in buona parte la discrezionalità nell'applicazione delle procedure alla luce del principio di sussidiarietà, la Corte ha limitato tale margine di discrezionalità concesso agli Stati membri in vari modi. La causa delle dighe olandesi ha messo in evidenza come i poteri discrezionali concessi dalla direttiva non devono essere utilizzati a discapito delle disposizioni generali stabilite dall'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva stessa, secondo il quale tutti i progetti dell'allegato II per i quali si prevede un notevole

impatto ambientale devono essere sottoposti a VIA. In pratica ciò significa che tutti i progetti dell'allegato II devono essere soggetti a una procedura di selezione o screening (con il ricorso all'applicazione di soglie e/o all'esame caso per caso). Nella causa C-133/94 *Commissione contro Belgio*, la Corte di giustizia ha stabilito che gli Stati membri potevano scegliere l'esame caso per caso o la definizione di soglie per selezionare i progetti dell'allegato II. Le sentenze emesse per le cause C-133/94 *Commissione contro Belgio*, C-72/95 sulle dighe olandesi e C-431/92, causa Grosskrotzenburg, hanno inoltre chiarito che, anche se gli Stati membri erano liberi di definire soglie per selezionare i progetti dell'allegato II, tali soglie non potevano essere tali da escludere dalla valutazione intere categorie di progetti. Inoltre, nella causa C-392/96 *Commissione contro Irlanda* la Corte ha ritenuto che i criteri o le soglie di selezione non potevano limitarsi a prendere in considerazione la dimensione dei progetti, ma che si doveva tener conto anche della natura e dell'ubicazione degli stessi. Nella stessa causa la Corte ha inoltre decretato che le soglie o i criteri applicabili ai progetti dell'allegato II non possono essere talmente elevati da indurre a contravvenire all'obiettivo della direttiva suddividendo i progetti in unità più piccole e che occorre valutare anche l'impatto cumulativo di un simile approccio. A seguito delle problematiche sollevate in materia di selezione dei progetti dell'allegato II da tali cause e dei risultati emersi nel corso del riesame del 1993 sul funzionamento della direttiva VIA, nella direttiva 97/11/CE sono stati inseriti l'articolo 4, paragrafo 3 e l'allegato III. Il nuovo allegato contiene i criteri sui quali devono basarsi le soglie e altri criteri di selezione. Nelle cause C-431/92 (Grosskrotzenburg), e C-72/95 (dighe olandesi) la Corte di giustizia ha anche affrontato i temi delle modifiche o delle estensioni dei progetti, stabilendo che le eventuali aggiunte o estensioni ai progetti esistenti devono essere sottoposte a VIA se le loro dimensioni, scala o altri fattori rispondono ai requisiti VIA fissati per un nuovo progetto di quel tipo. Alcuni elementi di queste sentenze si ritrovano nella direttiva VIA modificata dalla 97/11/CE, basti pensare al punto n. 13 inserito all'allegato II che riguarda le modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II.

### **2.3 Recepimento della direttiva 97/11/CE**

#### *Principali elementi della direttiva 97/11/CE*

2.3.1 Per affrontare le problematiche descritte al precedente paragrafo 2.2, la Commissione europea ha proposto una direttiva di modifica (97/11/CE) intesa a rafforzare la direttiva in sintonia con gli ampi sviluppi della politica ambientale della Comunità europea e con i risultati dei riesami quinquennali e a consolidare le modifiche e i chiarimenti contenuti nella convenzione di Espoo e nelle sentenze della Corte di giustizia. La tabella 5 illustra le fonti delle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE, che è stata adottata nel 1997 e che avrebbe dovuto essere recepita nel diritto nazionale degli Stati membri entro il 14 marzo 1999.

**Tabella 5**

<b>Fonti delle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE</b>		
<b>Fonte</b>	<b>Elemento</b>	<b>Modifica nella direttiva 97/11/CE</b>
Relazione 1993	Autorizzazione dei progetti	Articolo 2 modificato, che stabilisce che tutti i progetti devono essere sottoposti a VIA e ad autorizzazione
Relazione 1993	Selezione	Articolo 4, paragrafo 2, allegato III
Relazione 1993	Informazione	Articolo 3 e articolo 5, paragrafo 2
Convenzione di Espoo	Tipi di progetti	Aggiunta di nuovi progetti all'allegato I e spostamento di altri progetti dall'allegato II all'allegato I
Convenzione di Espoo	Consultazione sugli impatti transfrontalieri	Modifica degli articoli 7 e 9
Direttive 79/409/CEE e 90/313/CEE	Zone di protezione speciale	Inserimento nell'allegato III degli impatti sulle zone designate ai sensi delle direttive
Direttiva 96/61/CE	Sovrapposizione di alcuni tipi di progetti	Articolo 2, paragrafo 2 bis, allegato III
Cause C-431/92 (Grosskrotzenburg), C-133/94 (Commissione contro Belgio) e C-72/95 (dighe olandesi)	Limitazione della discrezionalità degli Stati membri di fissare soglie	Articolo 4, paragrafo 3, allegato III
Cause C-431/92 (Grosskrotzenburg), e C-72/95 (dighe olandesi)	Modifiche ed estensioni	Inserimento nell'allegato II delle modifiche ed estensioni a progetti dell'allegato I e dell'allegato II
Causa C-392/96 Commissione contro Irlanda <sup>8</sup>	Frazionamento dei progetti	Inserimento fra i criteri di selezione dell'allegato III l'impatto cumulativo con altri progetti

<sup>8</sup> Anche se questa sentenza della Corte è successiva all'adozione della direttiva 97/11/CE, la Commissione ha tenuto conto delle problematiche sollevate dal caso al momento di formulare le modifiche.

### 2.3.2 Principali modifiche introdotte dalla direttiva 97/11/CE

- Modifiche all'articolo 2
  - Gli Stati membri devono garantire che tutti i progetti sottoposti a VIA siano anche soggetti a un'autorizzazione.
- Modifiche agli allegati
  - È stato aumentato il numero dei progetti dell'allegato I, con 14 nuovi tipi di progetto e l'ampliamento di altri 4.
  - Il numero dei progetti dell'allegato II è aumentato di 8 unità e altri otto progetti sono stati ampliati, mentre uno è stato soppresso (fabbricazione di pannelli di fibre, pannelli di particelle).
  - All'allegato II sono state aggiunte le modifiche ed estensioni ai progetti degli allegati I e II.
- Selezione
  - Gli Stati membri possono specificare i criteri e le soglie per i progetti dell'allegato II, esaminare i progetti caso per caso o ricorrere ad una combinazione dei due sistemi.
  - C'è un nuovo allegato III, dedicato ai criteri di selezione di cui gli Stati membri devono tener conto nell'elaborazione della normativa nazionale e che le autorità competenti devono applicare quando devono selezionare i progetti dell'allegato II e definire le soglie e i criteri di selezione. L'allegato III riguarda elementi quali le caratteristiche e l'ubicazione dei progetti e le caratteristiche dei potenziali impatti quali il cumulo con altri progetti e il rischio.
  - Le autorità competenti devono rendere pubblici i motivi che hanno determinato la richiesta di una VIA in ciascun caso specifico.
- Definizione del contenuto della VIA
  - Su richiesta del committente, le autorità competenti devono dare il proprio parere sul contenuto delle informazioni ambientali che il committente del progetto deve presentare.
  - Gli Stati membri possono chiedere che le autorità competenti forniscano assistenza sul contenuto di tali informazioni anche se il committente non lo ha chiesto.
- Relazione ambientale
  - La disposizione sulla descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente è stata aggiunta come un elemento degli obblighi minimi di informazione che il committente deve presentare in ogni caso.

- Alternative
  - Il committente deve allegare una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale: anche questo rientra tra gli elementi minimi delle informazioni da presentare (cfr. sopra).
- Consultazione e partecipazione del pubblico
  - Oltre agli obblighi di consultazione previsti all'interno di ogni Stato membro, è necessario procedere a consultazioni del pubblico e delle autorità ambientali di altri Stati membri che potrebbero subire le ripercussioni di un progetto.
  - Le decisioni devono tener conto dell'esito di tali consultazioni.
  - Le motivazioni delle decisioni devono essere sempre rese pubbliche.
  - Occorre infine rendere pubbliche anche le principali misure di mitigazione degli impatti adottate.

#### *Disposizioni di recepimento degli Stati membri*

2.3.3 In base alle risposte fornite al questionario della Commissione per la presente relazione, alle domande di chiarimento proposte successivamente e ad altre attività di ricerca, si può affermare che gran parte degli Stati membri ha provveduto al recepimento della direttiva di modifica (cfr. tabella 6). Va anche aggiunto, però, che il recepimento della direttiva nell'ordinamento giuridico di uno Stato membro non significa che tale recepimento sia conforme alla direttiva: la struttura federale/regionale di alcuni Stati membri e il fatto che il questionario sia stato distribuito in massima parte a livello nazionale non permette in alcun modo di stabilire con certezza se la direttiva 97/11/CE sia stata recepita completamente a livello sub-nazionale. Da altri studi svolti sul recepimento della direttiva VIA negli Stati membri a organizzazione federale è emersa la complessità delle diverse disposizioni e procedimenti amministrativi che, dal punto di vista pratico, incide sul funzionamento della direttiva a livello locale<sup>9</sup>. In alcuni casi gli Stati membri hanno riferito che le disposizioni originarie incorporavano già molte delle modifiche introdotte dalla direttiva 97/11/CE, mentre alcuni Stati membri hanno evidenziato che, poiché le loro disposizioni di attuazione originarie erano in via di modifica perché incomplete o perché dovevano conformarsi alla giurisprudenza della Corte di giustizia europea, potevano inserire le disposizioni della direttiva in questione anche se questa era ancora in fase di proposta.

---

<sup>9</sup> Cfr. Prella, R., "Environmental Assessment and Judicial Approaches to Procedural Errors – A European and Comparative Law Analysis", *Journal of Environmental Law*, Vol. 3, n. 2, 2001, pagg. 185-198.

**Tabella 6**

<b>Situazione del recepimento della direttiva 97/11/CE negli Stati membri al 1° novembre 2002</b>	
<b>Stato membro</b>	<b>Situazione del recepimento</b>
Austria	Permangono carenze a livello di recepimento dell'allegato II (punto 1a) in tre Länder (Burgenland, Carinzia e Salisburgo)
Belgio	Il recepimento è incompleto per la Vallonia e le Fiandre
Danimarca	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Finlandia	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Francia	Permangono carenze a livello di recepimento delle disposizioni riguardanti la procedura dell'articolo 1, paragrafo 7 della direttiva 97/11/CE con riferimento ad alcuni progetti. Causa C-348/01 Commissione contro Francia
Germania	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Grecia	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Irlanda	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Italia	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Lussemburgo	Mancato recepimento. La sentenza della Corte di giustizia del 19.2.2002 (causa C2000/366) ha stabilito che il Lussemburgo non aveva recepito la direttiva 97/11/CE; il Lussemburgo sta preparando le proposte di normative per recepire la direttiva
Paesi Bassi	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Portogallo	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Spagna	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Svezia	La direttiva 97/11/CE è stata recepita
Regno Unito	La direttiva 97/11/CE è stata recepita

2.3.4 Molti Stati membri non hanno rispettato, in tutto o in parte, le date fissate per il recepimento. La Germania, ad esempio, ha trasposto la direttiva 97/11/CE nel diritto nazionale solo nel luglio 2001; in altri casi il recepimento è stato alquanto sporadico, e alcune parti del testo comunitario sono state recepite e altre no. Nel caso degli Stati federali si è già detto che la posizione è più confusa. Solo il Belgio ha presentato risposte separate per ciascuna regione e anche in questo caso il recepimento è alquanto disomogeneo: le Fiandre, ad esempio, hanno trasposto molte delle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE nelle disposizioni originarie, ma devono ancora ultimare la normativa nuova di attuazione per completare il recepimento. Anche la Grecia ha incorporato molti degli obblighi previsti dalla direttiva nel diritto nazionale, ma deve ancora conformarsi completamente a tutte le disposizioni. Il Lussemburgo deve ancora recepire la direttiva e al momento dello svolgimento di questo studio la



Commissione stava svolgendo un'indagine. La Commissione aveva in corso procedimenti riguardo a molti altri Stati membri che non avevano provveduto a conformarsi completamente alla direttiva 97/11/CE.

2.3.5 Dai risultati sembra emergere una divisione abbastanza equa tra gli Stati membri che hanno adottato tutte le nuove disposizioni necessarie per attuare la direttiva 97/11/CE e quelli che hanno semplicemente modificato le disposizioni esistenti. Molti Stati membri hanno anche colto l'occasione del recepimento per apportare altri cambiamenti al proprio sistema di valutazione d'impatto ambientale. Come già avveniva con la direttiva VIA originaria, in alcuni paesi la VIA fa parte di un'unica normativa, mentre in altri si applicano normative diverse per i vari tipi di progetti. In alcuni Stati membri, ancora, occorre una normativa VIA distinta per ricalcare le diverse procedure di autorizzazione in uso per i diversi tipi di progetti (ad esempio, autorizzazioni per la pianificazione territoriale e licenze ambientali). La modifica all'articolo 2, paragrafo 1 apportata dalla direttiva 97/11/CE - secondo la quale tutti i progetti di cui all'articolo 4 dovevano essere sottoposti ad autorizzazione - ha fatto rientrare progetti che prima non erano soggetti ad alcuna procedura di autorizzazione; tutto questo ha richiesto nuove procedure che in alcuni paesi dovevano essere formulate per poter applicare la VIA. Per citare un esempio, nel Regno Unito le disposizioni in materia di VIA per "progetti volti a destinare terre incolte o estensioni seminaturali alla coltivazione agricola intensiva" sono entrate in vigore solo nel gennaio del 2002.

#### **Sintesi della direttiva 97/11/CE**

Oltre alle modifiche introdotte a seguito della prima relazione che valutava l'efficacia della direttiva 85/337/CEE, le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE rispecchiano anche gli importanti chiarimenti e il consolidamento proposti dalla Corte di giustizia europea per alcuni elementi della direttiva VIA. La nuova direttiva ha inoltre ampliato la base procedurale grazie all'allegato III, che definisce i criteri di selezione per i progetti dell'allegato II da utilizzare come punto di partenza per la definizione delle soglie e l'adozione di decisioni.

L'analisi del recepimento della direttiva 97/11/CE ha messo in luce che le nuove disposizioni introdotte dalla direttiva devono ancora essere attuate interamente in tutti gli Stati membri. La lentezza registrata in alcuni Stati membri al proposito non è un indice dell'importanza generale che gli Stati membri e la Commissione europea attribuiscono alla VIA come strumento di attuazione di politiche ambientali più ampie.

### 3. DISPOSIZIONI IN VIGORE PER LE FASI PRINCIPALI

#### 3.1 Introduzione

3.1.1 In questa parte della relazione si passa ad esaminare il funzionamento della direttiva modificata negli Stati membri, ed in particolare le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE. Gli Stati membri hanno integrato molti dei nuovi obblighi imposti dalla direttiva 97/11/CE, sia all'origine che nelle successive modifiche ai propri sistemi VIA. Per questo motivo in questa sede non è stato sempre possibile distinguere il funzionamento di un sistema originario dai cambiamenti avvenuti a seguito dell'adozione della direttiva di modifica. In queste pagine vengono esaminate le fasi principali del processo di valutazione d'impatto ambientale, mentre il capitolo 4 tratterà alcuni settori specifici determinanti per il funzionamento della direttiva nel suo complesso. I capitoli 3 e 4 sono il frutto dell'analisi del questionario inviato agli esperti VIA degli uffici ministeriali dei vari Stati membri; in alcuni casi l'analisi è stata rafforzata da un ulteriore contatto con gli esperti VIA, che hanno fornito chiarimenti sulle risposte date o le hanno ampliate. Nonostante queste precauzioni, la qualità e la precisione delle risposte varia notevolmente: si passa così dalle risposte esaurienti che citano tutti i riferimenti alla legislazione, alle norme e alle cause a risposte molto più schematiche date per mancanza di tempo. L'analisi non può pertanto essere precisa come avremmo desiderato e non è stato possibile presentare un raffronto diretto dei dati tra gli Stati membri per tutti gli elementi esaminati.

#### 3.2 Selezione

##### *Introduzione*

3.2.1 Il documento orientativo della Commissione europea<sup>10</sup> definisce la selezione (*screening*) "**quella parte del processo VIA che determina la necessità di una VIA per un determinato progetto**" (<http://europa.eu.int/comm/environment/eia/eia-guidelines/g-screening-full-text.pdf>). Come la maggior parte dei sistemi di valutazione d'impatto ambientale esistenti al mondo, anche la direttiva VIA stabilisce che si proceda alla valutazione d'impatto ambientale "per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale" (articolo 2). La direttiva indica due elenchi di progetti nell'ambito dell'articolo 2, a cui si fa riferimento, rispettivamente, come progetti dell'allegato I e dell'allegato II. Secondo l'articolo 4, paragrafo 1 tutti i progetti elencati nell'allegato I sono obbligatoriamente sottoposti a valutazione; a seguito delle modifiche della direttiva 97/11/CE e delle sentenze della Corte di giustizia, tutti i progetti dell'allegato II devono essere sottoposti a selezione. Ciò significa che, per tali progetti, gli Stati membri devono prima determinare se "si prevede" che essi abbiano un notevole impatto ambientale; in caso affermativo, si applicano tutte le procedure VIA; la decisione riguardo alla selezione (*screening*) presuppone un esame del progetto e dell'ambiente sul quale inciderà per verificare la possibilità che esso abbia "un notevole impatto ambientale". Per agevolare la decisione, la direttiva concede agli Stati membri un certo margine di discrezionalità per determinare la base sulla quale individuare il notevole impatto ambientale.

---

<sup>10</sup> Commissione delle Comunità europee, *Environmental Impact Assessment Guidance on Screening*, Bruxelles, 2001, Commissione delle Comunità europee.

Tuttavia, nel caso *Grosskrotzenburg* e nelle cause *Commissione contro Belgio* e dighe olandesi, la Corte di giustizia ha stabilito che la discrezionalità concessa agli Stati membri era notevolmente limitata e ha fornito chiarimenti sul loro margine d'azione. Con la direttiva 97/11/CE è stato introdotto un nuovo articolo 4, paragrafo 2, in base al quale gli Stati membri devono selezionare i progetti mediante:

- a) un esame del progetto caso per caso,
- b) soglie o criteri fissati dagli Stati membri, oppure
- c) una combinazione delle due procedure descritte alle lettere a) e b).

3.2.2 Dopo le cause *Grosskrotzenburg*, *Commissione contro Belgio* e dighe olandesi, gli Stati membri non hanno più potuto ricorrere alle soglie per escludere intere categorie di progetti, ma solo progetti di dimensioni ridotte o di importanza secondaria. Nella causa C-392/96, *Commissione contro Irlanda*, la Corte di giustizia ha sancito che le soglie non potevano basarsi solo sulla dimensione o su altre caratteristiche fisiche del progetto, ma anche sull'ubicazione e altri fattori ambientali. La direttiva 97/11/CE ha integrato questo principio con l'articolo 4, paragrafo 3, che 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." Tali criteri si basano su:

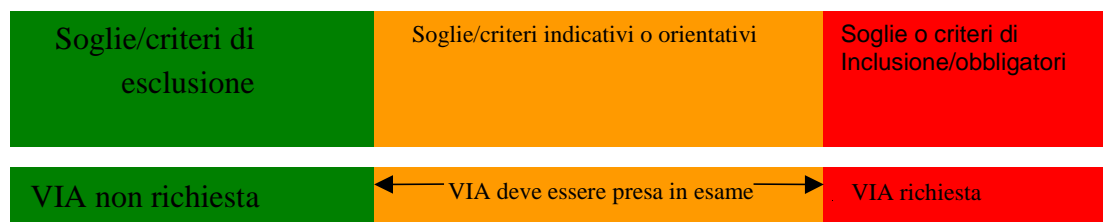
- caratteristiche dei progetti: ad esempio, dimensione, utilizzo delle risorse naturali ecc.;
- localizzazione dei progetti: ad esempio se si trovano in aree sensibili o in prossimità di esse, come le zone umide, siti di flora e fauna selvatiche protette e zone densamente popolate;
- caratteristiche dell'impatto potenziale: ad esempio portata e ordine di grandezza dell'impatto, natura transfrontaliera dell'impatto ecc.

3.2.3 Con l'adozione della direttiva 97/11/CE e l'applicazione delle sentenze nelle cause già citate, gli Stati membri hanno elaborato diversi tipi di soglie di selezione per i progetti dell'allegato II:

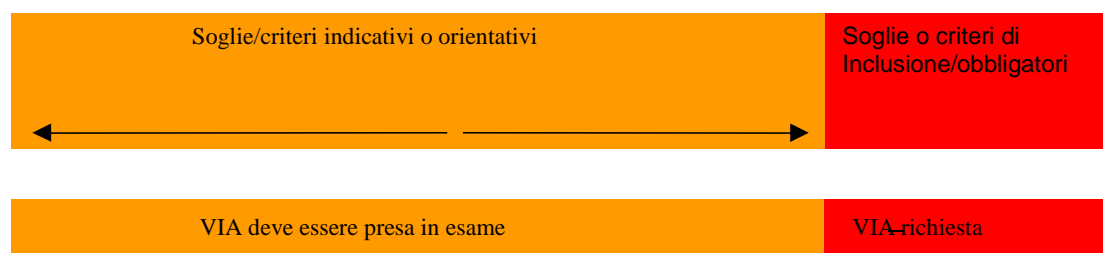
- soglie o criteri di inclusione o vincolanti – i progetti di una certa dimensione, situati in un'area particolare o che hanno altre caratteristiche determinate devono essere obbligatoriamente sottoposti a VIA;
- soglie o criteri indicativi o orientativi – le soglie vengono fornite a titolo puramente orientativo: in questo caso si ritiene che i progetti che superano una certa dimensione o altri livelli soglia/criteri vadano verosimilmente sottoposti a VIA, mentre i progetti che non superano tali soglie tendenzialmente non richiedono una VIA, ma devono comunque essere esaminati caso per caso per verificare la possibilità che abbiano un notevole impatto ambientale;
- soglie o criteri di esclusione – i progetti al di sotto di una determinata dimensione, o aventi un'ubicazione particolare o altre caratteristiche non devono essere sottoposti a VIA.

Tutti questi criteri e soglie devono basarsi sui criteri di selezione dell'allegato III. Per i paesi che non adottano integralmente una valutazione caso per caso per i progetti dell'allegato II, il ricorso simultaneo alle soglie e all'esame caso per caso può essere definito come l'approccio del "semaforo" (cfr. figura 4); se non esistono soglie di esclusione, si è in presenza di un approccio del "semaforo" modificato (cfr. figura 5).

**Figura 4: L'approccio del "semaforo"**



**Figura 5: L'approccio del "semaforo" modificato**



*Modifiche apportate agli allegati I e II dalla direttiva 97/11/CE*

3.2.4 La direttiva 97/11/CE ha modificato i due elenchi di progetti dell'allegato I e dell'allegato II: è aumentato il numero di progetti dell'allegato I, con l'aggiunta di 14 nuovi tipi e l'ampliamento di altri 4; alcuni progetti che prima figuravano all'allegato II sono stati spostati nell'allegato I se superavano una certa soglia: per esempio, gli impianti per l'allevamento intensivo di pollame o di suini rientravano tutti nell'allegato II, mentre ora, con la direttiva 97/11/CE, i progetti con più di 85 000 posti per broiler, 60 000 posti per galline, 3 000 posti per suini da produzione (di oltre 30 kg) o 900 posti per scrofe rientrano nell'allegato I, che impone la VIA. All'allegato II sono stati aggiunti 8 progetti e altri 8 sono stati ampliati. L'indagine della Commissione intendeva sondare l'opinione degli Stati membri riguardo al funzionamento e all'efficacia della ripartizione dei progetti tra i due allegati e verificare se le soglie e i criteri dell'allegato I fossero fissati correttamente e facessero scattare l'obbligo di procedere alla VIA nei casi opportuni.

3.2.5 Alcuni Stati membri contestano lo spostamento di alcuni progetti - come l'allevamento intensivo di suini - nell'allegato I in funzione delle dimensioni e dell'impatto probabile. Si esprime timori sulla vaghezza di alcune descrizioni: per citare un esempio le cave e attività minerarie a cielo aperto (allegato I, punto 19) potrebbero includere anche sistemi di bonifica del territorio e in tal caso si ritiene che la procedura dell'esame caso per caso sia più opportuna per stabilire la necessità di una VIA. Alcuni Stati hanno inoltre sostenuto l'opportunità di una maggiore flessibilità nel gestire il funzionamento dell'allegato I, per poter adeguare le soglie in funzione della situazione nazionale e delle condizioni socioeconomiche dei singoli paesi. Alcuni Stati membri, infine (Austria, Belgio-Bruxelles, Francia, Grecia, Irlanda, Pesi Bassi e Portogallo), hanno fissato le soglie a valori più bassi di quelli dell'allegato I: per alcuni Stati membri le soglie della direttiva sono troppo elevate per i paesi di piccole dimensioni.

3.2.6 Gli Stati membri erano abbastanza concordi sull'utilità delle soglie applicate nell'ambito dell'allegato I, ma alcuni hanno espresso dubbi sulle motivazioni delle soglie e c'era una certa preoccupazione per il fatto che non tutte fossero chiare: nel caso del punto 16 dell'allegato I (Gasdotti, oleodotti o condutture per prodotti chimici) non è chiaro se la soglia degli 800 mm si applichi al diametro interno o esterno. Alcuni Stati membri propongono di applicare soglie più adeguate per alcuni progetti, fra i quali:

- la produzione di azoto organico per gli impianti di allevamento intensivo (allegato I, punto 17);
- la dimensione del progetto piuttosto che la stazza delle imbarcazioni per i porti commerciali (allegato I, punto 8 b);
- le risorse alimentate o la produzione per progetti come le acciaierie integrate di prima fusione della ghisa e dell'acciaio e gli impianti chimici integrati (allegato I, punti 4 e 6).

3.2.7 Agli Stati membri è stato chiesto se ritenessero motivato spostare alcuni progetti dall'allegato II all'allegato I. Alcuni avevano già provveduto a farlo inserendo alcuni progetti nelle rispettive versioni dell'allegato I o imponendo soglie vincolanti per alcuni progetti dell'allegato II; la maggior parte delle risposte metteva però in luce una certa opposizione a tale spostamento (da parte di Austria, Danimarca, Grecia, Paesi Bassi, Spagna, Svezia e Regno Unito). C'era una certa unanimità nel ritenere che i tempi fossero prematuri per stabilire se gli elenchi degli allegati I e II dovessero essere ancora modificati e se si dovesse studiare più a fondo il nesso tra gli allegati e le modalità pratiche di funzionamento del sistema nell'intera UE. È stata anche suggerita la necessità di disporre di dati più affidabili sulle diversità [tra gli Stati membri] e di verificare se tali divergenze dipendessero da elementi geografici, socioeconomici o di altro tipo. Alcuni Stati membri (Belgio-regioni fiamminga e vallone e Italia) ritengono però che siano possibili adeguamenti e tra le proposte figura la fusione dei due allegati con l'introduzione di soglie obbligatorie per la VIA per ciascuna categoria di progetti. L'Austria, la Francia e la Germania utilizzano già questo sistema e nella legislazione nazionale in materia non fanno differenza tra progetti dell'allegato I e dell'allegato II.

3.2.8 Oltre metà delle risposte indicava che la normativa nazionale di applicazione prevede la VIA per altre categorie di progetti rispetto a quelle indicate negli allegati I e II (quella più citata sono i campi da golf). Vengono inoltre proposte aggiunte agli allegati, alcune delle quali sono illustrate di seguito (in alcuni casi gli Stati membri che le hanno suggerite vi hanno già provveduto nell'ordinamento nazionale):

- impianti che utilizzano sostanze ad alto rischio biologico;
- impianti che utilizzano organismi geneticamente modificati come i laboratori, gli impianti di prova e le aree sperimentali;
- i poligoni di tiro;
- i piloni per i telefoni mobili;
- la produzione di pannelli di fibra;
- gli acceleratori di particelle (50 MeV e superiori);

- gli allevamenti intensivi di bovini adulti e vitelli;
- i campi di addestramento militare;
- la produzione di calce.

Dalle risposte non risulta tuttavia chiaro se i cambiamenti proposti si riferiscano all'allegato I o II, anche se si può ritenere che la maggior parte di essi riguardi l'allegato II.

3.2.9 La proposta di inserire l'allevamento intensivo di bovini adulti e vitelli potrebbe essere esaminata più approfonditamente, perché ci sono elementi per affermare che questo tipo di allevamento di bestiame produce, in alcuni paesi, elevati livelli di inquinamento da ammoniaca e potrebbe essere necessario intervenire per soddisfare gli obblighi del protocollo UNECE per ridurre l'acidificazione, l'eutrofizzazione e l'ozono troposferico (il protocollo sui multicomponenti). La proposta di aggiungere la costruzione, la modifica o l'estensione dei campi di addestramento militare (per uno sviluppo effettivo di 100 ha o più) è interessante perché riguarda il settore della difesa/sicurezza, che è spesso esentato dalla VIA. La proposta è giustificata principalmente dal fatto che queste zone di addestramento si trovano spesso in prossimità di aree naturali protette. Le proposte citate non devono essere interpretate come una richiesta generale di ampliare il campo di applicazione degli allegati I e II. Vari interpellati hanno risposto al questionario dicendo che non c'era motivo di aggiungere altri tipi di progetti agli allegati in questa fase, perché ritenevano prematuro apportare altri cambiamenti a modifiche di per sé già recenti. Alcuni Stati membri hanno già ampliato l'elenco dei progetti dell'allegato II, includendo alcuni dei tipi citati sopra, e riconoscono che la direttiva VIA e le procedure nazionali garantiscono la flessibilità necessaria per aggiungere nuovi progetti all'allegato II, se necessario. Il fatto che altri Stati non abbiano provveduto a tali ampliamenti e, ciononostante, proponano di inserire alcuni progetti negli allegati può significare che occorre chiarire il concetto di discrezionalità concessa agli Stati membri in merito all'estensione del campo di applicazione dell'allegato II.

**Sintesi dei risultati principali:** Modifiche apportate agli allegati I e II dalla direttiva 97/11/CE

In apparenza non c'è grande preoccupazione riguardo all'attuale suddivisione tra progetti dell'allegato I e dell'allegato II e alla flessibilità che la direttiva garantisce agli Stati membri, che possono aumentare il numero di progetti inseriti nell'allegato I. Gli Stati membri mostrano un discreto sostegno all'utilizzo delle soglie nell'ambito dell'allegato I.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. i)*

### **Selezione dei progetti dell'allegato II a seguito dell'adozione della direttiva 97/11/CE**

3.2.10 Gran parte degli Stati membri ricorre ad entrambe le procedure - esame caso per caso e applicazione di soglie - (cfr. tabella 7).

**Tabella 7 Allegato II: meccanismi di selezione nei vari Stati membri**

<b>Austria</b>	<p>La selezione si basa sulle soglie e sull'esame caso per caso. Il raggiungimento di alcune soglie fa scattare obbligatoriamente la VIA; le soglie indicative vengono applicate unitamente all'esame caso per caso, mentre nelle aree sensibili i valori delle soglie applicate sono in genere dimezzati. Vengono anche utilizzate soglie di esclusione; i nuovi progetti o le modifiche di progetti esistenti che raggiungono un valore inferiore al 25% della soglia applicabile non richiedono una VIA.</p>
<b>Belgio</b>	<p>(Bruxelles)</p> <p>Si applicano soglie che fanno scattare la VIA obbligatoria per alcuni tipi di progetti (soglie di categoria A), mentre si applicano soglie indicative (di categoria B) unitamente all'esame caso per caso. Le soglie indicative (categoria B) fungono anche da soglie di esclusione per gli impianti di dimensioni ridotte.</p> <p>(Fiandre)</p> <p>In teoria, nella normativa prevista viene proposto un elenco di tipi di progetti/attività (comprese alcune soglie) per i quali la VIA sarà obbligatoria; un secondo elenco stabilirà le attività che richiederanno l'esame caso per caso.</p> <p>(Vallonia)</p> <p>Si applica un sistema di soglie fisse obbligatorie, al di sotto delle quali non è richiesta la VIA.</p>
<b>Danimarca</b>	<p>I progetti dell'allegato II vengono principalmente selezionati caso per caso, secondo i criteri dell'allegato III. Esiste un numero circoscritto di soglie obbligatorie e/o di criteri legati all'ubicazione, al di sotto dei quali si procede ad un esame caso per caso. Non sono invece applicate soglie di esclusione.</p>
<b>Finlandia</b>	<p>Ad alcuni progetti dell'allegato II si applicano soglie obbligatorie; per gli altri progetti dell'allegato II la selezione si basa principalmente sull'esame caso per caso ai sensi dell'allegato II; non si applicano soglie indicative o di esclusione.</p>
<b>Francia</b>	<p>Si applicano soglie e criteri di esclusione (di natura tecnica, economica e legati al tipo di proposta). In teoria, tutti i progetti che non sono esclusi in base a tali criteri/soglie sono soggetti a VIA. In alcuni casi si procede ad una VIA semplificata, se non si ritiene necessaria una VIA integrale.</p>
<b>Germania</b>	<p>È in uso un sistema di soglie obbligatorie; al di sotto di esse, vengono fissate soglie aggiuntive per distinguere tra una selezione generale e una selezione in base al sito. Nel caso della cosiddetta "selezione generale", devono essere presi in esame integralmente i criteri basati sull'allegato III; per la "selezione in base al sito" del progetto, le soglie sono inferiori e si ispirano a criteri riguardanti unicamente il sito proposto per il progetto.</p>



<b>Grecia</b>	Per i progetti dell'allegato II si utilizza un elenco che definisce le soglie e i criteri oltre i quali è sempre necessaria la VIA. Per i progetti che non superano tali limiti si applica una procedura "VIA semplificata".
<b>Irlanda</b>	Per ciascuna categoria di progetti dell'allegato II sono state definite soglie obbligatorie. È previsto lo svolgimento di una VIA anche se il progetto rientra entro tali soglie ma l'autorità competente ritiene che esso possa avere un notevole impatto ambientale (facendo riferimento ai criteri dell'allegato III). Non vengono invece applicate soglie di esclusione.
<b>Italia</b>	Viene utilizzato un elenco per individuare i progetti dell'allegato II che devono essere sottoposti obbligatoriamente a VIA. Gli altri progetti dell'allegato II vengono valutati applicando sia soglie che un esame caso per caso. Per quasi tutti i progetti dell'allegato II sono state fissate soglie di esclusione.
<b>Lussemburgo</b>	Non sono disponibili informazioni.
<b>Paesi Bassi</b>	Per i progetti dell'allegato II vengono fissate soglie oltre le quali si procede ad un esame caso per caso (secondo i criteri dell'allegato III); se le soglie non vengono superate non si procede alla VIA.
<b>Portogallo</b>	Vengono applicate soglie obbligatorie per selezionare i progetti dell'allegato II. Nelle zone sensibili si applicano soglie diverse, mentre non si ricorre all'esame caso per caso per la selezione.
<b>Spagna</b>	Per individuare i progetti che richiedono obbligatoriamente una VIA vengono usate soglie obbligatorie. Gli altri progetti dell'allegato II vengono valutati tramite esame caso per caso e applicando soglie indicative. Non esistono invece soglie di esclusione.
<b>Svezia</b>	Alcuni tipi di progetti comportano, in genere, una VIA (ferrovie, strade, produzione di cemento); per gli altri progetti si applicano sia soglie obbligatorie che l'esame caso per caso. Non esistono invece soglie di esclusione.
<b>Regno Unito</b>	La selezione comporta l'applicazione congiunta di soglie indicative ed esami caso per caso. Vengono fissate soglie di esclusione, al di sotto delle quali non è necessaria la VIA (eccetto in circostanze eccezionali, quando il Segretario di Stato può riservarsi il diritto di imporre una VIA).

In Austria, Belgio (regione di Bruxelles), Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna e Regno Unito vengono utilizzate soglie per esonerare dalla VIA i progetti che non raggiungono determinate dimensioni o criteri. È tuttavia importante illustrare meglio questa affermazione, visto che nei singoli Stati membri si applicano strategie diverse per diversi tipi di progetti. Le soglie di esclusione non sono necessariamente applicate a tutti i tipi di progetti in tutti i paesi citati: in alcuni casi le soglie obbligatorie (o di inclusione) fungono anche da soglie di esclusione, nel senso che se un progetto supera una determinata soglia la VIA è sempre necessaria e, al contrario, se non la supera non è richiesta. Alcuni Stati membri, ma non tutti, esaminano alcuni progetti anche se non superano le soglie; in altri casi ancora, i

progetti al di sotto delle soglie obbligatorie sono sottoposti a una procedura VIA semplificata. Austria, Francia, Germania e Grecia non fanno distinzione tra progetti dell'allegato I e dell'allegato II e basano la selezione sull'applicazione di soglie di inclusione o obbligatorie e sull'esame caso per caso del progetto e dell'ambiente in cui sarà ubicato per i due gruppi di progetti. In alcuni casi ai progetti dell'allegato II si applicano solo soglie obbligatorie e per i progetti che non le superano la selezione avviene mediante esame caso per caso. Nei paesi in cui si ricorre a questa prassi gli intervistati ritengono, in genere, che c'è una necessità limitata di procedere a selezione al di sotto delle soglie, in quanto le soglie obbligatorie, a loro parere, sono fissate ad un livello molto basso (Belgio - Fiandre e Vallonia, Irlanda, Portogallo e Spagna). In alcuni dei casi descritti le autorità competenti possono chiedere al committente di effettuare una VIA anche se il progetto non supera la soglia prefissata o a volte si avvia una procedura VIA semplificata. In alcuni Stati membri esiste un sistema di valutazione d'impatto ambientale a più livelli, fondato in massima parte sull'applicazione di soglie obbligatorie: al di sopra di tali soglie la VIA è sempre necessaria; al di sotto basta una VIA semplificata o una relazione sul progetto. In Grecia questa procedura comprende la risposta ad un questionario, mentre in Belgio, a Bruxelles, il committente deve presentare una relazione ambientale per gran parte dei progetti dell'allegato II, a meno che il governo non ritenga necessaria una VIA completa. L'uso di un sistema a più livelli per la VIA presenta il vantaggio di garantire che tutti i progetti dell'allegato II sono sottoposti ad una qualche forma di valutazione e relazione, ma in questi casi le disposizioni della direttiva saranno soddisfatte solo, nell'ambito della VIA semplificata, se non si rilevano impatti ambientali notevoli.

3.2.11 Alcuni Stati membri (tra cui Danimarca e Finlandia) hanno spostato alcuni tipi di progetti dell'allegato II all'allegato I della propria normativa. In alcuni Stati membri sono state fissate soglie obbligatorie per determinati progetti dell'allegato II e, in questi casi specifici, si applica una procedura di valutazione basata sull'esame caso per caso per i progetti che non superano le soglie obbligatorie (secondo l'approccio del "semaforo" modificato, cfr. paragrafo 3.2.3). In Danimarca, Svezia e Finlandia si applica l'esame caso per caso nella maggior parte dei progetti dell'allegato II che non sono stati spostati negli elenchi nazionali obbligatori (allegato I). Non sono invece chiare le procedure di selezione applicate in alcuni Stati federali, dove la responsabilità della VIA è demandata a livello regionale e mancano dati sulle modalità di funzionamento del sistema VIA in queste realtà. Non sono disponibili informazioni nemmeno sulle modalità seguite dalle autorità competenti degli Stati membri per l'applicazione pratica delle soglie o degli esami caso per caso.

3.2.12 Nella maggior parte degli Stati membri sono stati fissati particolari criteri di selezione o soglie indicative o vengono applicati i criteri di selezione dell'allegato III. Quando gli Stati membri hanno applicato criteri propri, questi si basano in massima parte sull'elenco dell'allegato III, ma ne prevedono anche altri, ad esempio per le aree designate specificamente a livello nazionale o per altri fattori quali i paesaggi d'interesse storico-culturale o le caratteristiche archeologiche. In generale, gli Stati membri esprimono un parere positivo sull'efficacia dei criteri di selezione dell'allegato III. Su invito della Commissione, gran parte dei paesi (tra cui Austria, Danimarca, Finlandia, Irlanda, Paesi Bassi, Spagna, Svezia e Regno Unito) ha ormai trasposto direttamente l'allegato III nel diritto nazionale. Da alcune risposte si evince che i criteri dell'allegato III hanno contribuito a rendere più chiaro e trasparente il processo, mentre da altre risulta che sono confusi, troppo tecnici e soggettivi.

3.2.13 In alcuni Stati membri il processo di selezione è complicato dal fatto che alcuni progetti dell'allegato II devono ottenere un'autorizzazione di pianificazione territoriale o una concessione edilizia, mentre per altri basta un'autorizzazione ambientale (simile a quella prevista dalla direttiva IPPC) e per altri ancora sono necessarie entrambe. La selezione si basa spesso sulle soglie e sui criteri applicabili nell'ambito dell'autorizzazione specifica richiesta e dalle risposte non è chiaro se tali soglie e criteri sono o possono essere applicati regolarmente. A titolo di esempio, tipi di progetti simili possono essere selezionati in base a criteri diversi, in alcuni casi in base alla dimensione del progetto in termini di superficie del terreno e in altri, appartenenti alla stessa categoria, in base al tasso di emissioni o di consumo energetico.

3.2.14 In alcuni Stati membri la legislazione nazionale in materia impone la VIA nel caso di un progetto dell'allegato II solo se sono probabili rilevanti effetti ambientali sfavorevoli o negativi, anche se l'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva non specifica tra effetti positivi e negativi. Quando vengono considerati solo gli effetti "sfavorevoli" o "negativi" rilevanti ai fini della VIA, tali effetti non vengono rapportati agli effetti positivi: così in Austria, ogni singolo impatto negativo notevole comporta la necessità di procedere alla VIA, anche se ci sono notevoli effetti positivi. Se l'unico parametro per la VIA sono gli effetti negativi rilevanti è necessario attivare controlli molto approfonditi per verificare che le autorità competenti non approfittino di questo sistema per privilegiare i vantaggi economici a discapito delle istanze ambientali.

**Sintesi dei risultati principali:** Selezione dei progetti dell'allegato II

Gli Stati membri sono ricorsi alla flessibilità di cui all'articolo 4, paragrafo 2 e infatti nell'Unione europea vengono usati sistemi diversi di selezione. Molti Stati membri utilizzano il sistema del "semaforo" e hanno fissato soglie di inclusione, esclusione e soglie indicative o di orientamento. A volte, tuttavia, gli Stati membri utilizzano vari approcci diversi, che prevedono procedure differenti per i vari tipi di progetti e in alcuni casi si applicano solo soglie obbligatorie o di inclusione. Solo pochissimi Stati membri ricorrono all'esame caso per caso per tutti i tipi di progetti. Dall'analisi delle procedure di selezione emergono alcuni aspetti principali, che passiamo ad illustrare.

Dagli elementi considerati in questa sede non è chiaro se tutti i progetti dell'allegato II siano soggetti sistematicamente a una procedura di selezione; in alcuni casi sono disponibili pochi dati che dimostrino che viene effettuata la selezione se non vengono superati i criteri o le soglie obbligatori fissati a livello nazionale.

Non ci sono molti elementi per capire le modalità pratiche di funzionamento dei sistemi di selezione esistenti a livello di autorità competenti.

Vengono forniti pochi esempi di come avvenga il processo di selezione a livello regionale all'interno degli Stati federali.

**Intervento:** Cfr. raccomandazione 5.4.2, lettere a), c), d), i) e j).

### *Esempi di soglie/criteri per alcuni progetti*

3.2.16 Dalle analisi precedenti e da altri studi sono emersi alcuni problemi particolari di selezione, tra cui una mancanza di omogeneità degli approcci e problemi riguardo alla definizione o all'interpretazione di alcuni tipi di progetti. Proponendo il questionario, la Commissione intendeva ottenere informazioni dagli Stati membri sulle soglie e i criteri di selezione impiegati nella valutazione dei progetti seguenti:

- Allegato II, punto 1 d) Rimboschimento e disboscamento
- Allegato II, punto 1 e) Impianti di allevamento intensivo di animali
- Allegato II, punto 3 h) Impianti per la produzione di energia idroelettrica
- Allegato II, punto 3 i) Impianti di produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento (centrali eoliche)
- Allegato II, punto 4 c) Fonderie di metalli ferrosi
- Allegato II, punto 5 b) Impianti destinati alla fabbricazione di cemento
- Allegato II, punto 10 b) Progetti di riassetto urbano
- Allegato II, punto 10 c) Costruzione di ferrovie, di piattaforme intermodali e di terminali intermodali
- Allegato II, punto 10 d) Costruzione di aerodromi
- Allegato II, punto 10 e) Costruzione di strade.

3.2.17 I risultati ottenuti mettono in luce approcci molto diversi. Nella maggior parte degli Stati membri alcuni tipi di progetti sono stati suddivisi: per esempio, all'allegato II i progetti del punto 1 d) (Rimboschimento e disboscamento) sono divisi in due, come quelli del punto 10 c) (Costruzione di ferrovie, di piattaforme intermodali e di terminali intermodali). Nel caso degli impianti di allevamento intensivo di animali (allegato II, punto 1 e) tipi diversi di allevamenti di animali vengono sottoposti a VIA: in Austria, ad esempio, le soglie per gli allevamenti di pollame si basano su tipi di produzione diversi e sono fissate a 48 000 unità per le galline ovaiole, le giovani galline o i tacchini e a 65 000 per i broiler; in Belgio (Vallonia) sono state fissate soglie obbligatorie per le anatre, le oche e i tacchini (oltre 25 000 esemplari), mentre in Danimarca si applicano soglie obbligatorie pari a 2 400 posti per i suini compresi tra 30 e 100 kg e a 750 posti per le scrofe. L'appendice 3 fornisce una sintesi delle soglie applicate ai progetti elencati al punto 3.2.16. Alcuni Stati membri applicano il sistema del "semaforo" alla selezione, con soglie di esclusione (semaforo VERDE), soglie e criteri indicativi per l'esame caso per caso (semaforo GIALLO) e soglie di inclusione, cioè obbligatorie (semaforo ROSSO) (cfr. figure 6-11). Va comunque sottolineato che spesso le soglie vengono utilizzate congiuntamente ad altri criteri di selezione, come quelli dell'allegato III, e per questo una comparazione rigida delle soglie applicate nei vari Stati membri può essere fuorviante.

3.2.18 I livelli di alcune soglie sono estremamente diversi. Per citare un esempio, per i progetti di rimboschimento la superficie rimboscata a partire dalla quale è necessaria una VIA è fissata a 30 ha in Danimarca, a 50 ha in Spagna e Germania, a 200 ha in Finlandia e a 350 ha in Portogallo. Sono state fornite poche motivazioni per la scelta dei valori-soglia e non è chiaro come sia stato utilizzato l'allegato III per fissare le soglie obbligatorie relative alle dimensioni dei progetti. Alcuni Stati membri ritengono che molti progetti richiedano comunque una VIA, a prescindere dalla dimensione del progetto, dalla sua ubicazione o da altre sue caratteristiche: è il caso dei progetti di disboscamento e delle centrali idroelettriche in Svezia, delle fonderie di metalli ferrosi in Danimarca e Grecia, della fabbricazione di cemento in Danimarca, Finlandia, Grecia, Irlanda e Svezia, delle ferrovie in Germania, Grecia e Irlanda e delle piattaforme intermodali, degli aerodromi e delle strade in Grecia.

Figura. 6

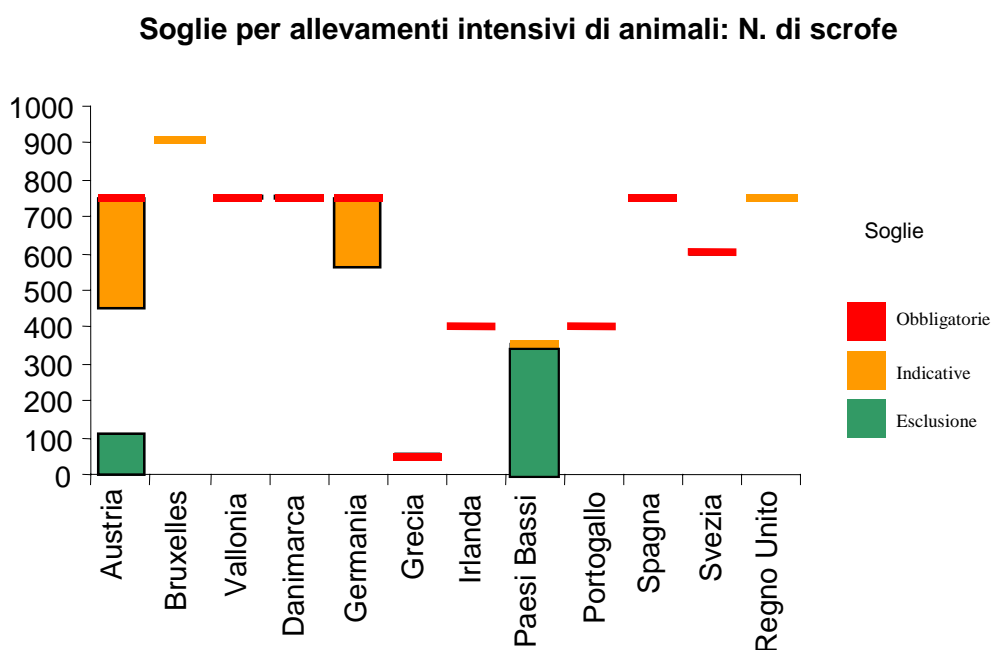


Fig. 7

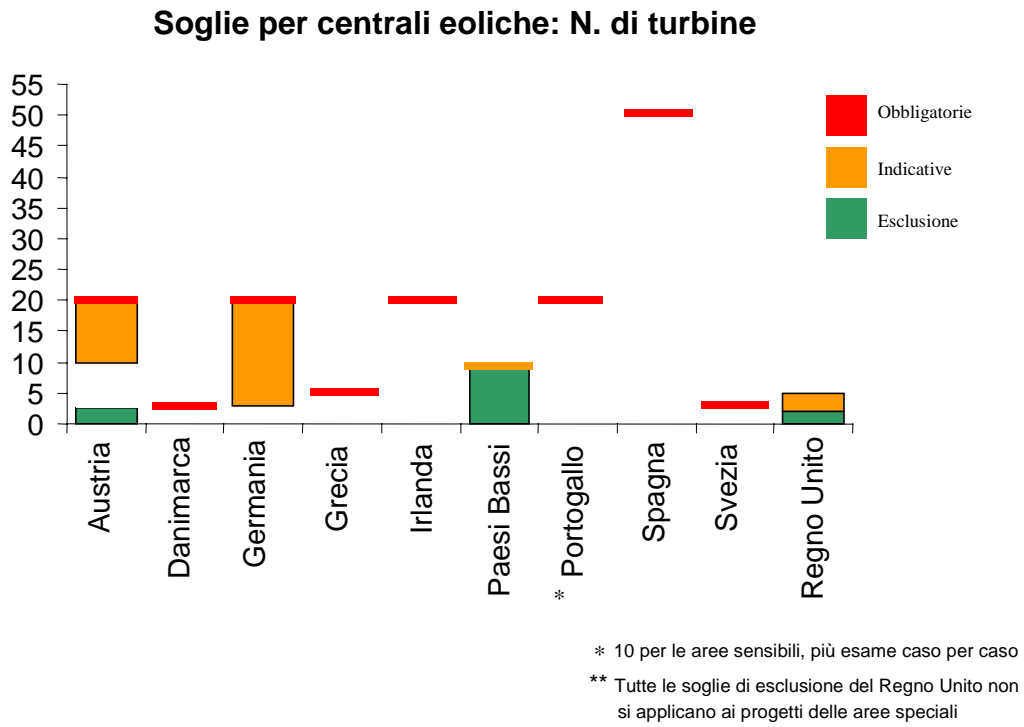


Figura 8

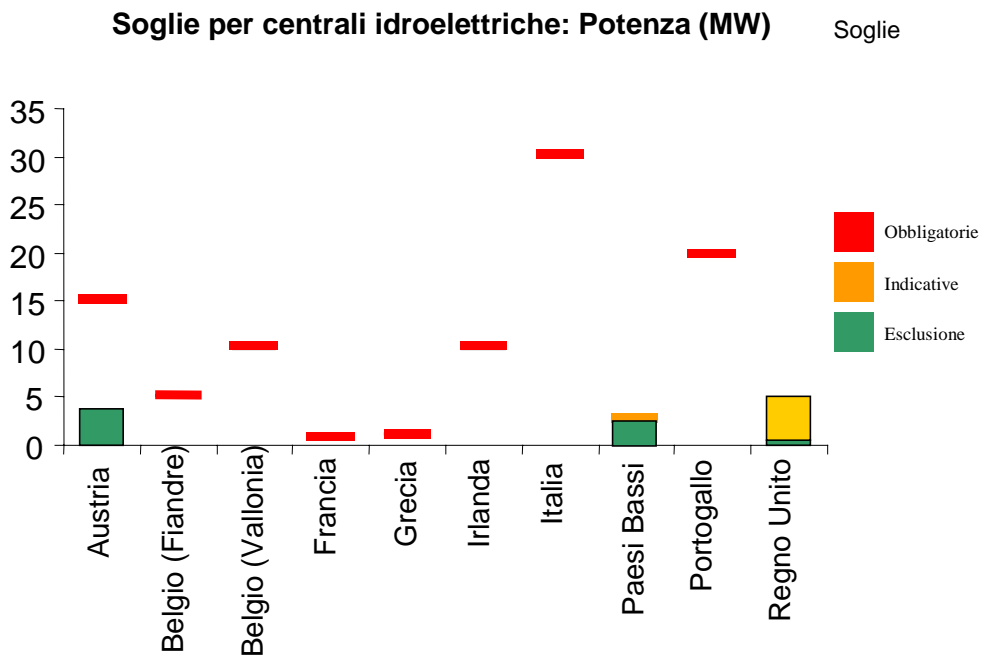


Figura. 9<sup>11</sup>

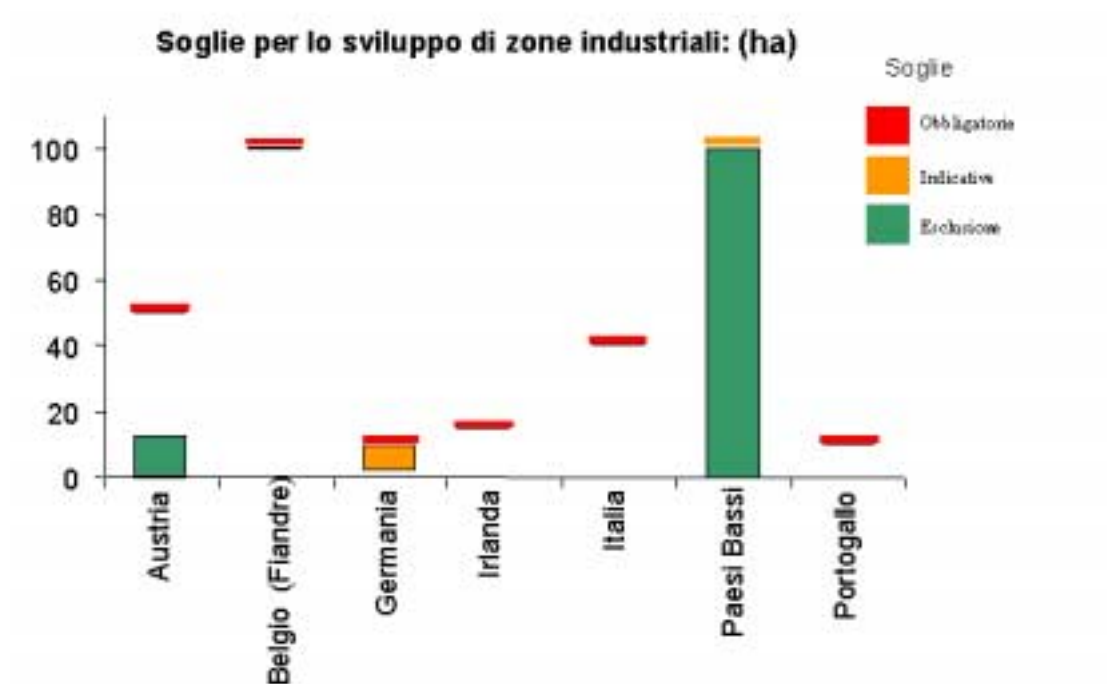
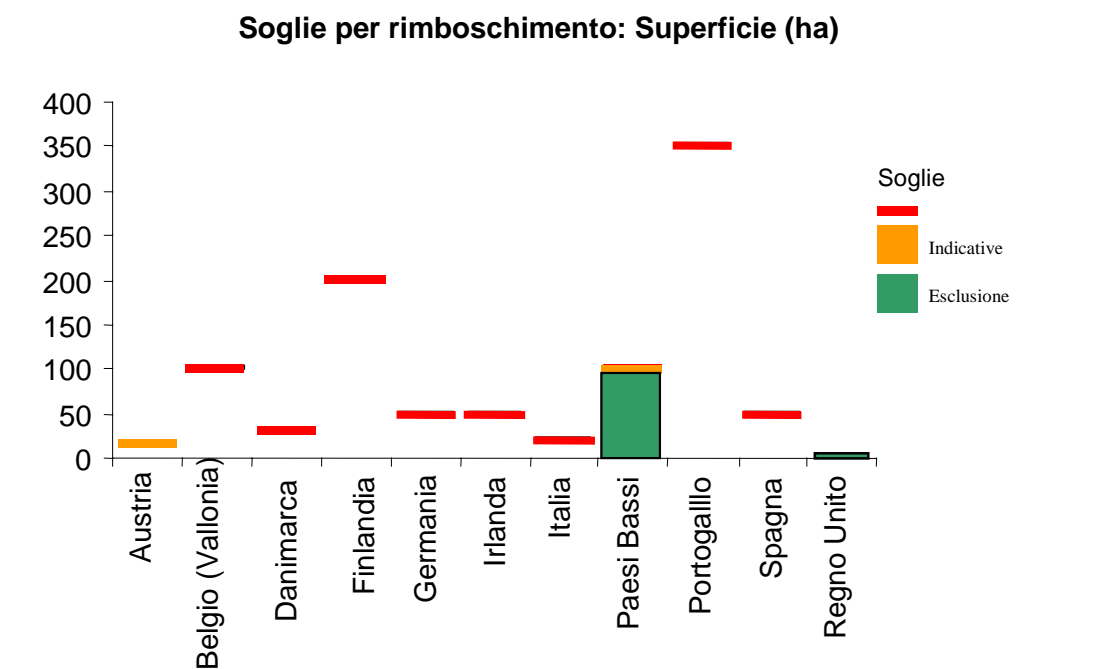
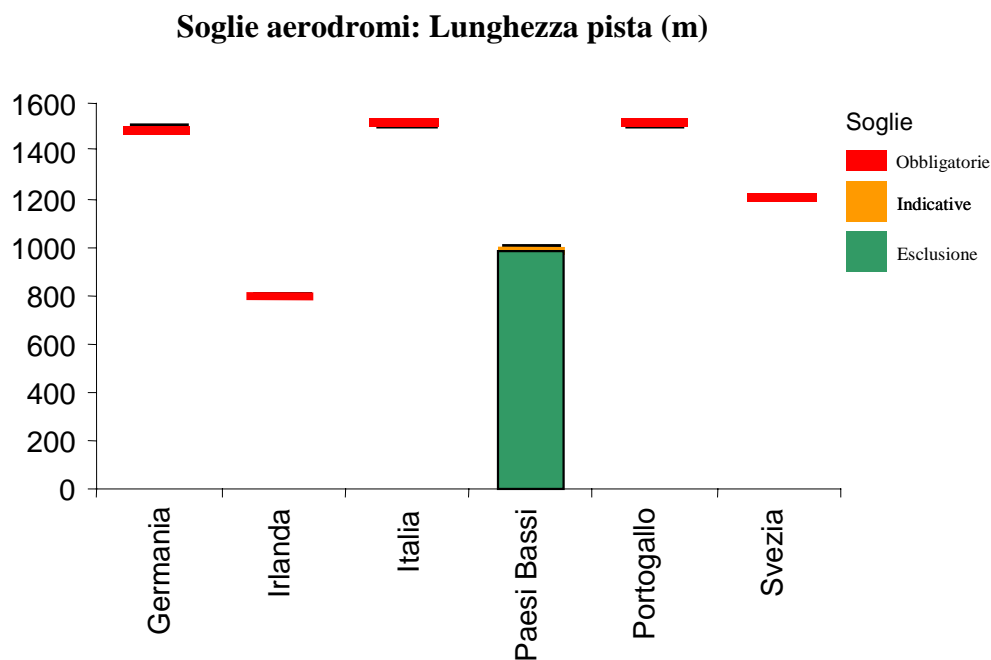


Figura 10



<sup>11</sup> Gli Stati membri non hanno individuato esplicitamente i tipi di progetti nell'ambito della categoria 10 a) dell'allegato II, "Progetti di sviluppo di zone industriali", anche se sono state applicate soglie per valutare la necessità della VIA per questa categoria. In Francia si applica una soglia di tipo economico e la VIA è obbligatoria anche quando esiste un piano di riassetto urbano. Per altri Stati membri le soglie sono legate alla superficie del progetto di sviluppo di zone industriali previsto.

Figura 11



3.2.19 Quando gli Stati membri ricorrono all'esame caso per caso dei progetti dell'allegato II applicando i criteri indicati all'allegato III e altri criteri di valutazione, essi utilizzano in genere anche soglie indicative o orientative. Anche in questo caso si assiste ad una grande varietà di approcci all'interno dell'UE. I criteri elaborati e utilizzati da alcuni Stati membri sono molto complessi e spesso riuniscono vari fattori. In Danimarca, ad esempio, la soglia obbligatoria per i progetti di disboscamento è la seguente:

“se la zona interessata ha più di 20 anni e ha una superficie superiore a 30 ha, all'interno di una zona di rimboscimento designata in una piano regionale e se un'area paragonabile che abbia almeno la stessa estensione non è rimboscata, **a meno che** l'autorità competente non stabilisca che l'area da disboscare non presenta alcun valore significativo a livello silvicolo, biologico, ricreativo o del paesaggio”.

#### *Specifiche dei progetti*

3.2.20 Le due precedenti analisi della Commissione riguardo al funzionamento della direttiva 85/337/CEE avevano messo in luce una serie di problemi di interpretazione delle definizioni di alcuni tipi di progetti, in particolare riguardo ai progetti di sviluppo di zone industriali (punto 10 a) dell'allegato II) e dei progetti di riassetto urbano (punto 10 b) dell'allegato II). Il questionario che la Commissione ha inviato per questo esercizio chiedeva espressamente agli Stati membri informazioni sul funzionamento del sistema per queste due categorie di progetti. Le risposte sono state varie, ma apparentemente i problemi di interpretazione persistono. Sembra permanere, ad esempio, una certa preoccupazione sulla classificazione dei progetti ubicati fuori dalle città o dai paesi tra i "progetti di riassetto urbano". Sulla base dell'ampia interpretazione della direttiva derivante dalle sentenze dalla Corte di giustizia europea, un progetto di riassetto urbano è tale se è "urbano" per sua natura, a prescindere dalla



sua ubicazione. Anche se molti Stati membri hanno ancora problemi con questa definizione, solo tre ritengono necessari altri chiarimenti; la maggior parte preferisce sfruttare il margine di discrezionalità concesso per applicare definizioni proprie. Uno degli interpellati che riteneva necessari chiarimenti li motivava con l'esigenza di una maggiore armonizzazione e coerenza; un altro riteneva che le componenti di un progetto di riassetto urbano - strade, parcheggi, edifici e altro - vengono valutate meglio nell'ambito della valutazione d'impatto strategica di un piano. Solo pochi Stati hanno fornito maggiori chiarimenti sulla descrizione dei progetti di sviluppo delle zone industriali del punto 10 a). L'Austria ha così definito i parchi industriali o commerciali:

"aree costruite da un costruttore o da un operatore, dotate dell'infrastruttura necessaria che consente l'utilizzo congiunto, a fini industriali o commerciali, da parte di varie imprese e caratterizzate da vicinanza fisica, che costituiscono un'unità operativa o funzionale"

La tabella 8 illustra alcuni esempi dei tipi di progetti che gli Stati membri inseriscono al punto 10 b).

**Sintesi dei risultati principali:** Specifiche dei progetti

La maggior parte degli Stati membri ha avuto difficoltà ad interpretare i punti 10 a) (progetti di sviluppo di zone industriali) e 10 b) (progetti di riassetto urbano) dell'allegato II, ma le strategie applicate per superarle variano notevolmente. La maggior parte di essi sembra preferire la soluzione che lascia agli Stati membri stessi la possibilità di definire tali progetti in base agli aspetti socioeconomici da prendere in esame nella valutazione di un progetto e nella definizione delle soglie applicabili.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2 j).*

**Tabella 8. Progetti dell'allegato II, punto 10 b) individuati da alcuni Stati membri**

	A	B	D	Fi	F	G	G	Ir	P	P	S	R
Centri commerciali	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Parcheggi	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Costruzioni ad uso residenziale		✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	
Stadi sportivi/anfiteatri	✓		✓	✓					✓			✓
Parchi commerciali/ Uffici	✓	✓							✓		✓	
Zone industriali	✓		✓						✓	✓		
Università			✓									
Ospedali			✓									
Teatri/cinema			✓									✓
Villaggi turistici/ Centri ricreativi	✓									✓	✓	✓
Serre									✓			

### *Zone sensibili*

3.2.21 Tra i criteri obbligatori di selezione dell'allegato III della direttiva 97/11/CE figura "la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti" e vengono enumerati gli aspetti da considerare nel processo di selezione, comprese le zone speciali protette ai sensi delle direttive sugli uccelli selvatici e sugli habitat. Vari Stati membri, tra i quali Austria, Germania, Irlanda, Paesi Bassi e Regno Unito, hanno ampliato il concetto di "zona sensibile" dell'allegato III, inserendolo nella propria normativa di attuazione. I Paesi Bassi hanno trasposto le disposizioni dell'allegato sotto forma di elenco completo delle zone sensibili definite nel '*Structuurschema Groene Ruimte*', che si traduce in documenti strategici a livello provinciale (struttura ecologica provinciale). Nelle norme di attuazione del Regno Unito la definizione di "zone sensibili" prevede nove categorie (tra le quali i siti Natura 2000, altri siti di particolare interesse scientifico, le aree di particolare bellezza naturale), cosicché tutti i progetti proposti che vengano a trovarsi, in tutto o in parte, in un'area sensibile devono essere esaminati, anche se le soglie di esclusione non vengono superate.

**Sintesi dei risultati principali:** Zone sensibili

Quasi tutti gli Stati membri hanno recepito nella normativa nazionale il concetto di "zona sensibile", spesso ampliandolo e inserendovi le zone sensibili dal punto di vista ambientale designate sul loro territorio. Nei casi in cui vengono utilizzate soglie di esclusione (semaforo verde), è prevista una clausola secondo la quale un progetto che non supera le soglie prescritte deve comunque essere valutato ai fini della VIA se si trova all'interno o in prossimità di una zona sensibile.

*Consultazione*

3.2.22 Con la direttiva 97/11/CE sono state inseriti nuovi settori per i quali è possibile avviare una consultazione nell'ambito del processo di valutazione d'impatto ambientale. Anche se il testo non impone l'obbligo di consultazione nella fase di selezione dei progetti, il fatto che le autorità competenti possano dover prendere in considerazione settori che non rientrano nelle loro competenze (ai sensi dell'allegato III) sembra suggerire l'ipotesi che possa essere necessaria una qualche forma di consultazione con organismi esperti nel settore in questione. Solo tre Stati membri (Italia, Spagna e Svezia) consultano il pubblico prima di decidere in merito ai progetti dell'allegato II: tra i motivi addotti per il coinvolgimento del pubblico durante la selezione è che il concetto di "impatto notevole" è ampiamente soggettivo e che qualsiasi decisione deve prevedere il parere dei soggetti che subiranno gli effetti del progetto. Alcuni Stati membri pubblicizzano il fatto che verrà presa una decisione riguardo alla selezione dei progetti e il pubblico può presentare le proprie osservazioni; in altri Stati tale decisione è considerata un processo del tutto tecnico, dove il pubblico è "rappresentato" da organismi pubblici o può ricorrere contro la decisione in tribunale. Come già indicato al punto 3.2.10, in alcuni casi la normativa nazionale prevede obbligatoriamente la VIA per la maggior parte dei progetti dell'allegato II e per questo il pubblico non deve essere consultato sulla selezione dei progetti.

**Sintesi dei risultati principali:** Consultazione

Pochi Stati membri coinvolgono il pubblico interessato nel processo di selezione e molti ritengono che questa sia una decisione prettamente tecnica.

*Numero di progetti*

3.2.23 La direttiva 97/11/CE ha ampliato i tipi di progetti previsti dall'allegato I e dall'allegato II e la Commissione voleva sapere se la direttiva modificata aveva avuto effetti sul numero di valutazioni d'impatto ambientale svolte negli Stati membri. Le risposte fornite sono state molto diverse. Circa metà degli Stati membri ha riferito o previsto un notevole aumento del numero di VIA dopo l'attuazione della nuova direttiva: ciò è avvenuto in Austria, Danimarca, Spagna e Regno Unito. Non tutti gli Stati membri sono riusciti a fornire elementi a riprova dell'aumento o della diminuzione del numero di valutazioni perché, in genere, non c'è stato alcun rilevamento dei dati sull'attività VIA a livello nazionale. Vari Stati membri hanno avuto difficoltà a quantificare il numero perché:

- la direttiva modificata non era stata ancora attuata;
- mancavano anche dati adeguate;
- le procedure di autorizzazione dei progetti cui si applica la VIA sono diverse per modalità e numero;
- esistono complicazioni su scala regionale.

Vari Stati membri hanno comunicato che la situazione è rimasta invariata o è cambiata di poco, perché avevano già inserito i nuovi tipi di progetti previsti dalla direttiva 97/11/CE nella normativa nazionale originaria. Molti Stati membri non riuscivano a differenziare quantitativamente i progetti dell'allegato I da quelli dell'allegato II. Mediamente, il numero di VIA effettuate ogni anno, dopo l'attuazione della direttiva 97/11/CE, varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro, passando da poco più di 10 a oltre 7000. Queste cifre trovano molte spiegazioni, ad esempio le diverse condizioni economiche relative tra gli Stati membri e il fatto che alcuni progetti sono realizzati più frequentemente in alcuni paesi rispetto ad altri. Alcuni Stati membri hanno sottolineato che le comparazioni nel tempo potrebbero risultare distorte dalle tendenze che caratterizzano il ciclo economico e che potrebbero variare da un paese all'altro. È tuttavia evidente che le ampie variazioni tra le soglie fissate hanno ovvie ripercussioni sull'entità dell'attività VIA.

3.2.24 In alcuni paesi esistono buone banche dati sull'attività di valutazione dell'impatto ambientale ed è così possibile elencare con precisione quanto è stato realizzato ogni anno sia a livello di allegato che di tipo di progetto. Ciò è molto utile per verificare lo stato di attuazione, le tendenze e anche per le attività di ricerca sulla VIA. In altri casi il rilevamento dei dati in questo campo è meno accurato e molto spesso vengono fornite solo stime al riguardo. Viste le limitazioni descritte e la scarsità di elementi precisi forniti nelle risposte al questionario, nella tabella 9 vengono riassunte le stime migliori del numero medio annuo di VIA realizzate prima e dopo l'attuazione della direttiva modificata.

**Sintesi dei risultati principali:** Numero di progetti

Il numero annuo di VIA effettuate ogni anno varia notevolmente tra i vari paesi dell'Unione europea. A causa della mancanza di un monitoraggio a livello nazionale sull'attività VIA e l'applicazione pratica della direttiva VIA è difficile spiegare le ragioni di tali variazioni, che possono essere in parte giustificate dalle relative condizioni economiche esistenti nei vari paesi o essere connesse al livello a cui sono state fissate le soglie.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2, lettere b) e k).*

**Tabella 9: Variazione nel numero di VIA realizzate (cifre stimate fornite dagli Stati membri)\***

Paese	Cifre annue prima del 1999	Cifre annue dopo il 1999
<b>Austria</b>	4	10-20
<b>Belgio-Bruxelles</b>	20	20
<b>Belgio-Fiandre</b>	nessun dato	aumento del 20%
<b>Belgio-Vallonia</b>	63	aumento previsto del 20%
<b>Danimarca</b>	28	100
<b>Finlandia</b>	22	25
<b>Francia</b>	6-7000	6-7000+
<b>Germania</b>	oltre 1000 (stima)	aumento previsto
<b>Grecia</b>	1600	1600
<b>Irlanda</b>	140	178
<b>Italia</b>	37	nessun dato
<b>Lussemburgo</b>	20	20
<b>Paesi Bassi</b>	70	70
<b>Portogallo</b>	87	92
<b>Spagna **</b>	120	290
<b>Svezia</b>	3000-4000	3000-4000
<b>Regno Unito</b>	300	500

\* I dati riportati nella tabella devono essere interpretati con cautela, in quanto mettono in evidenza la mancanza di un sistema sistematico di comunicazione dei dati e di trasparenza nei 15 Stati membri e in alcuni casi si tratta semplicemente di stime sull'attività svolta o rappresentano cifre su scala nazionale e non regionale.

\*\*Spagna: non sono disponibili dati precisi. A livello regionale il numero potrebbe essere pari a 20-30 000.

### 3.3 Contenuto della valutazione

#### *Procedure*

3.3.1 Nel documento di orientamento dell'UE<sup>12</sup> la definizione della portata delle informazioni della VIA veniva definito "il processo atto a determinare il contenuto e la portata degli aspetti che dovrebbero rientrare nelle informazioni ambientali da presentare alle autorità competenti per i progetti da sottoporre a VIA" (<http://www.europa.eu.int/comm/environment/eia/eia-guidelines/g-scoping-full-text.pdf>). Questo esercizio ha lo scopo di incentrare la valutazione ambientale sugli impatti principali o significativi del progetto; per questo il processo comporta una caratterizzazione dettagliata del progetto e dell'ambiente in cui questo si colloca per poter individuare tutti gli impatti potenziali e valutare quali di essi saranno probabilmente rilevanti. Data la difficoltà di individuare gli impatti e determinare il contenuto della VIA, il committente è spesso obbligato a consultare l'autorità competente e altre agenzie nel settore ambientale per verificare l'ambito di applicazione della valutazione. Buona parte della letteratura sulle buone prassi in materia di VIA sottolinea anche l'opportunità di consultare il pubblico sul contenuto della VIA<sup>13</sup>. L'articolo 5, paragrafo 2 della direttiva VIA, introdotto dalla direttiva 97/11/CE, contiene una procedura formale per la definizione dell'ambito della VIA, mentre la direttiva 85/337/CEE non prevedeva disposizioni in merito, anche se gran parte degli Stati membri applicava una qualche forma di definizione nell'ambito dei sistemi nazionali. Il motivo principale che ha indotto a introdurre tale disposizione nella direttiva è stato la volontà di istituire un contatto precoce e una certa cooperazione tra il committente e l'autorità competente sui principali aspetti delle informazioni che il committente deve fornire all'autorità competente incaricata di esaminarle. Questa fase dovrebbe precedere la presentazione della domanda di autorizzazione da parte del committente. Il processo tende ad evitare ritardi in un momento successivo della procedura, garantendo un certo livello di qualità e di completezza delle informazioni da presentare. La direttiva VIA contempla due casi: da un lato le autorità competenti devono fornire, su richiesta del committente, un parere su un elenco di informazioni da presentare successivamente, sotto forma di "dichiarazione di impatto ambientale"; dall'altro, la direttiva consente anche agli Stati membri di rendere obbligatoria questa procedura, imponendo alle autorità competenti di esprimere un parere in merito, a prescindere dal fatto che il committente ne faccia richiesta o meno. La direttiva stabilisce inoltre che vengano consultate agenzie pubbliche del settore ambientale, che possono fornire le informazioni di cui sono in possesso, agevolando così il processo VIA.

3.3.2 Sette Stati membri hanno istituito una procedura obbligatoria per la definizione del contenuto delle informazioni ambientali. In Francia la procedura è obbligatoria per alcuni tipi di progetti (industria, attività minerarie e alcuni progetti agricoli); anche in alcune regioni italiane la procedura è obbligatoria, ma non lo è a livello nazionale. Va comunque sottolineato che in molti paesi dove la procedura è

---

<sup>12</sup> Commissione delle Comunità europee, *Environmental Impact Assessment Guidance on Scoping*, 2001, Bruxelles, Commissione delle Comunità europee.

<sup>13</sup> Glasson, J., R. Therivel e A. Chadwick, *Introduction to Environmental Impact Assessment*, seconda edizione, 1999, Londra, UCL Press, pag. 91.

obbligatoria, tali disposizioni esistevano già nella normativa VIA originaria e non sono state interessate dalla direttiva 97/11/CE. Gli Stati membri esprimono posizioni controverse sul fatto che l'introduzione delle procedure in questione abbia apportato miglioramenti: molti ritengono che sia prematuro giudicare l'efficacia del processo, mentre altri dichiarano che, avendo sempre previsto una procedura obbligatoria per la definizione dell'ambito della VIA nella loro normativa in materia, non possono procedere a una comparazione che possa ritenersi utile. Alcuni interpellati ritengono invece che l'introduzione di questa fase abbia migliorato la qualità delle informazioni presentate alle autorità competenti, pur ammettendo di non avere dati certi che lo dimostrino. Queste procedure possono allungare i tempi del processo VIA, anche se, in realtà, ci sono pochi elementi che dimostrino che, a livello pratico, l'introduzione di questa fase abbia avuto ripercussioni sulla durata del processo di valutazione d'impatto ambientale.

### *Consultazione*

3.3.3 In circa la metà degli Stati membri il pubblico viene consultato nella fase di definizione del contenuto della VIA. In alcuni casi la consultazione è un elemento previsto dalla legge (in Belgio, a Bruxelles e in Vallonia, Danimarca, Finlandia, Paesi Bassi, Spagna e Svezia). In Austria, Germania, Irlanda e Regno Unito vengono consultate le amministrazioni o agenzie ambientali competenti, ma è l'autorità competente che decide se sia necessario consultare anche il pubblico. In Finlandia la consultazione del pubblico avviene previa pubblicazione di una bozza di documento sull'ambito di applicazione della VIA, cioè un programma di lavoro sulle modalità di svolgimento della VIA e sulle tematiche trattate nella valutazione; il pubblico ha così la possibilità di presentare osservazioni sul documento in questione e di esprimersi sull'inclusione o l'esclusione delle tematiche indicate dalla VIA.

### *Metodologia*

3.3.4 Nell'esercizio di definizione del contenuto della VIA sono stati utilizzati diversi metodi, come le liste di controllo, le matrici, le catene di impatti e la modellazione, e spesso sono anche stati consultati esperti. In molti casi non è prevista una metodologia specifica, anche perché si riconosce che, in situazioni diverse, può essere utile ricorrere a tecniche diverse (è quanto avviene in Francia, Danimarca, Regno Unito e Belgio, nella regione vallone). Circa metà degli Stati membri dichiara espressamente di aver seguito le linee guida della Commissione. Alcuni Stati membri hanno preparato linee guida proprie del tutto indipendenti (come nei Paesi Bassi) o adeguando quelle della Commissione (Austria); nelle sue linee guida la Grecia ha definito le informazioni richieste per le varie categorie di progetti, ma per ogni singolo caso le linee guida vengono ampliate per soddisfare le caratteristiche specifiche del caso. Gli Stati membri riconoscono la difficoltà di affrontare le interazioni tra impatti nell'ambito della VIA, in particolare la questione delle incertezze metodologiche e la necessità di un coordinamento e di comunicazioni efficaci tra i vari responsabili della valutazione che sono in genere impegnati nella VIA (cfr. tabella 10).

**Tabella 10: Metodologia per definire l'ambito della VIA riguardo alle interazioni tra impatti**

Paese	Linee guida	Metodologia	Commenti
<b>Austria</b>	Sì	Liste di controllo, matrici o elenchi di domande a esperti	Gran parte delle autorità competenti e dei committenti utilizza le linee guida austriache derivate da quelle comunitarie. Alcuni Länder hanno approfondito le linee guida, inserendovi anche le esperienze pratiche e specifiche disposizioni locali
<b>Belgio</b>		Consulenza di esperti	<p><b>Bruxelles</b></p> <p>Nelle specifiche per la VIA le autorità competenti impongono di analizzare le interazioni tra impatti (positivi e negativi)</p> <p><b>Fiandre</b></p> <p>Ogni gruppo responsabile della VIA comprende un coordinatore, che deve attribuire particolare attenzione all'interazione tra i vari impatti. Vengono utilizzate le linee guida comunitarie</p> <p><b>Vallonia</b></p> <p>Chi redige la VIA deve anche scegliere i metodi da utilizzare</p>
<b>Danimarca</b>		Allegato IV, partecipazione del pubblico	Non è prevista una metodologia specifica. Le autorità incaricate della VIA possono utilizzare le linee guida della Commissione. La VIA deve contenere elementi dell'allegato IV e le proposte del pubblico
<b>Finlandia</b>		Catene di impatti, oltre che tabelle/descrizioni degli impatti secondari e cumulativi	
<b>Francia</b>			Non esiste una metodologia specifica; si riconoscono i vantaggi di approcci diversi in situazioni diverse
<b>Germania</b>	In parte		L'agenzia federale per la scienza delle acque ha pubblicato linee guida sintetiche e specifiche per i corsi d'acqua



<b>Grecia</b>		Consulenza di esperti, matrici e modelli	In genere si seguono le linee guida della Commissione per valutare gli impatti indiretti e cumulativi e le interazioni tra impatti
<b>Irlanda</b>	Sì		Vengono forniti orientamenti a livello nazionale sotto forma di linee guida generali sull'informazione da inserire nella dichiarazione d'impatto ambientale e nelle note sulla prassi in vigore
<b>Italia</b>	Sì		Esistono linee guida codificate per progetti specifici, mentre sono in preparazione le linee guida generali
<b>Lussemburgo</b>			Mancano elementi precisi
<b>Paesi Bassi</b>			Le autorità competenti forniscono assistenza per ciascun caso previa consulenza di una commissione VIA indipendente
<b>Portogallo</b>			In generale vengono utilizzate le linee guida della Commissione
<b>Spagna</b>	Sì		Mancano elementi precisi
<b>Svezia</b>			Vengono seguite le linee guida comunitarie
<b>Regno Unito</b>	Sì	Varia, in funzione dei consulenti/committenti	Le linee guida propongono approcci editoriali/di elaborazione per chiarire le interrelazioni tra effetti

**Sintesi dei risultati principali:** Contenuto della valutazione

Anche in questo caso le strategie sono estremamente varie. Dai dati sembra emergere che alcuni Stati membri apprezzano più di altri i benefici di procedere a tale definizione in fasi precoci. Nei paesi nei quali la procedura non è obbligatoria e non è prevista la consultazione del pubblico nell'ambito della procedura facoltativa l'impegno effettivo è scarso. Altri Stati membri mostrano un atteggiamento opposto e richiedono la pubblicazione di progetti di rapporti e addirittura di bozze di dichiarazioni di impatto ambientale. Infine, alcuni Stati membri riconoscono che il coinvolgimento del pubblico in questa fase serve a mettere in luce gli aspetti "rilevanti" per le persone che dovranno convivere con il progetto e non solo per gli "esperti" che non lo faranno.

**Intervento:** Cfr. raccomandazione 5.4.2, lettere d), f) e j).

### 3.4 Analisi delle informazioni ambientali

#### *Introduzione*

3.4.1 Ai sensi della direttiva VIA gli Stati membri non sono tenuti a prevedere disposizioni per il riesame formale dell'adeguatezza delle informazioni ambientali che il committente fornisce all'autorità competente. La direttiva 97/11/CE ha però introdotto nuove disposizioni minime obbligatorie in materia di informazioni che istituiscono implicitamente la necessità di un riesame, visto che un progetto può non ottenere l'autorizzazione se le informazioni indicate all'articolo 5, paragrafo 3 non sono complete. Tra le disposizioni in questione, la direttiva 97/11/CE ha introdotto nella direttiva VIA l'obbligo di considerare le informazioni riguardanti le alternative esaminate dal committente (cfr. punto 5.1). Il documento di orientamento dell'UE<sup>14</sup> definisce il riesame delle informazioni ambientali come

"il processo inteso a determinare se le informazioni ambientali presentate dal committente ad un'autorità competente nell'ambito della procedura VIA siano sufficienti per decidere sull'autorizzazione del progetto."

(<http://www.europa.eu.int/comm/environment/eia/eia-guidelines/g-review-full-text.pdf>).

La direttiva VIA non descrive come il committente debba fornire le informazioni ambientali, ma secondo la buona pratica internazionale, gran parte degli Stati membri si aspetta che tali informazioni siano presentate sotto forma di un'unica relazione, come dichiarazione di impatto ambientale.

#### *Disposizioni per l'esame delle informazioni*

3.4.2 In quasi tutti gli Stati membri l'autorità competente ha, in ultima istanza, il compito di valutare se le informazioni presentate sono adeguate e se sono conformi. La maggior parte di essi non dispone di una procedura sistematica per l'analisi della VIA e i procedimenti messi in atto per garantire la conformità con la direttiva si differenziano notevolmente. Tutti gli Stati membri hanno citato l'esistenza di disposizioni generali in materia di garanzia di qualità e conformità, basate sulla consultazione con le autorità governative competenti, con le organizzazioni non governative (ONG) e con membri del pubblico. La maggior parte, inoltre, non ha ancora messo in atto, né prevedeva di farlo, una procedura sistematica e obbligatoria di riesame della VIA e vari Stati membri hanno dichiarato di non aver messo in atto alcun riesame obbligatorio della VIA perché la direttiva non lo richiedeva.

3.4.3 Il sistema di verifica applicato dagli Stati membri è riassunto nella tabella 11. Alcuni prevedono tuttavia, nell'ambito di una procedura formale, rigidi punti di controllo costituiti anche da una valutazione indipendente della dichiarazione d'impatto ambientale, mentre altri lasciano alle autorità competenti la facoltà di decidere sull'adeguatezza e la completezza delle informazioni ambientali, senza altri punti di controllo. La maggior parte degli Stati membri indica chiaramente che, se

---

<sup>14</sup> Commissione delle Comunità europee, *Environmental Impact Assessment Guidance on Review*, 2001, Bruxelles, Commissione delle Comunità europee.

l'autorità competente non ritiene soddisfacenti le informazioni presentate, può richiederne altre e se le considera ancora inadeguate, può rifiutare l'autorizzazione.

**Tabella 11 Verifica delle informazioni ambientali**

Stato membro	
<b>Austria</b>	L'allegato IV è stato recepito nel diritto nazionale (art. 6 della legge sulla VIA) e ogni dichiarazione di impatto ambientale viene verificata rispetto alle disposizioni ivi fissate da un gruppo di esperti interni e/o esterni dell'autorità VIA e di altre autorità che collaborano, che devono presentare una valutazione sintetica sui probabili effetti ambientali del progetto.
<b>Belgio</b>	<p><b>Bruxelles</b> Un Collegio di esperti delle varie amministrazioni regionali e locali interessate (sotto forma di "Comité d'Accompagnement de l'étude EIA") prepara una nota con le specifiche per la VIA che viene sottoposta a consultazione pubblica e al parere ufficiale della o delle amministrazioni interessate. Solo quando il Collegio ritiene che la VIA sia completa (cioè che contenga sufficienti informazioni di qualità adeguata) dichiara completa questa parte della procedura. Una seconda consultazione pubblica viene svolta prima che l'amministrazione rilasci l'autorizzazione.</p> <p><b>Fiandre</b> Le attuali norme sulla VIA recepiscono gli obblighi relativi al contenuto della dichiarazione d'impatto ambientale della direttiva VIA. La stesura della dichiarazione d'impatto avviene nell'ambito di un processo informale, durante il quale vengono precisati gli obblighi giuridici riguardanti la definizione della portata della VIA e viene verificato il progetto di dichiarazione d'impatto prima che questa sia presentata per l'approvazione formale da parte del servizio VIA dell'amministrazione ambientale.</p> <p><b>Vallonia</b> Un organo di esperti indipendenti delle varie discipline ambientali verifica la qualità e l'adeguatezza delle informazioni.</p>
<b>Danimarca</b>	La valutazione d'impatto deve essere conforme all'allegato IV dell'ordinanza ministeriale danese n. 428 del 2 giugno 1999, che è quasi analogo all'allegato IV della direttiva.
<b>Finlandia</b>	L'autorità di coordinamento (il Centro ambientale regionale) valuta l'adeguatezza delle informazioni ambientali, anche se in ultima istanza è l'autorità competente che giudica se esse sono soddisfacenti; spesso i committenti presentano una dichiarazione d'impatto ambientale preliminare all'autorità competente, chiedendole un parere.
<b>Francia</b>	Il controllo di qualità delle informazioni ambientali avviene a vari livelli, in funzione dell'autorità responsabile, che dovrà garantire che le informazioni siano adeguate.
<b>Germania</b>	La procedura di autorizzazione inizia solo quando sono stati rispettati tutti gli obblighi giuridici, compresa la presentazione di tutte le informazioni del caso ai sensi dell'allegato IV della direttiva, e l'autorità competente ha dichiarato che la proposta è completa.
<b>Grecia</b>	<p>L'autorità competente verifica l'adeguatezza e la qualità di ciascuna dichiarazione d'impatto ambientale per quanto riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gli obblighi sulle informazioni ambientali di cui all'allegato IV della direttiva 97/11/CE;</li> <li>▪ le eventuali linee guida esistenti per la dichiarazione d'impatto relativa a specifici tipi di progetti;</li> <li>▪ gli obblighi giuridici;</li> <li>▪ l'adeguatezza delle informazioni tecnico-scientifiche.</li> </ul>
<b>Irlanda</b>	Sono disponibili linee guida (e note esplicative integrative) per assistere le autorità incaricate dell'autorizzazione a valutare l'adeguatezza delle dichiarazioni ambientali presentate loro.

<b>Italia</b>	Non esiste alcuna verifica formale, ma la dichiarazione d'impatto ambientale deve rispettare le normative in vigore.
<b>Lussemburgo</b>	Non sono disponibili informazioni.
<b>Paesi Bassi</b>	Nell'ambito della legislazione olandese sulla VIA vengono elaborate linee guida specifiche per i progetti al fine di redigere la dichiarazione d'impatto. L'autorità competente deve accettare formalmente la dichiarazione, controllandone il contenuto alla luce delle linee guida specifiche e dell'esame svolto da una commissione VIA indipendente.
<b>Portogallo</b>	Il ministero dell'Ambiente dispone di venti giorni lavorativi per stabilire se la VIA è conforme alle disposizioni di legge o se servono altre informazioni.
<b>Spagna</b>	Lo studio d'impatto viene valutato in base alle condizioni applicabili alla definizione della portata della VIA, compresa la partecipazione del pubblico.
<b>Svezia</b>	La "delegazione per l'analisi ambientale" nell'ambito dei Consigli amministrativi dipartimentali e dei tribunali ambientali stabilisce se la VIA è conforme alle disposizioni in materia.
<b>Regno Unito</b>	La responsabilità ultima di decidere come garantire al meglio l'adeguatezza e l'idoneità allo scopo delle informazioni spetta all'autorità competente.

In molti casi l'approvazione della VIA è solo una fase del processo di autorizzazione, senza la quale non è possibile ottenere l'autorizzazione stessa. Nel Regno Unito, ad esempio, la decisione sulla domanda di autorizzazione è sospesa fino alla presentazione delle ulteriori informazioni necessarie; in Italia l'autorizzazione è temporaneamente rifiutata in attesa delle informazioni necessarie e in Spagna i progetti non vengono autorizzati finché non sono disponibili tutte le informazioni. Nei Paesi Bassi, infine, l'autorità competente deve prima approvare formalmente la VIA; in primo luogo la dichiarazione d'impatto ambientale viene verificata in base alle linee guida specifiche per quel progetto; se non è soddisfacente, non viene approvata e deve essere integrata; dopo l'accettazione, l'autorità competente deve chiedere alla commissione indipendente sulla VIA un parere sulla qualità e sull'adeguatezza delle informazioni. Negli ultimi anni la commissione VIA ha ritenuto inadeguato il 30-40% delle dichiarazioni d'impatto ambientale, consigliando all'autorità competente di chiedere ulteriori informazioni. In Francia le condizioni per rifiutare un'autorizzazione sono il frutto delle attività dei tribunali amministrativi, che hanno definito gli aspetti relativi alla presentazione e al contenuto; per determinati impianti sono inoltre previste disposizioni più precise. Un elemento interessante riguarda il Belgio, regione di Bruxelles, dove non è il committente a fornire le informazioni ma un consulente indipendente e qualificato, che lavora su un documento elaborato da un Collegio di esperti delle varie amministrazioni interessate, che a sua volta valuta la qualità e l'adeguatezza delle informazioni disponibili. In Finlandia l'autorizzazione non può essere negata per qualità insufficiente o scarsità di informazioni, mentre in Spagna la procedura per valutare la qualità e l'adeguatezza delle informazioni consiste nell'analizzare il contenuto dello studio d'impatto rispetto alle condizioni definite per la fase di definizione del contenuto della VIA e nel valutare l'esito della partecipazione pubblica e del riesame.

3.4.4 Meno della metà degli Stati membri ha svolto ricerche sulla qualità e sull'adeguatezza delle informazioni ambientali o delle dichiarazioni d'impatto ambientale presentate finora (cfr. tabella 12).

**Tabella 12: Ricerche sulla qualità delle informazioni ambientali**

Stato membro	Data pubblicazione	Stato della ricerca
Austria	2000 (dichiarazioni 1995-1999)	<p>La qualità è stata giudicata "positivamente". Le informazioni fornite sono state ritenute di qualità più elevata rispetto alle procedure di autorizzazione normali</p> <p>La cooperazione/coordinamento sono importanti, ma richiedono tempo</p> <p>La progettazione degli impianti soggetti a VIA è ritenuta più "sensibile all'ambiente" rispetto a quelli senza VIA e la documentazione è migliore</p> <p>Un secondo rapporto triennale è stato presentato al Parlamento nel settembre 2002</p>
Danimarca	Ott. 2002	La ricerca è in corso
Finlandia	2001/ 2002	La ricerca ha messo in luce diversità di qualità a livello regionale, dovute alle diverse qualifiche presenti all'interno dei centri ambientali regionali; la formazione del personale ha comportato un miglioramento della qualità
Irlanda	1993	Una ricerca è stata commissionata dal predecessore dell'Agenzia di protezione dell'ambiente nei primi anni '90 e l'impressione generale è che, da allora, la qualità delle dichiarazioni ambientali sia migliorata sensibilmente
Italia		Non esistono ricerche finanziate dal governo, mentre ve se sono alcune sostenute dalle associazioni professionali, come l'Associazione degli analisti ambientali
Paesi Bassi		Ogni VIA viene esaminata da una commissione VIA indipendente. Se la dichiarazione ambientale è ritenuta inadeguata, il "parere negativo" viene reso pubblico, anche tramite Internet. Nelle relazioni annuali della commissione VIA è stata esaminata l'adeguatezza globale delle dichiarazioni ambientali: per il 1999-2001, circa il 40% delle dichiarazioni ambientali è stato ritenuto inadeguato. In due occasioni comitati indipendenti hanno analizzato l'efficacia del processo VIA nei Paesi Bassi
Regno Unito	1995	Le ricerche commissionate dal ministero dell'Ambiente hanno dimostrato che, in quel momento, le informazioni ambientali erano a volte insufficienti per i fini delle autorità di pianificazione; in seguito sono state pubblicate guide sulle migliori pratiche

**Sintesi dei risultati principali: Verifica delle informazioni ambientali**

La direttiva 97/11/CE ha introdotto nuove disposizioni minime sulle informazioni presentate dal committente. Se le informazioni non sono sufficienti, nella maggior parte dei paesi è possibile negare l'autorizzazione, in base a varie disposizioni. Alcuni Stati membri hanno formalizzato una procedura di verifica per garantire che le informazioni ambientali presentate alle autorità competenti siano conformi alla

direttiva. Poiché tuttavia quest'ultima non prevede esplicitamente l'obbligo di procedere a tale verifica, non esistono sistemi organizzati. Anche se gli orientamenti contenuti nell'allegato IV sono il presupposto per procedere a valutazioni adeguate, solo pochi Stati membri hanno elaborato elementi (come le liste di controllo) oltre a queste informazioni di base. A parte pochi Stati membri, la verifica delle informazioni è compito delle autorità competenti e in molti casi queste devono procedere senza l'ausilio di liste di controllo specifiche o criteri appositi. In circa metà degli Stati membri si sono svolte ricerche sulla qualità delle informazioni contenute nelle dichiarazioni ambientali e sulla qualità complessiva delle valutazioni; quando ciò è avvenuto, è emerso che fino al 50% delle dichiarazioni di impatto ambientale non risultava completamente conforme alla direttiva.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. e).*

### **3.5 Fase decisionale**

3.5.1 La VIA è concepita per dare ai responsabili delle decisioni informazioni sulle conseguenze ambientali di un'azione prima che la decisione venga adottata, per fare in modo che le informazioni riescano ad influenzare il processo decisionale. In base all'articolo 8, i risultati delle consultazioni e le informazioni fornite dal committente (dichiarazione d'impatto ambientale) a norma degli articoli 6 e 7 devono essere presi in considerazione nel quadro della procedura di autorizzazione. Anche se la direttiva è incentrata sugli aspetti ambientali, non considera la dimensione ambientale più importante di altri elementi che un'autorità competente dovrebbe considerare al momento della decisione. Da molte risposte è emerso che, nella fase decisionale, è necessario tener conto anche di altri progetti di sviluppo e di altri benefici socioeconomici. L'elemento distintivo, tuttavia, è che una singola direttiva s'incentra e mette in evidenza la necessità di tener conto dei probabili effetti ambientali nel corso della fase decisionale. La maggior parte degli Stati membri dispone di una normativa che nega l'autorizzazione nei casi in cui non sia possibile evitare gravi danni ambientali.

3.5.2 L'indagine della Commissione invitava gli Stati membri a chiarire come venivano gestiti i problemi legati ai tempi che intercorrono tra la valutazione ambientale e l'autorizzazione del progetto e i tempi tra l'autorizzazione e la costruzione/messa in funzione dello sviluppo in questione. La durata di questi tempi ha una notevole incidenza sull'esito del processo di valutazione dell'impatto ambientale e sull'autorizzazione dei progetti di rilevante entità. Se i tempi sono lunghi, infatti, l'ambiente destinato ad accogliere il progetto può subire cambiamenti e dunque le informazioni ambientali fornite riguardo alle condizioni di base potrebbero non essere più pertinenti; a sua volta questo fatto inciderà sulla precisione di qualsiasi previsione degli effetti ambientali e sull'attinenza e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. In base alle risposte date, sembrano esserci quattro approcci generali per affrontare la questione dei tempi tra valutazione ambientale e autorizzazione:

- i) in alcuni sistemi, teoricamente non dovrebbero esserci ritardi;
- ii) la procedura di autorizzazione ha una durata massima, variabile tra i 140 e i 450 giorni;

- iii) l'autorità competente riesamina e valuta le informazioni per stabilire se sono ancora aggiornate ed eventualmente richiede informazioni supplementari: è l'approccio più comune adottato negli Stati membri e nei casi in cui la proposta subisce notevoli modifiche in genere viene richiesta una nuova dichiarazione ambientale;
- iv) non sono previste disposizioni particolari per trattare la questione dei tempi.

3.5.3 Se viene concessa l'autorizzazione ad un progetto, in genere la decisione è vincolante e, a meno che non esistano misure specifiche, eventuali impatti ambientali supplementari o diversi non possono essere valutati e presi in considerazione (a meno che il progetto non venga ampliato o modificato nei tempi in cui può produrre effetti ambientali rilevanti ed essere dunque soggetto ad una nuova VIA). A volte, quando i tempi tra l'autorizzazione e la costruzione o la messa in funzione del progetto sono molto lunghi, tali effetti possono essere più gravi di quelli che si registrano in caso di ritardi prima dell'autorizzazione. In questo caso le pratiche in uso sono diverse e le risposte mettono in luce le seguenti:

- i) una pratica comune agli Stati membri è la definizione di un termine massimo di validità dell'autorizzazione, che in alcuni sistemi è discrezionale e in altri fisso e compreso tra i 2 e i 5 anni; nella maggior parte dei casi, alla scadenza del periodo fissato è necessario procedere ad un'ulteriore valutazione dell'impatto;
- ii) possono essere fissate altre condizioni se, all'inizio della costruzione, la situazione è cambiata;
- iii) non sono previste disposizioni particolari e la VIA non può essere "riaperta" dopo il rilascio dell'autorizzazione;
- iv) sono applicabili normative distinte per la VIA e per l'autorizzazione e la questione dei sensibili ritardi tra autorizzazione e costruzione del progetto non rientra nel campo di applicazione della legislazione sulla VIA.

3.5.4 La Francia ha formulato linee guida per i progetti di strade se si presume che trascorra un lasso di tempo notevole tra la progettazione iniziale del progetto e la costruzione/messa in opera definitiva. Le linee guida contengono istruzioni su come garantire la continuità della VIA nel periodo di tempo considerato e su come colmare le lacune se il progetto passa nelle mani di vari gruppi impegnati nel progetto (questo approccio è stato sperimentato in quattro casi di cui si hanno informazioni). La tabella 13 illustra come gli Stati membri affrontino il problema dei tempi e dei ritardi.

**Tabella 13: Tempi e ritardi**

Paese	Osservazioni
<b>Austria</b>	La legge in materia di autorizzazioni prevede una durata massima di 6 mesi (per la procedura semplificata) o di 9 mesi. Se le condizioni ambientali variano tra la valutazione e l'autorizzazione, è necessario presentare nuove informazioni ambientali, che devono essere esaminate prima di dare l'autorizzazione. L'autorità competente può fissare una scadenza all'autorizzazione (o a parti di essa) per evitare inutili ritardi tra il rilascio dell'autorizzazione e l'inizio dei lavori di costruzione/messa in opera.
<b>Belgio -</b>	<p><b>Bruxelles</b> Per legge, il periodo massimo tra la domanda (quando cioè la VIA è considerata completa) e l'autorizzazione è fissato a 450 giorni e comprende il lasso di tempo necessario per rivalutare le specifiche della VIA, per condurre le due consultazioni pubbliche previste e per la VIA stessa (che prende da sei a otto mesi circa).</p> <p>La normativa sulla VIA stabilisce che non possono trascorrere più di due anni tra l'autorizzazione e l'inizio dei lavori di costruzione. Se la proposta subisce notevoli modifiche che indicano l'esistenza di impatti ambientali diversi da quelli del progetto originario è richiesta una nuova VIA. L'autorità competente può modificare le condizioni applicate ad un progetto se è mutata la situazione prima dell'inizio dei lavori, ma si tratta di una procedura utilizzata raramente nella pratica.</p> <p><b>Fiandre</b> Se c'è un ritardo tra l'approvazione definitiva della dichiarazione d'impatto ambientale e il rilascio dell'autorizzazione, viene aggiunto un aggiornamento alla dichiarazione. Se il progetto o il disegno originari subiscono modifiche importanti, vengono consultati i soggetti interessati per decidere della necessità di una nuova dichiarazione. Dopo il rilascio dell'autorizzazione, i lavori per il progetto devono cominciare entro tre anni.</p> <p><b>Vallonia</b> Dopo la presentazione della dichiarazione d'impatto definitiva, l'autorità dispone di un massimo di 140 giorni per prendere una decisione. Se il progetto diventa operativo più di cinque anni dopo il rilascio dell'autorizzazione, o se successivamente emerge che un impatto rilevante del progetto non è stato preso in considerazione nella VIA, è necessario prevedere un addendum alla dichiarazione di impatto ambientale originaria.</p>
<b>Danimarca</b>	La dichiarazione d'impatto ambientale resta valida fino alla prima revisione del piano regionale, a meno che l'autorità competente non decida di prorogarne la validità per altri quattro anni (il piano regionale deve essere riesaminato ogni 4 anni). L'autorizzazione rilasciata dopo la VIA è valida tre anni, trascorsi i quali è necessario chiederne una nuova.
<b>Finlandia</b>	Se trascorre molto tempo tra la VIA e il rilascio dell'autorizzazione, l'autorità competente deve verificare se le condizioni ambientali ed il progetto stesso hanno subito modifiche dal momento in cui sono stati valutati gli impatti. Se le modifiche al progetto sono consistenti, può essere necessaria una nuova VIA. Esistono normative distinte per la VIA e per le autorizzazioni e la questione dei sensibili ritardi tra autorizzazione e costruzione del progetto non rientra nel campo di applicazione della legislazione sulla VIA.
<b>Francia</b>	Non ci dovrebbero essere ritardi tra la VIA e il rilascio dell'autorizzazione (visto che la dichiarazione d'impatto ambientale fa parte della documentazione che il committente presenta per ottenere l'autorizzazione e le informazioni contenute devono essere precise e aggiornate). L'autorizzazione è valida per tre anni, trascorsi i quali occorre un'altra valutazione ambientale. Per la costruzione di strade sono state formulate linee guida contenenti istruzioni su come garantire la continuità della VIA dalla fase di progettazione alla fase operativa.



<b>Germania</b>	In genere non trascorre tempo tra la VIA e il rilascio dell'autorizzazione. L'autorità competente deve verificare se le condizioni ambientali e il progetto stesso hanno subito modifiche e, in caso affermativo, devono essere prese in esame. Dopo il rilascio dell'autorizzazione, se si verificano modifiche rilevanti al progetto o alle condizioni ambientali prima dei lavori di costruzione/messa in opera, può essere necessaria una procedura di autorizzazione che, a sua volta, può comprendere una VIA. L'autorizzazione urbanistica ha una validità massima di 5 anni.
<b>Grecia</b>	L'autorità competente riesamina la dichiarazione d'impatto ambientale e consulta le autorità responsabili per valutare se le informazioni sono aggiornate; se necessario, può chiedere l'aggiornamento della dichiarazione. L'approvazione della VIA determina il rilascio di un'autorizzazione ambientale soggetta a condizioni ambientali con una data di scadenza; se trascorre molto tempo tra l'esito della VIA e l'autorizzazione definitiva è necessario un ulteriore riesame.  Se, dopo il rilascio dell'autorizzazione, si verifica che, a causa di modifiche delle condizioni ambientali, l'ambiente non è sufficientemente protetto dalle disposizioni contenute nell'autorizzazione ambientale, è possibile fissare altre condizioni per tener conto delle modifiche avvenute. Se l'autorizzazione ambientale giunge a scadenza, è possibile avviare anche un nuovo processo di VIA in caso di modifiche sostanziali al progetto o all'ambiente che lo deve ospitare.
<b>Irlanda</b>	La VIA si effettua durante l'esame della domanda di autorizzazione e non ci sono pertanto ritardi tra la valutazione ambientale e l'autorizzazione. Il periodo massimo tra il rilascio dell'autorizzazione e l'avvio dei lavori di costruzione è fissato a cinque anni.
<b>Italia</b>	La normativa sulla VIA non prevede alcuna disposizioni riguardo ai tempi tra lo svolgimento della valutazione ambientale e il rilascio dell'autorizzazione né tra questa e l'avvio dei lavori di costruzione/messa in opera del progetto.
<b>Lussemburgo</b>	Dati non disponibili.
<b>Paesi Bassi</b>	Se trascorre molto tempo tra la valutazione ambientale e il rilascio dell'autorizzazione, l'autorità competente può chiedere altre informazioni o una nuova dichiarazione d'impatto ambientale. Se si registrano sensibili modifiche nell'attività proposta può essere avviata una procedura completamente nuova. Il periodo che intercorre tra il rilascio dell'autorizzazione e l'avvio/messa in opera del progetto non può comportare modifiche della dichiarazione d'impatto.
<b>Portogallo</b>	Il ministero dell'Ambiente deve rilasciare una dichiarazione d'impatto ambientale al committente, valida per due anni. Se in seguito l'autorità competente non concede l'autorizzazione entro i due anni previsti dalla dichiarazione, è necessaria una nuova VIA per le proposte del settore privato. Per i progetti pubblici, la dichiarazione d'impatto ambientale viene riesaminata e, se le condizioni sono rimaste invariate, la dichiarazione d'impatto rimane valida (Nota: in pratica il processo non è ancora mai stato applicato visto che la legge ha circa due anni).
<b>Spagna</b>	I progetti vengono esaminati caso per caso.
<b>Svezia</b>	Non sono in vigore disposizioni specifiche riguardo ai tempi che intercorrono tra la valutazione ambientale e l'autorizzazione; l'autorità competente può stabilire condizioni riguardo all'attuazione del progetto.

<p><b>Regno Unito</b></p>	<p>L'autorità competente può chiedere altre informazioni in qualsiasi momento prima del rilascio dell'autorizzazione. È dunque l'autorità competente che deve garantire che, prima del rilascio dell'autorizzazione, vengano presi in esame tutti i probabili effetti rilevanti di un progetto in base alle conoscenze e ai metodi di valutazione disponibili.</p> <p>Dopo il rilascio dell'autorizzazione, il committente può procedere alla fase di costruzione. In questa fase non è possibile riaprire la VIA (la direttiva stabilisce che la valutazione venga effettuata prima di decidere sull'autorizzazione). Se effetti prima sconosciuti si rivelano invece rilevanti - tali da creare un danno importante o irreversibile su un sito o una specie protetti - l'autorità competente ha il diritto di decidere se revocare l'autorizzazione, nel rispetto della normativa nazionale.</p> <p>Le norme di attuazione della direttiva per i progetti su terreni incolti fissano termini per avviare e ultimare i lavori dopo il rilascio dell'autorizzazione e prescrivono il riesame dell'autorizzazione se il sito diventa successivamente un sito europeo (per la conservazione della natura).</p>
---------------------------	--

### **Sintesi dei risultati principali:** Fase decisionale

Senza un monitoraggio formale dei risultati del processo VIA e senza ricerche più approfondite è difficile stabilire l'efficacia della direttiva VIA per quanto riguarda la fase decisionale. Nonostante queste premesse, dalle risposte risulta evidente che le considerazioni ambientali sollevate nell'ambito del processo VIA sono soppesate con altre considerazioni socioeconomiche al momento della decisione. Le risposte alle domande sui tempi e sui ritardi tra la presentazione delle informazioni sulla VIA e la decisione, e ancora tra la decisione e l'avvio dei lavori, hanno messo in luce diversità di approcci negli Stati membri e rappresentano una potenziale fonte di preoccupazione. Gli Stati membri non forniscono indicazioni sull'entità o la frequenza dei ritardi, non sembrano dare eccessiva importanza alle implicazioni ambientali di questi problemi e dimostrano scarsa coerenza di approccio al riguardo.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. h).*

## **3.6 Sintesi dei risultati sulle disposizioni riguardanti le principali fasi del processo**

3.6.1 La presente analisi mette in luce l'esistenza di una grande diversità di approccio e applicazione della VIA negli Stati membri dell'UE. La strategia utilizzata per la selezione dei progetti dell'allegato II varia notevolmente sia in termini di uso che di soglie applicate; lo stesso può dirsi per la definizione del contenuto della VIA, dove pochissimi Stati membri richiedono la partecipazione del pubblico in una fase così importante (la direttiva stessa, del resto, non prescrive la partecipazione del pubblico in questa fase). Pochissimi Stati membri hanno un vero meccanismo per la verifica, a livello nazionale o comunque centralizzato, del funzionamento del sistema di valutazione d'impatto ambientale e pochi sono stati in grado di presentare dati precisi riguardo al numero di VIA effettuate sul loro territorio nel tempo e sui tipi di progetti sottoposti alle procedure. La verifica dell'adeguatezza delle informazioni ambientali fornite dal committente è formalizzata solo in un numero molto limitato di Stati membri. Perché la VIA influenzi la fase decisionale e l'esito delle decisioni è necessario che gli Stati membri intensifichino notevolmente le attività di monitoraggio e di ricerca sul funzionamento pratico della VIA.

## 4.0 FUNZIONAMENTO DELLA DIRETTIVA NEL SUO COMPLESSO

4.0.1 In questo capitolo vengono analizzate le disposizioni che gli Stati membri hanno messo in atto riguardo agli aspetti principali della direttiva VIA, che attengono in senso lato all'efficacia del funzionamento della direttiva nel suo complesso, anche se alcuni punti discussi in questa sede sono stati introdotti dalla direttiva 97/11/CE.

### 4.1.0 Alternative

4.1.1 Una delle principali critiche mosse alla direttiva 85/337/CEE era che non imponeva ai committenti o alle autorità competenti di prendere in esame le possibili alternative sin dall'inizio della preparazione della VIA. Nella versione originaria, l'articolo 5, paragrafo 1 stabiliva, facendo riferimento alle informazioni specificate nell'allegato III, che il committente fornisse "eventualmente" una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale. Il termine "eventualmente" relativo all'esame delle alternative è stato soppresso nella direttiva 97/11/CE; inoltre, il riferimento alle informazioni sulle alternative è stato aggiunto all'articolo 5, paragrafo 3 della direttiva modificata, che ora prevede che tra le informazioni ambientali minime da presentare all'autorità competente nell'ambito del processo di valutazione dell'impatto ambientale figurino anche la descrizione sommaria delle principali alternative "prese in esame dal committente". La direttiva 97/11/CE ha dunque attribuito maggiore importanza alle alternative nell'ambito della direttiva VIA in generale. Questa impostazione è conforme allo sviluppo della normativa comunitaria in materia di ambiente: si pensi, ad esempio, alla direttiva "Habitat", che all'articolo 6, paragrafo 4 stabilisce che solo "in mancanza di soluzioni alternative" è possibile autorizzare un progetto che ha effetti negativi su un sito Natura 2000<sup>15</sup>. Ai sensi della direttiva 76/464/CEE concernente l'inquinamento provocato da certe sostanze pericolose scaricate nell'ambiente idrico della Comunità, la Corte di giustizia, nella causa C-232/97 *Nederhoff contro Dijkgraaf en Hoogheemrader van het Hooghemraadschap Rijnmland*<sup>16</sup>, stabiliva che gli Stati membri possono legittimamente subordinare il rilascio di un'autorizzazione all'osservanza dell'obbligo di studiare e scegliere le soluzioni alternative che si rivelano meno dannose per l'ambiente. L'esame delle alternative è dunque sempre più importante nell'ambito della politica e del diritto ambientale dell'UE. L'obbligo previsto dalla direttiva 97/11/CE di fornire una "descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame" implica che il committente abbia esaminato le alternative possibili nella misura in cui tali informazioni possano ritenersi attinenti in base ai criteri dell'articolo 5, paragrafo 1, che includono, tra l'altro, le caratteristiche peculiari di un progetto specifico o di un tipo di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio. L'obbligo di indicare le "principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale" significa che il committente deve spiegare perché alcune alternative esistenti non sono state prese in considerazione e perché si è optato per una determinata alternativa nella situazione particolare. In ogni caso il committente non può scegliere liberamente se

---

<sup>15</sup> Commissione delle Comunità europee, *La gestione dei siti della rete Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva Habitat - 92/43/CEE*, Bruxelles, Commissione delle Comunità europee.

<sup>16</sup> Causa C-232/97, Raccolta della giurisprudenza 1999, I-6385, paragrafi 55-56.

prendere in esame o meno le alternative possibili. Lo studio delle alternative nell'ambito della VIA è alquanto ampio e la letteratura suggerisce che, in genere, devono essere esaminate le seguenti soluzioni:

- ubicazioni e tracciati;
- lay-out del sito e progettazione;
- dimensione e scala;
- disposizioni in materia di lavoro o gestione;
- tempi di costruzione e messa in funzionamento;
- assenza di intervento.

Secondo Wood (1997) l'esame delle alternative è il primo passo nella progettazione e gestione di un progetto<sup>17</sup> e se è così sarà quasi impossibile pensare a situazioni in cui il committente possa dichiarare di non aver "preso in esame" alcuna alternativa.

4.1.2 Dalle risposte fornite al questionario della Commissione si evince che nella maggior parte degli Stati membri è ora obbligatorio prendere in esame le alternative alla luce degli obiettivi previsti del progetto, che devono comunque essere autorizzate. Inoltre, dove non c'è questo obbligo, ma l'esame viene effettuato comunque (Francia, Germania, Regno Unito), la valutazione deve essere documentata. Le alternative prese in esame dipendono in genere dal tipo di progetto: possono ad esempio non esistere alternative a livello di ubicazione per progetti come le strade e gli oleodotti e in quel caso vanno esaminate alternative in termini di tracciato e progettazione, comprese alternative a livello di lavorazione e layout. Le soluzioni considerate in alcuni paesi, come la Francia, non comprendono solo variazioni al progetto, ma anche tipi di progetti diversi con le stesse finalità.

4.1.3 Nei paesi in cui è prevista una certa flessibilità nei tempi (Finlandia) in genere accade che quanto prima viene effettuata la VIA tanto maggiori sono le alternative possibili; in Spagna e nei Paesi Bassi occorre prendere in esame l'alternativa che arreca meno danni all'ambiente. L'autorità competente, il pubblico (e, nei Paesi Bassi, la commissione indipendente sulla VIA) possono contribuire a determinare le alternative da valutare; nei Paesi Bassi, inoltre, i committenti possono dover fornire altre informazioni se quelle già presentate sulle alternative non sono ritenute sufficienti. Questo approccio all'identificazione e alla valutazione delle alternative, simile alla valutazione della migliore soluzione praticabile possibile (*Best Practicable Environmental Option*), è stato adottato anche da alcuni committenti nel Regno Unito.

4.1.4 Non in tutti i paesi è obbligatorio verificare se non esistono alternative. In Italia, per garantire che si proceda a questa operazione, sono le autorità competenti a valutare la mancanza di alternative se il committente non l'ha fatto. In Finlandia viene esaminata la possibilità di un'alternativa "minima" e di un massimo di altre tre soluzioni: in questo modo si riesca a chiarire i criteri di fattibilità utilizzati dal committente.

---

<sup>17</sup> Wood C., *Environmental Impact Assessment: A Comparative Review*, Londra, 1997, Longman Scientific and Technical.

4.1.5 In Grecia, quando non si riesce a trovare un'alternativa possibile, è necessario fornire una spiegazione in merito: questa procedura concorda con la posizione sostenuta dalla causa Nederhoff (cfr. sopra), secondo la quale se un committente non prende in esame le alternative, deve presentare una relazione indicandone le motivazioni, comprese le ragioni per le quali non esiste alcuna alternativa. La legge tedesca in materia di urbanistica prevede che vengano esaminate le alternative, soprattutto se la decisione viene adottata nell'ambito della procedura di approvazione urbanistica. Nei progetti del settore dei trasporti, ad esempio, le alternative vengono analizzate nelle fasi di pianificazione precedenti, in base alla legge applicabile; per queste fasi in futuro si provvederà a svolgere una valutazione ambientale strategica ai sensi della direttiva 2001/42/CE.

4.1.6 Vari Stati membri, tra i quali Francia e Svezia, ritengono che la valutazione delle alternative può migliorare a livello di qualità; in altri Stati (ad esempio l'Italia) le informazioni sono in genere adeguate, mentre in altri paesi si è rilevato che le informazioni sulle alternative tendono ad essere migliori per i progetti più grandi e nei casi in cui il committente sono agenzie governative.

**Sintesi dei risultati principali:** Esame delle alternative

In alcuni Stati membri l'esame delle alternative possibili è un elemento determinante del processo di VIA, mentre in altri tutta la procedura è meno completa di quanto potrebbe essere. La maggior parte degli Stati membri chiede che venga valutata anche l'assenza di alternative e altre alternative al progetto, ad esempio nuove soluzioni per l'ubicazione, il processo, la progettazione e altro. Varie istituzioni e in alcuni casi anche il pubblico possono contribuire a selezionare le alternative da prendere in esame, tra le quali anche alternative "ecologiche".

**4.2 Applicazione dell'articolo 1, paragrafo 5 ed esenzioni di cui all'articolo 2, paragrafo 3**

4.2.1 L'articolo 1, paragrafo 5 della direttiva 97/11/CE prevede esenzioni per i progetti ai quali viene rilasciata un'autorizzazione speciale mediante un atto legislativo nazionale, visto che la procedura legislativa dovrebbe fornire le informazioni ambientali richieste dalla direttiva. Altre deroghe sono contemplate anche dall'articolo 2, paragrafo 3 nel caso di progetti specifici per i quali gli Stati membri abbiano giustificato l'esenzione alla Commissione prima di qualsiasi decisione. In genere si può rilevare che i casi di progetti esonerati dalla VIA perché approvati dalla legislazione nazionale o ai sensi dell'articolo 2 paragrafo 3 sono pochissimi. Solo la Danimarca, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Spagna e il Regno Unito sono ricorsi all'articolo 1, paragrafo 5, ma in casi molto limitati; la Spagna ha applicato anche l'articolo 2, paragrafo 3 per un'emergenza di approvvigionamento idrico. Nella causa *C-435/97 World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen e a.* (causa Bolzano) si trattava di stabilire se serviva una VIA per un aeroporto a finalità mista, sia militare che civile, e la Corte europea di giustizia ha concluso che le esenzioni dell'articolo 1, paragrafo 4 si applicano solo ai progetti che perseguono principalmente scopi di difesa nazionale; poiché la questione riguardava il duplice utilizzo dell'aeroporto, la Corte ha decretato che si applicava la direttiva VIA.

### **4.3 Modifiche ed estensioni, cumulo con altri progetti e frazionamento dei progetti**

#### *Introduzione*

4.3.1 I nessi tra le questioni riguardanti il "cumulo con altri progetti", le "modifiche ed estensioni" e il "frazionamento dei progetti" e l'obbligo, previsto all'articolo 3, di valutare gli effetti diretti e indiretti dei progetti sono evidenti. C'è una certa giurisprudenza che può rivelarsi utile in questo campo, in particolare la causa C-72/95 (causa delle *dighe olandesi*), la causa C-431/92 (*Grosskrotzenburg*), la causa C-392/96 *Commissione contro Irlanda* e la causa C-435/97 *World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen e a.* (causa *Bolzano*). Da tutti questi esempi si può ricavare che qualsiasi interpretazione dei concetti di "cumulo con altri progetti", "modifiche ed estensioni" e "frazionamento dei progetti" deve basarsi sulle ampie finalità della direttiva VIA nel suo complesso. Nella causa *Bolzano* la Corte ha stabilito che le misure adottate dagli Stati membri non devono ledere l'obiettivo perseguito dalla direttiva, con la quale si vuole fare in modo che "non sfugga alla valutazione d'impatto nessun progetto idoneo ad avere un notevole impatto sull'ambiente ai sensi della direttiva" (paragrafo 45). Nell'ambito delle questioni prese in esame in questa sede, l'espressione "ai sensi della direttiva" si riferisce all'obbligo che tutti i progetti dell'allegato II per i quali si prevede un notevole impatto ambientale alla luce dei criteri dell'allegato III, devono essere sottoposti alle procedure per la valutazione d'impatto ambientale.

4.3.2 Le sentenze della Corte di giustizia suggeriscono inoltre che, stabilendo che la direttiva VIA ha una finalità ampia e differenziata, gli Stati membri devono dare un'interpretazione ampia dei concetti di "cumulo con altri progetti", "modifiche ed estensioni" ed "effetti diretti e indiretti". Queste considerazioni si applicheranno anche nel caso di un progetto di grandi dimensioni costituito da molti singoli progetti che, se individualmente rimangono al di sotto delle soglie fissate per la selezione, presi nel loro complesso producono un notevole impatto ambientale. A seguito della causa C-392/96 *Commissione contro Irlanda*, questa linea andrebbe seguita per impedire il ricorso alla pratica del frazionamento che tende ad evitare le misure contemplate dalla direttiva VIA prendendo in considerazione i singoli elementi di un progetto e non il progetto nella sua globalità o introducendo soglie leggermente inferiori a quelle previste dalla direttiva VIA. Per questo, se una fase iniziale o le singole fasi successive di un progetto sono al di sotto delle soglie nazionali fissate per la selezione, ma il progetto complessivo è al di sopra di tali soglie, oppure, in base ai criteri dell'allegato III, potrebbe avere un impatto ambientale rilevante, è necessaria la VIA. La *causa Bolzano* ha inoltre illustrato che una modifica nella destinazione d'uso di un progetto esistente può essere considerata una "modifica o estensione" se la modifica potrebbe produrre effetti ambientali rilevanti (nel caso di specie, il cambiamento da un utilizzo principalmente come campo d'aviazione militare a scalo merci e passeggeri).

#### *Modifiche ed estensioni*

4.3.4 Dopo la *causa Grosskrotzenburg*, la direttiva 97/11/CE ha introdotto, all'allegato II, punto 13, l'obbligo di valutare le modifiche o le estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente per verificare se

richiedano lo svolgimento di una VIA. Questa modifica ha chiarito inoltre che le modifiche e le estensioni dei progetti dell'allegato II seguono le stesse procedure di quelli dell'allegato I. Il punto 13 dell'allegato II indica un criterio di selezione che è assente nel resto della direttiva VIA, nel senso che sono soggette a VIA solo le modifiche e le estensioni che possono avere notevoli ripercussioni "negative" sull'ambiente. In generale, tutti i progetti dell'allegato II devono essere selezionati secondo i criteri dell'allegato III. L'elemento aggiuntivo introdotto indica che si punta a creare un processo di selezione in due fasi: quando si valuta il progetto prima si deve verificare se la modifica o l'estensione interessata ha ripercussioni negative sull'ambiente e, in caso affermativo, si procede a valutare se tali ripercussioni possono essere di notevole entità. Come nel caso delle disposizioni generali di selezione introdotte dalla direttiva 97/11/CE, per stabilire l'entità degli effetti negativi per l'ambiente l'autorità competente deve rifarsi ai criteri di selezione dell'allegato III. La futura direttiva sulla partecipazione dei cittadini alla stesura di determinati piani e programmi in materia ambientale (COM(2000)839)<sup>18</sup>, modifica, tra l'altro, le direttive VIA e IPPC per conformarle alla convenzione di Aarhus. La direttiva in questione introduce un nuovo punto 22 all'allegato I, che prevede la VIA per ogni modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato, dove la modifica o l'estensione in se stessa soddisfa i criteri o le soglie stabiliti nell'allegato I. Per le modifiche e le estensioni che non rientrano nell'allegato I continua ad applicarsi il punto 13 dell'allegato II. In tal modo nella direttiva VIA si ritrova adeguatamente lo spirito della causa Grosskrotzenburg.

4.3.5 In genere gli Stati membri ricorrono all'esame caso per caso o a soglie per valutare se richiedere una VIA in caso di modifiche ed estensioni. Alcuni Stati membri applicano anche una combinazione dei due metodi, con l'esame di casi singoli e l'applicazione di soglie per attività specifiche. Va sottolineato che non sono disponibili molti dati che indicano che gli Stati membri hanno attuato misure specifiche per individuare i metodi atti a dimostrare gli effetti "negativi" rispetto ai normali metodi applicati per rilevare gli effetti significativi di un progetto. Se si utilizzano le soglie, queste rappresentano una percentuale del criterio relativo alla soglia (spesso pari al 25%). L'Irlanda ha introdotto soglie vincolanti riguardo al punto 13 dell'allegato II, ma nella sua legislazione prevede anche una disposizione più globale, che prevede che venga effettuata la VIA in tutti i casi in cui l'autorità competente ritiene che un progetto al di sotto della soglia prevista potrebbe avere notevoli ripercussioni ambientali. Se la VIA rientra fra le competenze regionali (come in Belgio, Germania e Italia), gli approcci possono variare da una regione all'altra. In Germania, se un progetto soggetto a VIA viene modificato o esteso, le modifiche o estensioni devono essere necessariamente sottoposte alla VIA se raggiungono le soglie fissate, ad esempio, dall'allegato I della legge tedesca sulla VIA in materia di VIA obbligatoria. Qualsiasi altra modifica o estensione di un progetto soggetto a VIA fa scattare automaticamente una procedura di selezione generale per verificare se la

---

<sup>18</sup> Posizione comune (CE) n. 41/2002, del 25 aprile 2002, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia, COM(2000)839 def. - COD 2000/0331, GU C 170 E del 16.7.2002, pag. 22.

modifica o l'estensione deve essere sottoposta a VIA, secondo i criteri dell'allegato II della legge sulla VIA, corrispondente all'allegato III della direttiva VIA.

4.3.6 In Francia, dove non ci sono successive modifiche della capacità o delle caratteristiche di un progetto, la VIA non è richiesta, mentre invece lo è dove i lavori di ammodernamento aumentano la capacità di un progetto esistente (ad esempio in termini di traffico stradale o di produzione industriale). Per impianti specifici, occorrono una nuova autorizzazione e una nuova dichiarazione d'impatto ambientale se vengono apportate modifiche rilevanti al livello di produzione o al processo industriale utilizzato e in questo caso la decisione si basa su un esame caso per caso. Nel Regno Unito, le modifiche o le estensioni ai progetti dell'allegato II che possono avere notevoli ripercussioni vengono selezionate per determinare se tali effetti notevoli sono probabili e in tal caso si deve procedere alla VIA. Vengono applicati soglie e criteri di esclusione e indicativi; nel riquadro 2 vengono indicate le soglie per le "modifiche ed estensioni".

#### **Riquadro 2: Esempi di soglie applicabili in caso di modifiche ed estensioni dei progetti**

##### **Austria**

Una modifica o estensione deve essere sottoposta a VIA se raggiunge o supera il 50% della soglia fissata nell'allegato per i nuovi progetti e se l'autorità competente stabilisce, previo esame caso per caso, che si prevedono notevoli effetti dannosi, nocivi o negativi.

##### **Belgio**

(Bruxelles e Vallonia)

Se una modifica o estensione comporta almeno il 25% della soglia presa in considerazione per la VIA o se fa sì che il progetto raggiunga la soglia limite è necessaria una nuova VIA. Vale la pena di sottolineare che se si procede a una VIA dopo una modifica o estensione pari al 25% della soglia, il nuovo limite previsto dall'autorizzazione è la soglia applicabile alla modifica o estensione. In altri termini, se la prima soglia è fissata a 100 t/giorno di produzione, una modifica o estensione che porta a una produzione di 125 t/giorno o più, comporta una VIA; in questo caso, la soglia per una VIA successiva sarà di 125 t/giorno (o più), applicando la regola del 25%.

##### **Irlanda**

Soglie

a) Modifiche o estensioni del progetto che:

i) fanno sì che il progetto rientri in una categoria elencata nell'allegato I o ai punti da 1 a 12 dell'allegato II e

ii) comportano un aumento delle dimensioni del progetto superiore al 25% oppure

iii) rappresentano il 50% della soglia applicabile, se questa entità è superiore.

b) Progetti dell'allegato II intrapresi solo o principalmente per sviluppare e sperimentare nuovi metodi o prodotti e non utilizzati per oltre due anni.

(L'aumento delle dimensioni è calcolato in termini di unità di misura della soglia applicabile)



4.3.7 La direttiva si applica ai "progetti" che all'articolo 1 sono definiti come "lavori di costruzione o di altri impianti od opere" e "altri interventi sull'ambiente naturale [...]". Anche se una modifica della capacità del progetto non è necessariamente la conseguenza diretta dei lavori di costruzione, è possibile che siano necessarie altre opere complementari per modificare la capacità, ad esempio altre strade e parcheggi se si aumenta la capacità di un aeroporto. Le modifiche e le estensioni in genere comportano dei lavori di costruzione. In alcuni Stati membri le modifiche ai progetti di infrastruttura esistenti, come gli aeroporti, le autostrade, le ferrovie, gli impianti di trattamento delle acque reflue o i progetti industriali, possono incrementarne notevolmente la capacità, senza la necessità di lavori di costruzione importanti (ad esempio aumento del traffico aereo, introduzione di un turno supplementare). Il fatto che queste siano considerate modifiche o estensioni o meno a volte dipende dal tipo di autorizzazione rilasciata per il progetto originario. In alcuni casi l'autorizzazione riguarda la capacità del nuovo progetto, mentre in altri i lavori di costruzione e ogni singolo paese può applicare entrambi i sistemi a tipi di progetti diversi (per citare un esempio, in Francia l'autorizzazione per le strade riguarda il numero di corsie, mentre per gli impianti industriali si autorizza la capacità di produzione). Nel caso in cui viene autorizzata la *capacità*, un aumento della produzione o dell'utilizzo fino a tale capacità non comporta lo svolgimento di una VIA, mentre è prevista se la capacità viene superata (ad esempio a seguito di nuovi lavori di costruzione). A volte viene fissata una soglia per l'aumento della capacità che richiede una VIA: in Austria, ad esempio, è pari a 20 000 voli all'anno per gli aeroporti. L'esame caso per caso delle estensioni ai progetti terrà conto del fatto che il sito si trovi in una zona protetta o in prossimità di essa. Alla domanda specifica riguardante la necessità della VIA in caso di estensioni che comportano un aumento della capacità senza che vengano svolti lavori di costruzione, Italia, Spagna e Danimarca hanno risposto che la decisione dipende dalla situazione; in altri paesi (Paesi Bassi, Belgio-Fiandre e Regno Unito) la VIA non viene eseguita se non c'è un legame con un'altra procedura di autorizzazione. Si sottolinea il fatto che la direttiva si applica ai "progetti" che all'articolo 1 sono definiti come "lavori di costruzione o di altri impianti od opere" e "altri interventi sull'ambiente naturale [...]". Anche se una modifica della capacità del progetto non è necessariamente la conseguenza diretta dei lavori di costruzione, è possibile che siano necessarie altre opere complementari per realizzare la modifica, ad esempio altre strade e parcheggi se si aumenta la capacità di un aeroporto in termini di numero di voli.

4.3.8 In Germania, le modifiche al funzionamento di un progetto soggetto a VIA, che non comportino notevoli lavori di costruzione, possono essere a loro volta sottoposte a VIA se sono modifiche ad un impianto tecnico. È il caso, ad esempio, degli impianti di trattamento delle acque reflue e degli impianti industriali. In Irlanda, dove l'uso s'intensifica al punto tale da rappresentare un cambiamento materiale di uso, è richiesta un'autorizzazione urbanistica e si applicano le disposizioni obbligatorie sulle soglie di cui al punto 13 dell'allegato II. I progetti di infrastruttura, invece, come le autostrade e gli impianti di trattamento delle acque reflue sono progettati entro determinati limiti di capacità che tengono conto di una certa crescita; se è necessaria altra capacità, si applicano le disposizioni irlandesi sulla VIA.

### *Cumulo con altri progetti*

4.3.9 Quando gli Stati membri definiscono le soglie di selezione o selezionano i progetti dell'allegato II in base ad una valutazione caso per caso devono attenersi ai criteri di valutazione indicati nell'allegato III della direttiva VIA. Tali criteri riguardano le caratteristiche e l'ubicazione dei progetti e la natura dei potenziali impatti. Il "cumulo con altri progetti" rientra nelle "caratteristiche dei progetti" mentre "l'utilizzazione attuale del territorio" rientra nella voce "localizzazione dei progetti". Il cumulo con altri progetti non è un elemento importante solo al momento della selezione, ma in generale per ogni progetto cui si applica la direttiva VIA (cfr., ad esempio, allegato IV, che prevede una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo).

4.3.10 Apparentemente i vari Stati membri affrontano aspetti diversi degli effetti cumulativi man mano che questi si presentano. A volte il cumulo degli effetti viene preso in esame solo se vengono proposti e considerati insieme vari progetti diversi, mentre altre volte vengono presi in esame se un nuovo progetto si trova in prossimità di uno sviluppo esistente. In alcuni Stati membri, se progetti adiacenti sono simili tra loro si considerano gli effetti cumulativi, mentre se i progetti sono diversi non sono valutati insieme. In Portogallo, tuttavia, si sono valutati gli effetti cumulativi degli impianti eolici e delle cave. In altri Stati ancora i "legami funzionali" tra i progetti di un programma sono un elemento su cui basare la decisione e la direttiva sulla valutazione ambientale strategica potrà in futuro fornire orientamenti in merito.

4.3.11 In Francia e Portogallo se esiste un nesso funzionale tra progetti realizzati contemporaneamente è necessario valutare l'intero programma di cui fanno parte; da ciò si può dedurre che i progetti che non sono collegati sotto il profilo funzionale ma vengono eseguiti simultaneamente possono essere trattati allo stesso modo. La Grecia valuta i possibili effetti cumulativi di diversi tipi di progetti, ma utilizza una soglia riguardante i confini per valutare tali effetti: ad esempio una distanza di 5 km per gli impianti eolici. Tuttavia, se un unico committente propone progetti simili a una distanza superiore a 5 km, questi possono essere valutati come un progetto unico (a meno che tale progetto non sia considerato un'estensione quando il committente esistente lo propone). In Italia si valuta la *capacità di assimilazione ambientale* in relazione agli effetti sinergici e cumulativi, ma in Italia, come nei Paesi Bassi, non è possibile chiedere una VIA se una soglia non viene superata. Nei Paesi Bassi le autorità competenti tengono conto del cumulo dei progetti e degli effetti ambientali, soprattutto durante l'esame caso per caso che determina se sia necessario procedere a una VIA. L'analisi della mobilità attorno al progetto può rivelarsi utile per valutare il numero approssimativo di persone che utilizzeranno nuovi progetti come uffici, negozi e abitazioni.

4.3.12 In Finlandia, se gli effetti di una serie di progetti contemporanei nel loro complesso superano le soglie stabilite nell'allegato I, può essere applicata la VIA (anche se le soglie per un progetto non le superano). Possono essere necessari approcci alternativi se i progetti sono realizzati separatamente e in tempi diversi, soprattutto se i singoli progetti non producono, di per sé, notevoli effetti sull'ambiente. La Germania distingue vari casi di cumulo:

- cumulo con altri progetti in un unico sito (criterio di selezione n. 2 dell'allegato II della legge tedesca sulla VIA); in questo caso i progetti devono essere esaminati congiuntamente per le rispettive soglie e il committente deve descrivere tale cumulo nella documentazione VIA che deve presentare;
- un progetto esistente e uno aggiuntivo (che dunque determina effetti cumulativi) sono realizzati dallo stesso committente: in questo caso può essere classificato come singolo progetto o come modifica o estensione;
- progetto combinato (ad esempio impianti di allevamento intensivo) non necessariamente realizzato da un unico committente; il progetto in genere rappresenta un nuovo progetto indipendente e la VIA deve tener conto degli effetti cumulativi.

4.3.13 Per gli effetti cumulativi in Austria le autorità competenti devono svolgere un esame caso per caso di tali effetti se i progetti (pur non soddisfacendo i criteri dell'allegato I della legislazione nazionale sulla VIA) si trovano in prossimità di altri progetti dello stesso tipo (ad esempio due miniere a cielo aperto o vari parcheggi) e se questi progetti, nel loro complesso, raggiungono le soglie applicabili o rispondono ai criteri fissati all'allegato I della legislazione. L'esame caso per caso non viene, per contro, effettuato se la capacità del progetto presentato è inferiore del 25% rispetto al valore della soglia dell'allegato I. Se un progetto proposto è adiacente a progetti esistenti, la VIA riguarda solo il progetto aggiuntivo e non l'impianto esistente, pur tenendo conto degli effetti di quest'ultimo.

4.3.14 In Svezia e in Danimarca la fase di selezione comprende la valutazione dei potenziali effetti cumulativi, mentre in Irlanda le disposizioni riguardanti la selezione al di sotto delle soglie riescono a garantire che gli effetti cumulativi dei progetti vengano considerati adeguatamente. D'altro canto in Spagna, i progetti di dimensioni ridotte che si trovano a (breve) distanza da altri progetti già previsti o esistenti, sono considerati come progetti nuovi ai fini della valutazione. Alcuni Stati membri riconoscono l'esistenza di un possibile conflitto tra la necessità di trattare adeguatamente i progetti applicando un sistema basato su soglie e la necessità di procedere ad una valutazione caso per caso ove ci siano progetti piccoli e non correlati tra loro. Inoltre, l'impossibilità di chiedere una VIA se le soglie non vengono superate può far sì che gli effetti cumulativi vengano trascurati.

#### *Frazionamento dei progetti*

4.3.15 Questa pratica consiste nel dividere i progetti in due o più entità separate, in modo tale che ciascun elemento non sia soggetto a VIA e non si proceda dunque a valutare il progetto nella sua globalità. L'espressione descrive anche un'altra pratica, secondo la quale il committente che ha ottenuto un'autorizzazione per un progetto che non supera le soglie di valutazione, e quindi non è soggetto a VIA, successivamente lo estende o ne amplia la capacità al di là dei limiti della soglia. In generale, gli Stati membri sono consapevoli della possibilità di ricorrere a queste pratiche e che siano necessari provvedimenti per impedirle, ma vari di essi non sono convinti che quanto fatto finora sarà sufficiente. Molti Stati membri trattano il frazionamento dei progetti nell'ambito delle "modifiche ed estensioni" o come progetti cumulativi; in altri la

normativa nazionale sulla VIA prescrive la valutazione "dell'intero programma" se è costituito da una serie di progetti interconnessi che vengono realizzati gradualmente o contemporaneamente. In Germania, ad esempio, se un progetto di infrastruttura è realizzato in fasi diverse, le varie parti del progetto devono essere definite solo come progetti parziali autonomi se ciascuno di questi progetti parziali "costituisce un'unità significativa in sé", come ha sancito il tribunale amministrativo tedesco. Nei Paesi Bassi, ove si possono prevedere sviluppi associati, essi sono considerati parte del progetto e valutati in quell'ambito. In Svezia, la fase di selezione serve a determinare la portata del progetto e i suoi effetti cumulativi; se i progetti sono correlati tra loro (ad esempio una centrale eolica) possono essere trattati come un'unica applicazione e spesso i vari committenti sono considerati come un committente unico. Analogamente, nel Regno Unito, in base ai precedenti giuridici, per valutare se sia necessaria la VIA non è possibile considerare separatamente una domanda se "costituisce parte integrante di uno sviluppo inevitabilmente più consistente".

4.3.16 Il Portogallo ammette che la pratica di frazionare i progetti viene attuata e che, anche se in genere non si può chiedere una VIA se non vengono superate le soglie, quando l'autorità competente ritiene che il progetto sia stato suddiviso per evitare la VIA, ne informa il ministero dell'Ambiente che può applicare la VIA anche al di sotto delle soglie e in genere lo fa. In Austria questo problema viene affrontato da una disposizione che prevede la necessità di prendere in esame le eventuali modifiche o estensioni ad un progetto avvenute nei cinque anni precedenti. In Danimarca e in Finlandia si ritiene che l'esame caso per caso può essere utile ad evitare questa pratica, mentre per l'Irlanda è più opportuno fissare soglie obbligatorie più ridotte. In Spagna non c'è alcuna disposizione specifica per questa prassi, in quanto tutti i singoli progetti di un programma di costruzione vengono esaminati caso per caso per rilevare questo problema, ma si ritiene che sia possibile impedire questa pratica.

## **Sintesi dei risultati principali**

### Modifiche ed estensioni

Nell'Unione europea sono in uso approcci diversi per quanto riguarda le modifiche ed estensioni, in base alle disposizioni esistenti per altre autorizzazioni, alla natura del progetto e ai tipi di modifiche ed estensioni interessate. In vari Stati membri sono richieste soglie specifiche (spesso fissate come percentuale della dimensione del progetto originario) e l'esame caso per caso oppure una combinazione dei due sistemi. In alcuni Stati membri si procede alla VIA quando viene proposta una modifica della capacità che non comporta necessariamente lavori di costruzione; se le modifiche a livello di capacità non comportano notevoli lavori di costruzione, la realizzazione o meno della VIA dipende a volte dal tipo di autorizzazione iniziale, se cioè riguarda la capacità di produzione (che ad esempio contempla un aumento previsto nella diffusione) o la dimensione del progetto (ad esempio il numero di corsie di un'autostrada) oppure l'impronta ambientale.

### Cumulo con altri progetti

Sembra esserci una consapevolezza sempre maggiore delle problematiche sollevate dalla necessità di valutare gli effetti cumulativi e in molti Stati membri sono state adottate misure in merito. Nella maggior parte di essi sembrano invece mancare indicazioni chiare e complete per i committenti e altri interessati, ad esempio riguardo ai confini dell'area soggetta a valutazione, alla necessità di collaborazione tra committenti o altre disposizioni ancora per diffondere le informazioni.

### Frazionamento dei progetti

Gli Stati membri ammettono l'esistenza del problema e alcuni hanno adottato provvedimenti per mettere in luce e impedire questa pratica, ad esempio l'adozione di soglie molto basse o la richiesta di valutare "l'intero programma", ove possibile. Questo problema può essere strettamente collegato alla valutazione degli effetti cumulativi e alle modifiche ed estensioni, ma solo pochissimi Stati membri hanno dati concreti sulla diffusione di questa prassi.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. lettere a), c), d), f) e j).*

## **4.4 Partecipazione del pubblico**

4.4.1 Come rilevato al punto 4 della relazione, il pubblico può essere consultato in **varie** fasi del processo VIA: alcuni Stati membri coinvolgono il pubblico nelle fasi di selezione e di definizione del contenuto della VIA, mentre altri lo fanno solo in quest'ultima fase. In ogni caso, gli Stati membri devono garantire che i cittadini siano consultati in merito alle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 5 (dichiarazione d'impatto ambientale) della direttiva VIA. Le modifiche alla direttiva riguardanti la partecipazione del pubblico sono principalmente intese ad armonizzarla con le disposizioni transfrontaliere della convenzione di Espoo. L'articolo 6 della direttiva VIA stabilisce che gli Stati membri si adoperano affinché ogni domanda di autorizzazione nonché le informazioni raccolte a norma dell'articolo 5 siano messe a disposizione del pubblico entro un "termine ragionevole" per dare la possibilità agli interessati di esprimere il proprio parere prima del rilascio dell'autorizzazione. La direttiva non fornisce una definizione di "pubblico" o di "pubblico interessato". In

base alle disposizioni in vigore, è compito degli Stati membri stabilire le disposizioni precise riguardo al concetto di "pubblico interessato", al luogo dove consultare le informazioni, ai metodi utilizzati per informare e consultare il pubblico e ai tempi delle varie fasi procedurali. L'articolo 9 stabilisce, a sua volta, le disposizioni per informare i cittadini delle decisioni in merito al rilascio o al diniego dell'autorizzazione. Attualmente la direttiva VIA è in fase di ulteriore modifica nell'ambito della proposta di direttiva<sup>19</sup> che recepisce nel diritto comunitario il secondo pilastro della convenzione di Aarhus sulla partecipazione del pubblico al processo decisionale (COM (2000) 839 def.). Le definizioni della convenzione vengono ora inserite nella direttiva VIA:

"pubblico", una o più persone fisiche o giuridiche e, ai sensi della legislazione o prassi nazionale, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi costituiti da tali persone;

"pubblico interessato", il pubblico che subisce o può subire gli effetti dei processi decisionali in materia ambientale di cui all'articolo 2, paragrafo 2<sup>20</sup>, o che ha un interesse da far valere in tali processi; ai fini della presente definizione si considerano titolari di tali interessi le organizzazioni non governative che promuovono la tutela dell'ambiente e che soddisfano i requisiti prescritti dal diritto nazionale.

4.4.2 In molti Stati membri non c'è una delimitazione geografica alla definizione del "pubblico interessato" (Austria, Belgio-Vallonia, Irlanda, Italia, Spagna), mentre in altri paesi la definizione si applica alle comunità interessate (cfr. tabella 14). Negli Stati membri che delimitano il pubblico da consultare su base geografica, c'è a volte una certa flessibilità e si tiene conto anche dei pareri delle persone che non appartengono all'area interessata.

4.4.3 La direttiva VIA prevede che "il pubblico" sia informato e che "il pubblico interessato" sia consultato (che si cerchi cioè attivamente di conoscerne il parere) prima di rilasciare l'autorizzazione. In genere l'entità della diffusione delle informazioni su una domanda di autorizzazione o una dichiarazione ambientale determina anche chi avrà accesso ad esse e potrà esprimere un parere. I metodi più usati per la divulgazione sono l'affissione di manifesti, avvisi attorno al sito, notifiche via posta ai proprietari delle zone limitrofe e avvisi sulla stampa (locale, regionale, nazionale o un insieme). In Germania, ad esempio, in base agli impatti possibili, si può pubblicare un'inserzione su un giornale interregionale; in Irlanda si preferisce un giornale di diffusione sufficientemente ampia nel settore funzionale dell'autorità urbanistica, mentre in Italia vengono scelti due quotidiani, uno regionale e uno nazionale ad ampia circolazione.

---

<sup>19</sup> Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia, COM(2000)839 def.

<sup>20</sup> Testo della posizione comune adottata dal Consiglio il 25 aprile 2002, GU C 170 del 16 luglio 2002, pag. 22.

**Tabella 14: Il "pubblico interessato"**

	<b>DELIMITAZIONE GEOGRAFICA</b>
<b>Austria</b>	Non c'è delimitazione
<b>Belgio -</b>	<p><b>Bruxelles</b></p> <p>La definizione può essere delimitata ad un unico comune, ma può essere estesa a vari altri comuni in funzione del tipo e dell'ubicazione del progetto. La consultazione pubblica è avviata da uno o più comuni insieme</p> <p><b>Fiandre</b></p> <p>L'organo comunale locale organizza la consultazione pubblica</p> <p><b>Vallonia</b></p> <p>Non c'è delimitazione</p>
<b>Danimarca</b>	Nell'audizione pubblica, per "pubblico interessato" s'intende chiunque, senza alcun limite. Per quanto riguarda il "diritto di ricorso" s'intende invece "chiunque abbia un interesse legale", cioè anche le ONG. Non c'è invece una delimitazione geografica
<b>Finlandia</b>	La legge finlandese sulla <u>VIA</u> si riferisce ai "quartieri la cui situazione o i cui interessi possono essere interessati dal progetto o dal piano". La legge non definisce direttamente il "pubblico interessato", ma il diritto di ricorso è limitato al "pubblico interessato" nell'ambito di varie leggi sulle autorizzazioni
<b>Francia</b>	Il pubblico che vive o ha un interesse nei comuni interessati; chi vive a 2-5 km dai progetti industriali; nel caso di progetti che interessano fiumi, il pubblico è definito caso per caso
<b>Germania</b>	Il pubblico interessato dipende dal tipo di progetto; l'area geografica interessata è in genere l'area locale di cui è responsabile l'autorità competente
<b>Grecia</b>	Pubblicazione della dichiarazione d'impatto ambientale a livello di prefettura (secondo livello di governo locale), ma qualsiasi altra parte interessata può essere informata ed esprimere un parere al Consiglio prefettizio o all'autorità competente oppure di persona nel corso delle audizioni pubbliche
<b>Irlanda</b>	Qualsiasi persona del pubblico o dei gruppi interessati può presentare osservazioni su una domanda
<b>Italia</b>	Nessuna delimitazione geografica; chiunque può presentare petizioni o commenti per iscritto entro 30 giorni dalla pubblicazione del rapporto sulla dichiarazione d'impatto ambientale
<b>Lussemburgo</b>	Non sono disponibili informazioni
<b>Paesi Bassi</b>	Non c'è delimitazione geografica e non è necessario rispondere a criteri relativi alla proprietà. Il "pubblico interessato" è costituito da chiunque sia in grado di dimostrare un interesse
<b>Portogallo</b>	Si applica una delimitazione geografica, comprendente i cittadini che vivono nelle vicinanze del progetto, definite dai confini amministrativi locali e regionali, ma si tiene conto anche dei pareri dei cittadini che vivono al di fuori di tale area
<b>Spagna</b>	Non c'è delimitazione geografica e per "pubblico" s'intende il pubblico in generale
<b>Svezia</b>	Per "pubblico interessato" s'intende chiunque viva in prossimità e altri che possono essere particolarmente colpiti dal progetto; le consultazioni in fase precoce includono i privati cittadini che possono subire ripercussioni
<b>Regno Unito</b>	Manca una definizione di "pubblico interessato" e gli avvisi vengono diffusi localmente

4.4.4 La mancanza di definizioni chiare di "pubblico interessato" può incidere sulla disponibilità a presentare osservazioni o documentazione. In Francia vi sono norme che definiscono "l'area interessata", che può andare, ad esempio, da due a cinque chilometri da un progetto industriale o, nel caso di fiumi, un'area più vasta definita caso per caso. La disponibilità/possibilità di esprimere per iscritto le proprie osservazioni in un registro disponibile in determinate sedi (ad esempio presso il municipio) è un altro fatto che può favorire la presentazione di commenti.

4.4.5 Il grado di partecipazione è determinato da vari fattori, tra i quali la natura, la dimensione e l'ubicazione di un progetto, oltre che il grado di conflittualità prodotto (che spesso è originato dai media e dalle ONG). Tra i progetti che più spesso trovano un elevato grado di partecipazione tra il pubblico in tutta l'UE figurano le autostrade, le strade e gli oleodotti, gli impianti di trattamento dei rifiuti, gli aeroporti, le centrali elettriche, i progetti urbani di alto profilo, le miniere e le dighe di grandi dimensioni, oltre che i progetti che interessano siti particolarmente protetti (come i siti Natura 2000). Alcuni tipi di progetti sono indicati solo da uno Stato membro (impianti eolici per la Svezia, uffici per il Belgio-Bruxelles), ma in generale si ritiene che i progetti che possono avere ripercussioni sulla salute sono quelli che più probabilmente generano un dibattito pubblico. Nei Paesi Bassi sono state effettuate ricerche per verificare quali siano i progetti più controversi sia in fase di definizione del contenuto della VIA che in fase di verifica ed è risultato che si tratta di aeroporti, autostrade, zone di addestramento militare, ferrovie, impianti di smaltimento dei rifiuti ed estrazione di minerali, seguiti da parchi industriali, impianti di trattamento dei rifiuti radioattivi, aree ricreative, ecc.

4.4.6 Vari Stati membri hanno fornito indicazioni precise riguardo alle disposizioni speciali disponibili per gestire un'elevata partecipazione pubblica, tra le quali figurano audizioni aperte e riunioni pubbliche, mostre particolari, informazioni ai media che le devono divulgare, modifiche delle disposizioni per passare dai contatti personali agli avvisi pubblici. Tra i provvedimenti utilizzati in tutta l'UE per favorire e incentivare la partecipazione del pubblico nei casi in cui si prevedono notevoli controversie si possono citare un avvio tempestivo del dibattito per incentivare il coinvolgimento del pubblico, il prolungamento del periodo di consultazione pubblica, l'istituzione di una commissione locale e la designazione di più commissari e la convocazione di più riunioni pubbliche.

**Sintesi dei risultati principali:** Partecipazione del pubblico

Nell'UE il pubblico ha la possibilità di esprimersi sui progetti soggetti a VIA, ma il grado di coinvolgimento varia sensibilmente, come pure l'interpretazione dell'espressione "pubblico interessato". Dal sondaggio è emerso che alcuni progetti hanno più probabilità di coinvolgere il pubblico. Vista la grande varietà dei tipi di progetti disciplinati dalla direttiva, i diversi sistemi di autorizzazione utilizzati per i diversi tipi di progetti e il diverso grado di interesse che questi suscitano, non sorprende il fatto che non esista una prassi standard riguardo alla partecipazione del pubblico nell'UE.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. a)*



## 4.5 Impatti transfrontalieri

4.5.1 La convenzione di Espoo sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero è stata firmata nel 1991 e definisce così l'impatto transfrontaliero: **“ogni impatto, e non esclusivamente un impatto di natura mondiale, derivante, entro i limiti di una zona che dipende dalla giurisdizione di una Parte, da una attività prevista la cui origine fisica sia situata in tutto o in parte nella zona dipendente dalla giurisdizione di un'altra Parte”**. La definizione riguarda sia i progetti che gli impatti che valicano i confini e non limita dunque l'applicazione della convenzione ai progetti in prossimità di un confine. Inoltre, nella causa *Commissione contro Belgio (C-186/91)* la Corte di giustizia europea ha stabilito che gli obblighi di consultazione contenuti all'articolo 7 della direttiva 85/337/CEE non si limitavano ai progetti situati in regioni alla frontiera con altri paesi. Come accade con la direttiva nel suo complesso, l'interpretazione di "progetto con impatti transfrontalieri" deve essere ampia. La direttiva 97/11/CE ha apportato notevoli modifiche all'articolo 7 per rispettare la convenzione di Espoo, in particolare:

- gli Stati membri colpiti dagli effetti transfrontalieri devono ricevere le informazioni necessarie non appena viene informato il pubblico dello Stato membro dove si trova il progetto;
- la direttiva prescrive che vengano inviate informazioni molto più precise agli Stati membri interessati;
- se gli Stati membri colpiti desiderano partecipare al processo VIA, la direttiva impone agli Stati membri interessati di rendere disponibili le informazioni sul progetto alle autorità pubbliche competenti e al pubblico.

L'articolo 8 della direttiva VIA prevede che l'autorità competente prenda in considerazione i risultati della consultazione con gli Stati membri interessati al processo decisionale e l'articolo 9 prevede che lo Stato membro notificante informi gli altri Stati membri colpiti della decisione.

L'articolo 7 della direttiva 97/11/CE ha introdotto le disposizioni principali della convenzione di Espoo e lascia agli Stati membri la facoltà di definire le disposizioni precise per attuare l'articolo. Viste le vaste problematiche che possono insorgere tra i paesi interessati dai possibili effetti transfrontalieri di un progetto, gran parte degli Stati membri ha iniziato a elaborare accordi bilaterali o multilaterali. Il materiale orientativo preparato ai sensi della convenzione di Espoo<sup>21</sup> riguardo agli accordi bi- e multilaterali e all'applicazione pratica della convenzione è un'utile fonte di informazione in proposito.

4.5.2 L'applicazione dell'articolo 7 nell'UE ha fatto emergere varie problematiche. Tra quelle di carattere procedurale, citate da vari paesi come Belgio - Fiandre e Vallonia -, Francia, Paesi Bassi e Svezia, figurano il coordinamento delle notifiche tra due o più Stati membri, la lentezza delle risposte e la mancanza di sufficienti informazioni a integrazione della documentazione che ha impedito il trasferimento

---

<sup>21</sup> Homepage sulla VIA dell'UNECE: <http://www.unece.org> (consultare il punto "documents prepared under the convention").

rapido al destinatario previsto. Il Regno Unito, la Svezia e i Paesi Bassi hanno citato anche la difficoltà a istituire punti di contatti e ad ottenere le traduzioni (compreso l'aspetto dei costi); i Paesi Bassi hanno inoltre indicato le differenze giuridiche e culturali. Alcuni Stati membri hanno fatto riferimento ad aspetti specifici in alcuni casi transfrontalieri particolari (cfr. riquadro 7 in basso), mentre Belgio (regione di Bruxelles), Danimarca, Finlandia, Germania, Grecia, Italia e Portogallo hanno dichiarato di non aver incontrato difficoltà.

4.5.3 In Vallonia, Belgio, ad esempio, le diversità a livello di normativa tra Stati membri può ritardare la trasmissione di informazioni (che segue questo iter: ministro dell'Ambiente, ministro degli Affari esteri, ambasciatore, al posto del contatto diretto con o tra autorità competenti). Per risolvere il problema dei ritardi connesso con l'iter della trasmissione delle informazioni, qualcuno ha proposto di siglare accordi informali tra le autorità dei vari Stati membri. In Belgio (Vallonia) si utilizza un iter ufficioso di comunicazione diretta tra autorità competenti di paesi vicini, che riduce i tempi di risposta; anche le Fiandre hanno esperienze di contatti informali (sotto forma di corrispondenza, e-mail, telefonate) per risolvere le difficoltà. Altri Stati membri ritengono che i problemi procedurali si possano risolvere istituendo buoni contatti e rapporti di lavoro con le autorità degli Stati interessati. In Danimarca, ogni caso viene trattato individualmente; vengono organizzate riunioni una o due volte l'anno tra le autorità competenti della VIA. Il Portogallo dichiara che, per ora, la partecipazione del pubblico viene garantita da una relazione formale bilaterale tramite il ministero degli Affari esteri. In Svezia, l'ordinanza sulla VIA fa riferimento agli articoli e alle procedure della convenzione di Espoo; l'Agenzia per la protezione ambientale svedese è designata dal governo svedese come punto di contatto per la convenzione di Espoo.

4.5.4 Gli Stati membri dell'UE hanno siglato pochissimi trattati o accordi formali sugli effetti transfrontalieri tra di loro o con paesi terzi limitrofi. Nelle risposte al questionario ne è stato citato solo uno (tra Finlandia ed Estonia), anche se ve ne sono alcuni in via di negoziazione (ad esempio da parte della Germania e del Regno Unito). Esistono invece accordi non vincolanti, "disposizioni pratiche" e "raccomandazioni" sulla protezione dell'ambiente tra alcuni paesi (come le raccomandazioni tripartite che la Germania ha siglato con vari paesi e i collegamenti informali tra Paesi Bassi e Vallonia e Paesi Bassi e Fiandre). Il Belgio (regione vallone) vede la necessità di istituire disposizioni formali migliori e più "fattibili" con i paesi vicini; in Belgio si sente anche la necessità di migliorare le procedure attuali in vigore tra le regioni e tra le autorità regionali e federali. Nella tabella 15 vengono riportati i trattati e gli accordi esistenti.

**Tabella 15: Trattati e accordi**

<b>Paese</b>	<b>Trattati e accordi</b>
<b>Austria</b>	Accordo trilaterale non vincolante con la Svizzera e il Liechtenstein Sono in preparazione accordi con la Slovacchia e con la Repubblica ceca
<b>Belgio –</b>	<b>Fiandre</b> Tra Fiandre e Paesi Bassi è stato concluso un accordo formale sulla VIA transfrontaliera, che comprende anche fasi procedurali <b>Vallonia</b> Accordi pratici di carattere informale con i Paesi Bassi
<b>Finlandia</b>	Accordo bilaterale con l'Estonia, entrato in vigore il 6 giugno 2002 È in corso di negoziazione un accordo bilaterale con la Federazione russa
<b>Francia</b>	Trattati bilaterali su importanti progetti pubblici, compresi quelli con Italia, Spagna, Svizzera, Baden-Württemberg (Germania). Non ci sono trattati o accordi di carattere generale
<b>Germania</b>	Sono in preparazione accordi sulla VIA transfrontaliera tra: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Germania e Polonia</li> <li>• Germania e Paesi Bassi</li> <li>• Germania e Repubblica ceca</li> <li>• Germania, Svizzera, Austria, Liechtenstein (previsto)</li> </ul> <p>Accordi in parte conformi alla direttiva 97/11/CE e alla convenzione di Espoo, senza riferimento a tali testi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Raccomandazioni trilaterali della commissione governativa tedesco-franco-svizzera in materia di cooperazione per le attività di importanza ambientale lungo il Reno superiore (1996);</li> <li>• Raccomandazione Saar-Lor-Lux (Germania, Francia, Lussemburgo) della commissione governativa sulla notifica bilaterale di attività appena pianificate e modifiche ad attività esistenti che richiedono un'autorizzazione (1986)</li> </ul> <p>Accordi che fanno riferimento alla convenzione di Espoo (ma non alla direttiva VIA), senza tuttavia disposizioni precise sulla VIA transfrontaliera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accordo tra Germania e Polonia sulla cooperazione in materia di protezione ambientale (1994, in vigore dal 1998)</li> <li>• Accordo tra Germania e Repubblica ceca sulla cooperazione in materia di protezione ambientale (1996, in vigore dal 1999)</li> </ul>
<b>Irlanda</b>	Sono in corso negoziati per formalizzare procedure di consultazione esistenti con l'Irlanda del Nord (con le autorità del Regno Unito). Il testo del memorandum d'intesa è stato in larga misura approvato
<b>Paesi Bassi</b>	Belgio-Fiandre: accordo non vincolante (dal 1995) Belgio-Vallonia: disposizioni pratiche Germania, Renania settentrionale-Vestfalia e Bassa Sassonia: accordo non vincolante (in via di negoziazione)
<b>Regno Unito</b>	Accordo di lunga durata e informale tra il ministero dell'Ambiente (Irlanda del Nord) e la Repubblica d'Irlanda in materia di cooperazione transfrontaliera

4.5.5 La gamma di progetti soggetti a consultazione transfrontaliera rispecchia la varietà di progetti che rientrano nella direttiva VIA. Gli Stati membri hanno proceduto a consultazioni su numerose infrastrutture di trasporto (autostrade, ferrovie, aeroporti, terminal per container o porti, gallerie e ponti) e su progetti energetici (centrali elettriche); centrali eoliche, impianti nucleari, strutture per lo stoccaggio o il ritrattamento di materiale nucleare e gasdotti o condutture elettriche. Nell'Europa meridionale i progetti riguardanti le risorse idriche sono quelli più importanti. Tra i progetti in cui il proponente è un privato figurano il dragaggio marino e altre estrazioni di minerali, l'agricoltura intensiva e gli impianti e i complessi industriali. Gli Stati membri hanno fornito dati più precisi sui progetti di infrastruttura rispetto ai progetti privati e, ad esempio, di riassetto urbano e ai progetti di carattere ricreativo. Nella tabella 16 figurano altre informazioni sul tipo e sul numero di progetti riferiti dagli Stati membri.

**Tabella 16: Numero e tipo di progetti transfrontalieri**

Nota: Le informazioni contenute in questa tabella sono ricavate dalle risposte al questionario e dalla banca dati Enimpas sulla VIA in un contesto transfrontaliero<sup>22</sup>. Le cifre non corrispondono però ai tipi di progetti riportati nelle risposte o contenuti nella banca dati e l'elenco dei tipi di progetti non indica necessariamente che il progetto è partito in quel paese.

Stato membro	Progetti per paese di origine (n.)	Progetti per paese colpito (n.)	Tipo di progetto
<b>Austria</b>		3	Impianti di trattamento acque reflue, porti, stoccaggio nucleare
<b>Belgio:</b>		1	Dragaggio marino, infrastruttura di trasporto, impianti industriali, agricoli, trattamento di rifiuti
<b>Danimarca</b>	3	9	Centrali eoliche, gasdotti, aeroporti, dragaggio marino
<b>Finlandia</b>	7	5	Centrali elettriche, impianti nucleari e di stoccaggio di materiale nucleare, gasdotti e linee elettriche, prevenzione delle inondazioni e progetti industriali
<b>Francia</b>		1	Ferrovie ad alta velocità, ponti e gallerie, dragaggio marino, allevamenti intensivi, attività minerarie, impianti industriali e di trattamento dei rifiuti
<b>Germania</b>	4	3	Impianti nucleari e di rifiuti radioattivi, gasdotti, centrali eoliche, aeroporti, ferrovie, dragaggio marino
<b>Grecia</b>	0	0	
<b>Irlanda</b>			Centrali eoliche, marine/terminal traghetti, ritrattamento rifiuti nucleari
<b>Italia</b>	2		Gasdotti, centrali elettriche
<b>Lussemburgo</b>	0	0	

<b>Paesi Bassi</b>	circa 25	circa 12	Aeroporti, terminal per container, porti, autostrade, ferrovie, centrali eoliche, inceneritori di rifiuti, impianti per l'arricchimento dell'uranio, zone industriali, agricoltura intensiva, riassetto territoriale, estrazione di minerali, dragaggio marino, controllo delle inondazioni, estrazione da falde freatiche
<b>Portogallo</b>	2		Dighe, impianti di trattamento delle acque reflue
<b>Spagna</b>		2	Dighe
<b>Svezia</b>	2	12	Centrali eoliche, centrali elettriche, impianti nucleari e di scorie nucleari, gasdotti e linee elettriche, bacini idrici, progetti contro le inondazioni, poligoni di tiro militari, dragaggio
<b>Regno Unito</b>	12	7	Aeroporti, centrali elettriche, centrali eoliche, lavori portuali, impianti industriali, inceneritori, impianti per il recupero di materiali, agricoltura intensiva, hotel e intrattenimento, ritrattamento del materiale nucleare, vendita al dettaglio e progetti ricreativi, dragaggio marino

4.5.6 Sembra essere alquanto problematico verificare il numero di casi di VIA transfrontaliere, perché emergono discrepanze tra Stati membri limitrofi e mancano informazioni a livello di governo nazionale, specialmente dove esistono sistemi federali. Dalle risposte non è possibile ricavare il numero dei progetti che rientrano nell'allegato I o nell'allegato II. Poiché le soglie utilizzate per stabilire quale progetto richiede una VIA sono molto diverse tra uno Stato membro e l'altro (cfr. punto 4.2), è probabile che l'articolo 7 sia applicato in maniera non omogenea nell'UE. Sembra che si applichino anche criteri divergenti riguardo alla distanza o alla portata geografica dei possibili effetti. I Paesi Bassi, ad esempio, hanno dato un'interpretazione molto vasta dei possibili impatti dell'aeroporto di Schipol, notificandoli a vari paesi che avrebbero potuto subire tali effetti, compresa la Francia.

4.5.7 Nelle risposte date alcuni paesi fanno una distinzione tra notifica e consultazione sugli impatti transfrontalieri. Alcuni Stati membri forniscono informazioni anche sulle consultazioni transfrontaliere con paesi non appartenenti all'UE (come la Svizzera, la Slovenia, la Repubblica ceca, la Polonia, l'Estonia e la Norvegia). Le risposte non fanno spesso riferimento a problemi di disaccordo sulla decisione finale, anche se l'Irlanda vede la necessità di sviluppare un accordo più formale a tempo debito, soprattutto nell'ambito dei progetti nel settore dell'energia nucleare; per adesso a volte sono in corso contatti informali.

4.5.8 Occorre una forma di controllo più accurato per ottenere informazioni affidabili sul numero, sul tipo e sui risultati dei progetti transfrontalieri di cui all'articolo 7. In Svezia non sembra esserci un sistema di registrazione complessivo, ma tali sistemi sono comunque rari; altre banche dati non forniscono ancora questo tipo di informazioni. La banca dati dell'UNECE sulla VIA transfrontaliera (<http://www.mos.gov.pl/enimpas/>) è incompleta: sono elencate le istituzioni nazionali (punti di contatto per la notifica e punti focali per l'attuazione della convenzione UNECE), ma mancano dati precisi sui progetti soggetti alla convenzione. Queste informazioni dovrebbero essere fornite dai punti focali nei vari paesi: ci auguriamo che la situazione migliori in futuro.

### **Sintesi dei risultati principali:** Progetti transfrontalieri

Occorrono migliori disposizioni, di carattere formale e informale, in materia di consultazione sugli impatti transfrontalieri con i paesi vicini ed è necessario garantire che tali disposizioni siano pratiche. È stata anche sottolineata la necessità di migliorare le attuali procedure intra-regionali in alcuni paesi. Occorrono infine disposizioni di controllo più precise per poter disporre di informazioni affidabili riguardo al numero, al tipo e ai risultati dei progetti transfrontalieri di cui all'articolo 7.

**Intervento:** Cfr. raccomandazione 5.4.2. g).

## **4.6 Biodiversità, rischio e salute umana**

### *Biodiversità*

4.6.1 Pur stabilendo che nella VIA occorre individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti e indiretti di un progetto sulla flora e sulla fauna, la direttiva VIA non fa espressamente riferimento al concetto di biodiversità. L'articolo 14 della convenzione sulla diversità biologica prevede tuttavia che venga effettuata la valutazione dell'impatto sull'ambiente per i progetti proposti che potrebbero avere effetti molto negativi sulla diversità biologica. L'articolo 2 della convenzione definisce la biodiversità come "la variabilità degli organismi viventi di qualsiasi fonte, inclusi, tra l'altro, gli ecosistemi terrestri, marini e gli altri ecosistemi acquatici e i complessi ecologici dei quali fanno parte; essa comprende la diversità all'interno di ogni specie, tra le specie e degli ecosistemi"

(cfr. <http://www.biodiv.org/convention/articles.asp>). Il concetto di biodiversità è ovviamente molto ampio e nella definizione indicata nella convenzione si possono rilevare tre livelli:

- i) livello degli ecosistemi – diversità, varietà e frequenza di ecosistemi diversi;
- ii) livello delle specie - frequenza e diversità delle varie specie;
- iii) livello genetico – frequenza e diversità di geni e/o genomi diversi, cioè la diversità genetica *all'interno* di ciascuna specie.

4.6.2 Dalle risposte fornite è evidente che i sistemi di VIA in atto negli Stati membri prendono in esame l'impatto sulla flora e sulla fauna e in questo senso sono conformi alla direttiva. Viene data particolare importanza all'impatto ecologico quando possono essere in pericolo siti di protezione speciali come quelli di Natura 2000. Dalle risposte risulta però meno chiaro se la biodiversità venga presa esplicitamente in considerazione come parametro di valutazione (con alcune limitate eccezioni). Nella legislazione finlandese la definizione d'impatto ambientale comprende anche la diversità biologica e le note esplicative elaborate dall'Agenzia di protezione dell'ambiente irlandese sottolineano l'importanza di studiare e prevedere gli impatti sulla diversità delle specie. I Paesi Bassi stanno coordinando l'attuazione del programma d'azione: Integrazione della biodiversità nella valutazione d'impatto (IAIA, luglio 2001). La commissione per la valutazione d'impatto dei Paesi Bassi ha presentato una relazione (finanziata dalla IAIA) dal titolo *Proposed conceptual and procedural framework for the integration of biological diversity considerations with national systems for impact assessment*, luglio 2000.

4.6.3 Nella stragrande maggioranza dei casi gli Stati membri non hanno previsto di adottare altri provvedimenti per tenere maggiormente in conto la biodiversità; alcuni tuttavia riconoscono che questo potrebbe essere un aspetto da risolvere e in Finlandia si sta valutando la possibilità di tener conto della biodiversità attraverso l'esame di 50 documenti VIA; sempre in Finlandia sono in preparazione linee guida per la valutazione dell'impatto sulla biodiversità nell'ambito della VIA e nella pianificazione territoriale. In Belgio, anche le Fiandre stanno studiando una proposta legislativa sulla VIA che comprenda un approccio più avanzato alla VIA per tener conto dell'aspetto della biodiversità. La Spagna ricorre ad un piano strategico per la conservazione e l'utilizzo sostenibile della biodiversità. I Paesi Bassi hanno fatto buoni progressi per inserire gli aspetti della biodiversità nella VIA: la biodiversità è infatti parte integrante del quadro nazionale di valutazione della dichiarazione d'impatto ambientale, svolta dalla commissione indipendente per la VIA. Nel contesto della convenzione sulla diversità biologica di recente sono state adottate linee guida che trattano gli aspetti della biodiversità in varie fasi del processo di valutazione d'impatto ambientale: <http://www.biodiv.org/decisions/default.asp>. Tali linee guida possono dare un'idea di come affrontare la biodiversità nella VIA e su come sviluppare materiale di supporto nazionale su questo tema.

**Sintesi dei risultati principali: Biodiversità**

Gli Stati membri valutano l'impatto dei progetti sulla flora e sulla fauna nell'ambito della VIA e sotto questo aspetto le disposizioni minime fissate dalla direttiva 97/11/CE sembrano rispettate. Le risposte al questionario sono invece meno esplicite per quanto riguarda in che misura, nella pratica, vengono affrontati i vari livelli di biodiversità. L'inserimento della biodiversità nella valutazione d'impatto è stato oggetto di ricerche ancora in corso in Finlandia e nei Paesi Bassi.

*Rischio*

4.6.4 L'allegato III della direttiva elenca i criteri di selezione, in conformità con le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 3. Tali criteri riguardano le caratteristiche del progetto, la sua ubicazione e le caratteristiche dei potenziali impatti. Il criterio "rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate" rientra nelle "caratteristiche dei progetti". Il rischio di incidenti è in effetti sempre presente e non si potrà mai ottenere una situazione priva di rischi. Nell'ambito dei criteri di selezione per la VIA, dunque, non occorre tanto valutare il "fatto" del rischio, quanto se esista un rischio significativo e se le conseguenze del verificarsi di tale rischio potrebbero causare notevoli effetti sull'ambiente. L'imposizione di un obbligo esplicito di prendere in esame i possibili effetti rilevanti di un incidente o di una situazione eccezionale non è uguale in tutta l'UE e rispecchia la percezione della probabilità di rischi naturali e anche il tipo di progetto interessato, cioè i progetti di grandi dimensioni, i progetti disciplinati dalla direttiva Seveso, del 24 giugno 1982, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e "altri progetti". Tra i tipi di incidenti trattati negli Stati membri figurano i rischi naturali come le valanghe, le inondazioni e i terremoti, i guasti tecnologici e gli errori umani (come una scarsa gestione dell'impianto) e il sabotaggio.

4.6.5 I rischi e i pericoli vengono trattati secondo modalità diverse nei vari Stati membri e, in generale, la direttiva VIA non è lo strumento per controllare la valutazione dei rischi (in Francia, ad esempio, ciò avviene mediante una legislazione

di controllo relativa a determinati impianti classificati e in Svezia attraverso leggi sugli impianti nucleari). Per questo è possibile che vi siano duplicazioni. In Svezia, in base al codice ambientale, se un'attività rientra nella legge sulle misure per la prevenzione e limitazione delle conseguenze di gravi incidenti chimici, la VIA serve a individuare e valutare i fattori di sicurezza associati a tale attività. In Italia il committente deve fornire un'analisi del malfunzionamento del processo di sistema rispetto agli effetti ambientali che derivano dalle emissioni in aria e acqua, più l'esplosione, gli incendi e altro. In alcuni Stati membri non è obbligatorio procedere ad una valutazione del rischio, anche se in pratica viene in genere fatta. Per questo a volte la valutazione del rischio risulta disomogenea: in Svezia, ad esempio, l'impatto delle attività che riguardano sostanze chimiche rientrano nel codice ambientale, mentre le altre no. Analogamente, nel Regno Unito le normative di attuazione non fanno riferimento alla valutazione del rischio di incidenti o agli effetti dovuti a circostanze eccezionali (ad esempio forti intemperie, terremoti, slavine o altre catastrofi naturali impreviste), perché queste eventualità non sono ritenute "probabili", eppure la valutazione del rischio di inondazioni e slavine dovrebbe rientrare nelle fasi iniziali di un progetto di sviluppo. Gli impianti sensibili all'attività sismica (come gli impianti nucleari) rientrano invece nelle disposizioni adottate dall'Health and Safety Executive.

4.6.6 In Francia il rischio viene affrontato in vari modi. Il ministero francese per l'Ambiente ha un dipartimento per la prevenzione dei rischi rilevanti e anche le relazioni sui progetti prevedono una parte sul rischio. I *Piani di esposizione al rischio* prendono in esame i rischi tecnologici mentre i *Piani di prevenzione del rischio* considerano i rischi naturali e i due non sono sempre correlati a progetti specifici. Il loro obiettivo è di prevenire progetti indesiderabili o definire disposizioni precise quando si devono autorizzare alcune opere. Gli impianti classificati (tra i quali gli impianti disciplinati dalla direttiva Seveso), che rappresentano quasi la metà dei progetti per i quali viene preparata una dichiarazione d'impatto, prevedono uno studio per la valutazione del pericolo (*étude de danger*), che individua le possibili fonti di pericolo e gli scenari di incidente possibili. Lo studio deve inoltre valutare le conseguenze di tali pericoli e giustificare le misure proposte per prevenire e ridurre gli impatti.

4.6.6 In Germania, l'ordinanza amministrativa federale sulla VIA (*UVP-Verwaltungsvorschrift*) contiene orientamenti sull'applicazione della legge tedesca sulla VIA e stabilisce che l'impatto sull'ambiente comprende anche le ripercussioni di guasti nel funzionamento. Se un impianto deve essere progettato per prevenire gli incidenti, l'autorità competente deve chiedere al committente di descrivere i possibili effetti rilevanti che potrebbero prodursi in caso di incidente o di circostanze eccezionali. Leggi specifiche per tematica costituiscono il quadro generale in materia per la Germania e le attività di valutazione del rischio sono esaminate da chi prende la decisione. In Belgio, a Bruxelles, i servizi di protezione antincendio o la protezione civile sono coinvolti nelle decisioni, valutando scenari realistici di rischio o incidente.

4.6.7 In Vari Stati membri le disposizioni delle direttive Seveso ed IPPC sono le disposizioni minime per la valutazione del rischio e sono state incorporate nelle procedure nazionali (ad esempio in Belgio-Vallonia e in Danimarca). In Portogallo le norme delle due direttive citate sono trattate nella legislazione nazionale specifica, mentre in Spagna le procedure per la VIA sono state inserite sia nella procedura IPPC



che nella procedura della direttiva Seveso. In genere, nelle risposte non vengono citate le tecniche specifiche di valutazione del rischio adottate perché queste variano in funzione del tipo di progetto. Di seguito si elencano alcuni dei metodi indicati:

- Austria: liste di controllo, analisi dell'albero dei guasti.
- Finlandia: analisi statistiche, calcoli e valutazione delle esperienze precedenti.
- Italia: esame caso per caso tramite modelli matematici e/o analisi della frequenza statistica, oltre che valutazione di incidenti precedenti.
- Paesi Bassi: norme di rischio di gruppo per gli aeroporti.

4.6.8 Il numero e la precisione della valutazione del rischio in alcuni Stati membri può dipendere dal tipo di progetto e dalla sua ubicazione; in alcuni casi ciò significa che le norme e le procedure seguite variano nell'ambito di settori simili e tra i vari settori. In Finlandia in alcuni campi esistono tecniche di valutazione ben consolidate, mentre in altri no. In generale, per quanto riguarda il collegamento della VIA alle disposizioni delle direttive IPPC e Seveso, in Finlandia la procedura di autorizzazione fornisce informazioni più dettagliate sulla valutazione del rischio, ma per gli impianti nucleari l'analisi del rischio avviene in una fase più precoce. Nelle Fiandre, in Belgio, la valutazione del rischio non è molto sviluppata nell'ambito della VIA, ma nella dichiarazione d'impatto ambientale per gli impianti tipo Seveso si deve fare riferimento ad un rapporto separato sulla sicurezza; per gli impianti che non rientrano nella direttiva Seveso, invece, gli aspetti principali rientrano nella procedura VIA.

4.6.9 Il Regno Unito adotta una strategia di gestione del rischio piuttosto che una procedura di valutazione del rischio vera e propria nell'ambito delle procedure di gestione del rischio dei progetti riguardo ai rischi intrinseci. Sempre nel Regno Unito, la legge del 1974 sulla salute e la sicurezza sul posto di lavoro (*Health and Safety at Work Act*) riguarda la sicurezza e l'adozione di misure di prevenzione degli incidenti e contiene le disposizioni di attuazione della direttiva Seveso II, oltre che altri sistemi di autorizzazione applicabili a tutte le imprese. È pertanto obbligatorio conformarsi rigidamente alle norme in materia di salute e sicurezza sia all'interno che all'esterno del sito; nel sito, è necessario applicare la norma ALARP (*As Low As Reasonably Practicable*), che tende a garantire il minimo rischio possibile; la stessa norma è applicata anche in Irlanda per i rischi dei progetti ferroviari.

**Sintesi dei risultati principali: Rischio**

L'aspetto del rischio viene affrontato in maniera molto diversa e a livelli diversi nell'UE, in parte anche a causa della varietà di condizioni geografiche, geologiche, climatiche e di altro tipo. Il rischio figura tra i criteri di selezione dell'allegato III e la valutazione del rischio fa parte di molte dichiarazioni d'impatto ambientale, anche se la maggior parte degli Stati membri considera tale valutazione separatamente dal processo VIA, in quanto spesso rientra nell'ambito di regimi di controllo ai quali la direttiva VIA non si applica. Il rapporto tra VIA e regimi di controllo ambientale nazionali sono complessi e sembra esserci uno scarso coordinamento effettivo tra la direttiva VIA e altre, quali la direttiva IPPC e Habitat.

**Intervento:** Cfr. raccomandazione 5.4.2. j)

## *Salute umana*

4.6.10 Anche se la direttiva VIA non prevede esplicitamente che la salute umana venga presa in esame nell'ambito del processo di valutazione, l'articolo 3 in effetti stabilisce che la valutazione dell'impatto ambientale deve individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti e indiretti di un progetto su vari fattori, tra cui gli esseri umani. Varie risposte hanno messo in evidenza che, pur dovendo in teoria essere presi in esame nella VIA nell'ambito della valutazione dell'impatto sugli esseri umani, in pratica gli effetti sulla salute sono descritti con poca dovizia di particolari e spesso in maniera meno dettagliata rispetto agli impatti biofisici.

4.6.11 Da varie risposte risulta che la consultazione con le autorità sanitarie pubbliche competenti nella fase di definizione del contenuto della VIA può servire a garantire che gli effetti sulla salute vengano presi in esame adeguatamente. Le considerazioni riguardanti la salute umana di gran lunga più diffuse riguardano il rumore e la qualità dell'aria (comprese le polveri), settori nei quali in genere l'entità degli effetti viene misurata attraverso norme quantitative e soglie. Gli effetti sulla salute assumono particolare importanza nel caso dei progetti di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, aeroporti, parcheggi), degli impianti di trattamento dei rifiuti e degli impianti di generazione di energia. Gli effetti sulla salute vengono interpretati in maniera molto diversa, che va

- da un'interpretazione limitata, ad esempio gli effetti sulla salute delle ripercussioni ambientali dei progetti (in particolare inquinamento acustico e atmosferico) con un riferimento generale agli effetti "sull'uomo" previsti dall'articolo 3;
- ad un'interpretazione più ampia, comprendente ad esempio il benessere o gli effetti socioeconomici (quest'ultimo fattore viene però spesso considerato come non pertinente alla VIA e rientra in altre normative, come quella sulla pianificazione urbana e territoriale).

Circa un terzo degli Stati membri applica l'interpretazione più vasta e il resto adotta l'approccio più restrittivo, sotto varie forme.

4.6.12 Pochi interpellati hanno fornito esempi di buona pratica, anche se vari paesi hanno fatto riferimento alle specifiche dell'OMS come orientamento e altri hanno pubblicato le proprie linee guida che danno indicazioni su come prendere in considerazione gli aspetti della salute: in Belgio, ad esempio, la regione delle Fiandre ha elaborato linee guida in collaborazione con l'amministrazione per la sanità e con l'unità responsabile della VIA. Le linee guida irlandesi indicano che occorre adottare un approccio di valutazione del rischio e anche i Paesi Bassi riconoscono che esiste uno stretto legame tra valutazione del rischio e valutazione dell'impatto sulla salute. I Paesi Bassi propongono un'interessante classificazione degli effetti sulla salute:

- salute (fisici) - in genere sono valutati dal punto di vista quantitativo (ad esempio quali standard basati sulla salute e riferiti agli inquinanti vengono superati);
- benessere (disturbi) - ad esempio cattivi odori, rumore o problemi di visibilità; si applica una combinazione di standard qualitativi e quantitativi;

- effetti socioeconomici legati alla salute - occupazione e cessazione dell'attività lavorativa, ma vengono discussi solo in via generale.

Nei Paesi Bassi è prassi anche valutare gli impatti sui gruppi piuttosto che sugli individui.

**Sintesi dei risultati principali:** Salute umana

La valutazione dell'impatto sulla salute non rappresenta un elemento particolarmente importante nella prassi attuale. La stessa interpretazione di "effetti sulla salute" è quanto mai varia. Alcuni dati suggeriscono che l'impatto sulla salute è considerato meno attinente alla VIA e/o in certa misura disciplinato da altre normative. Altri dati fanno invece pensare che gli effetti sulla salute rientrino in altre voci quali l'inquinamento e il rischio.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. j).*

#### **4.7 Relazione con altre direttive dell'UE**

4.7.1 La direttiva VIA è uno strumento fondamentale per attuare la politica ambientale dell'UE ed è solo una delle direttive che si occupano principalmente della gestione e della protezione dell'ambiente. In molti casi i progetti che rientrano nella direttiva VIA sono anche soggetti alle disposizioni di altre direttive in campo ambientale. La rete IMPEL ha esaminato quale rapporto esistesse tra la direttiva VIA e le altre nel passato, sottolineando l'importanza del coordinamento in fasi salienti quali la partecipazione del pubblico e la necessità di evitare, se possibile, un'eccessiva duplicazione della documentazione e delle attività di valutazione<sup>23</sup>. Per la presente relazione gli Stati membri dovevano rispondere in merito alla relazione tra la direttiva VIA e altre importanti direttive del settore ambientale.

*Direttiva 96/61/CE sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC)*

4.7.2 L'articolo 2, paragrafo 2 bis della direttiva VIA (introdotto dalla direttiva 97/11/CE) consente agli Stati membri di prevedere una procedura unica per le direttive VIA ed IPPC. Solo quattro Stati (Austria, Belgio-Bruxelles, Germania e Italia) hanno precisato di aver applicato un'unica procedura di autorizzazione per i progetti che rientrano nelle due direttive. In Austria vige un'unica procedura consolidata di autorizzazione, in base alla quale l'autorità competente (federale o dei l nder) prende in considerazione le direttive VIA ed IPPC, mentre in Italia questa prassi si applica solo alle modifiche ed estensioni di progetti esistenti. In alcuni Stati membri l'applicazione della VIA pu  comportare autorizzazioni diverse, per l'utilizzo del territorio e permessi ambientali (per i processi svolti) e in questi casi si assiste ad una sovrapposizione tra VIA ed IPPC. Nel Paesi Bassi, dove sono richieste entrambe le autorizzazioni, il permesso per l'utilizzo del terreno   sospeso fino al rilascio dell'autorizzazione IPPC o di altra autorizzazione ambientale necessaria. In tutti gli

---

<sup>23</sup> Rete europea per l'attuazione e il controllo del rispetto della normativa ambientale (1998), *Interrelationship between IPPC, EIA, Seveso Directives and EMAS Regulations: Final Report*, Bruxelles, Commissione delle Comunit  europee.

altri Stati le procedure sono separate, anche se in Francia, nei Paesi Bassi, in Svezia e nel Regno Unito i committenti sono invitati (o tenuti) a presentare le domande contemporaneamente. In Irlanda, in genere si presenta prima la domanda per la pianificazione territoriale e successivamente quella IPPC. La Spagna non ha invece ancora recepito del tutto la direttiva 96/61/CE nel diritto nazionale.

4.7.3 Nella maggior parte degli Stati membri (Belgio-Bruxelles, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Portogallo, Spagna e Svezia), in genere i valori limite fissati all'allegato I della direttiva IPPC sono uguali alle soglie fissate per i progetti dell'allegato II alla direttiva VIA. In alcuni paesi, tuttavia, le soglie obbligatorie dell'allegato II della direttiva VIA sono inferiori (in Francia e in Grecia), e in Francia sono addirittura da 2 a 10 volte più basse di quelle della direttiva IPPC. Se le soglie/i criteri sono gli stessi è più semplice garantire la coerenza e una buona integrazione tra le disposizioni della VIA e il regime di autorizzazione previsto dalla IPPC, ma da molte risposte sono emersi problemi di integrazione dovuti a fattori legati alla legislazione nazionale.

#### *Direttiva 92/43/CEE sugli habitat*

4.7.4 L'articolo 6 della direttiva "Habitat" stabilisce che qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione di un sito Natura 2000 ma che possa avere incidenze significative su tale sito, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito. Tale procedura, come nel caso della VIA, è una valutazione delle singole fasi del progetto o del piano, dei suoi impatti sul sito Natura 2000, delle alternative al progetto o piano che possano evitare effetti negativi sul sito e delle eventuali misure di mitigazione o conservazione che aiutano a mantenere l'integrità globale della rete Natura 2000. Il documento dei servizi della Commissione *La gestione dei siti della rete Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva Habitat- 92/43/CEE*<sup>24</sup> individua i legami tra la direttiva VIA e l'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE, sottolineando che un progetto che può avere un effetto rilevante su un sito Natura 2000 probabilmente dovrà essere sottoposto alla valutazione di cui all'articolo 6 e alla valutazione d'impatto ambientale ai sensi della direttiva VIA. Inoltre, il documento non vincolante dell'UE di interpretazione dell'articolo 6 e dei processi ivi previsti stabilisce che se ad un progetto si applica anche la direttiva VIA, le valutazioni previste dall'articolo 6 possono far parte della VIA, ma devono essere chiaramente identificate e separabili dalla dichiarazione d'impatto ambientale<sup>25</sup>. Tutti gli Stati membri, esclusi Germania e Regno Unito, dichiarano di aver coordinato la VIA con le valutazioni previste dalla direttiva "Habitat"; il Portogallo ha spiegato che, nelle zone sensibili, tutti i progetti devono essere sottoposti a VIA, a prescindere dalle dimensioni, mentre in Finlandia la valutazione richiesta ai sensi della direttiva "Habitat" può rientrare nella procedura VIA o essere effettuata successivamente, quando la fase di progettazione è più approfondita e avanzata.

---

<sup>24</sup> Cfr. <http://europa.eu.int/comm/environment/nature/home.htm>

<sup>25</sup> Cfr. <http://europa.eu.int/comm/environment/nature/natura.htm>

### **Sintesi dei risultati principali:** Relazione con altre direttive dell'UE

Ci sono scarsi elementi che testimonino l'esistenza di una diffusa cooperazione tra la direttiva VIA e altre, come le direttive IPPC e Habitat. Pochi Stati membri si sono avvalsi della possibilità di garantire una maggiore coerenza ed evitare di realizzare documenti e valutazioni superflue instaurando un coordinamento più stretto tra direttiva VIA e direttiva IPPC. Nei casi in cui si afferma l'esistenza di tali connessioni, in genere si tratta di linee guida che indicano solo che le due procedure dovrebbero avvenire simultaneamente.

## **4.8 Accesso alla giustizia**

4.8.1 L'articolo 9 della convenzione di Aarhus stabilisce che ciascuna Parte deve garantire che i membri del pubblico possano accedere a procedimenti amministrativi o giudiziari per contestare atti od omissioni di privati e autorità pubbliche che contravvengano alle disposizioni del diritto nazionale in materia di ambiente. La proposta di direttiva che intende, tra l'altro, modificare la direttiva VIA per recepire la convenzione di Aarhus nel diritto comunitario stabilirà che gli Stati membri garantiscano che il pubblico interessato abbia accesso (a determinate condizioni) a una procedura di ricorso dinanzi ad un organo giurisdizionale o ad un altro organo indipendente ed imparziale istituito dalla legge, per contestare la legittimità sostanziale o procedurale di decisioni, atti od omissioni soggetti alle disposizioni sulla partecipazione del pubblico stabilite dalla direttiva VIA (articolo 10 bis). Questo nuovo articolo prevede anche che gli Stati membri garantiscano che tali procedure siano eque e poco costose. Anche se l'attuale direttiva VIA non prevede disposizioni in materia di accesso alla giustizia e le modifiche alla direttiva a seguito della convenzione di Aarhus non sono ancora in vigore, per questa relazione si è cercato di ottenere informazioni sulle disposizioni esistenti in materia di accesso alla giustizia in ambito VIA.

4.8.2 Dai dati ricavati dal sondaggio si deduce che l'accesso alla giustizia per la VIA faccia in massima parte riferimento ai sistemi giudiziari dei singoli Stati membri. Il ricorso a tali sistemi per garantire l'accesso alla giustizia è spesso costoso, prevede tempi lunghi e sovente è limitato ai soggetti direttamente interessati da una decisione e non al concetto più ampio di "pubblico interessato", come invece prevede la convenzione di Aarhus. In vari paesi la VIA è parte integrante delle procedure di autorizzazione preesistenti e dunque l'accesso alla giustizia rientra in tali procedure e non è direttamente legato al processo di valutazione d'impatto ambientale. In Germania è possibile ricorrere contro la decisione di selezione, ma solo dopo che è stata presentata la decisione definitiva; lo stesso avviene nel Regno Unito. La Danimarca è uno dei pochi Stati membri in cui è possibile accedere alla giustizia anche nelle fasi intermedie di selezione e definizione del contenuto della VIA; anche in Irlanda la normativa prevede la possibilità di ricorso in tutte le fasi del processo di pianificazione nel quale rientra la VIA; è inoltre consentito un sistema di ricorso a terzi, nel qual caso la decisione di autorizzare un progetto può essere riesaminata in appello dall'An Bord Pleanála, l'organo nazionale d'appello per la pianificazione.

**Sintesi dei risultati principali:** Accesso alla giustizia

Anche se l'attuale direttiva VIA non prevede disposizioni in materia di accesso alla giustizia, la maggior parte degli Stati membri dispone di tali sistemi a livello nazionale. L'accesso alla giustizia nel caso della VIA è sostanzialmente limitato ai membri del pubblico che hanno diritto a contestare le decisioni presso un organo giudiziario. Nella maggior parte dei casi si può ricorrere solo dopo il rilascio dell'autorizzazione, ma alcuni Stati membri prevedono la possibilità di intervenire in fasi precedenti.

**Intervento:** È stata adottata una modifica della direttiva VIA per conformare il testo alla convenzione di Aarhus e introdurre i diritti e gli obblighi in materia di accesso alla giustizia.

## 4.9 Controllo qualità nella VIA

4.9.1 È possibile procedere al controllo qualità in qualsiasi fase del processo VIA. Vi possono essere provvedimenti di controllo qualità per garantire che le decisioni in fase di selezione vengano adottate conformemente alla direttiva, oppure misure per verificare che tutti gli impatti rilevanti siano stati individuati adeguatamente nella fase di definizione del contenuto della VIA o ancora per verificare che la decisione relativa all'autorizzazione abbia tenuto adeguatamente conto delle informazioni ambientali; infine, pur non rientrando nella direttiva VIA, si può effettuare un controllo qualità anche dopo l'adozione della decisione con il monitoraggio. Il controllo qualità può comprendere anche la qualità della partecipazione del pubblico in ciascuna fase del processo. La direttiva non stabilisce tuttavia come le autorità competenti debbano procedere alla selezione, come viene definito l'ambito della VIA, come vengono completate le valutazioni, come devono essere descritti i risultati e con quale precisione. Dopo la causa 431/99 *Commissione contro Germania (Grosskrotzenburg)* si considera che la direttiva viene ottemperata se vengono fornite le informazioni ambientali o se l'autorità competente dispone di tali informazioni e il pubblico ha la possibilità di esaminarle e di esprimersi prima dell'adozione di qualsiasi decisione. La direttiva istituisce le norme procedurali applicabili alla VIA, mentre non fissa alcuna base per verificare il controllo qualità delle varie fasi della procedura VIA, compito delegato agli Stati membri. Il riquadro 3 illustra alcune misure di controllo qualità messe in atto in alcuni Stati membri e riguardanti la fase di definizione del contenuto della VIA e la dichiarazione d'impatto ambientale.

### **Riquadro 3: Controllo qualità VIA**

#### **Austria**

In genere c'è un contatto abbastanza stretto tra il committente e l'autorità competente nel processo VIA, e anche nelle procedure ufficiali e ufficiose di definizione del contenuto. L'autorità competente presenta le proprie osservazioni sugli aspetti tecnici e giuridici del progetto e può proporre i nominativi di esperti di valutazione dell'impatto. L'autorità competente valuta la qualità delle informazioni che il committente presenta attraverso esperti interni o esterni. Alcune agenzie ambientali governative ricevono copia della dichiarazione d'impatto ambientale completa per esaminarla e tutta la documentazione allegata alla domanda è accessibile al pubblico, che può presentare le proprie osservazioni per un periodo di sei settimane.

#### **Belgio - Bruxelles**

La definizione del contenuto della VIA è obbligatoria e l'autorità competente elabora specifiche per la VIA. I committenti devono ricorrere ad un consulente accreditato per effettuare la VIA. Al termine dello studio un comitato esecutivo, composto da rappresentanti delle principali amministrazioni coinvolte, riesamina la VIA e approva o modifica il documento, che deve trattare in maniera soddisfacente tutti gli aspetti sollevati nelle specifiche originarie sulla VIA.

#### **Belgio - Fiandre**

I committenti possono avvalersi solo di esperti certificati per svolgere la VIA e devono proporre un gruppo di esperti VIA e una descrizione generale della dichiarazione d'impatto ambientale che l'unità VIA dell'amministrazione responsabile dell'ambiente deve approvare. La definizione del contenuto della VIA non è obbligatoria, ma vi è un obbligo informale ad eseguirla e la pratica standard prevede una riunione in proposito cui partecipano tutti i servizi governativi interessati, il committente e gli esperti VIA. Il progetto di dichiarazione d'impatto ambientale viene valutato in una seconda riunione del medesimo gruppo e la dichiarazione finale deve essere approvata dall'unità VIA dell'amministrazione ambientale. Vengono infine pubblicate (su carta) linee guida per la VIA.

#### **Belgio - Vallonia**

Un organismo accreditato presso il ministero dell'Ambiente deve realizzare la VIA. L'autorità competente e un consiglio indipendente per l'ambiente (composto da rappresentanti dell'industria, del mondo accademico, degli organismi ambientali governativi, dei sindacati, del pubblico e altri) verificano la qualità della VIA e se l'autorità competente non la ritiene soddisfacente può chiedere altre informazioni. Se anche le informazioni supplementari risultano insoddisfacenti la domanda può essere respinta.

#### **Danimarca**

L'autorità competente ha l'obbligo di consultare il pubblico nella fase di definizione del contenuto della VIA ed è responsabile della qualità della VIA. Un'autorità ambientale nazionale verifica anche la dichiarazione d'impatto ambientale.

#### **Finlandia.**

Il committente prepara un documento contenente le informazioni da presentare, che l'autorità competente esamina, individuando le revisioni necessarie da apportare al programma di valutazione proposto. L'autorità competente verifica se la relazione sulla dichiarazione d'impatto ambientale definitiva è adeguata; spesso, prima di questa fase viene presentata una bozza di dichiarazione all'autorità competente che esprime un parere informale. Il pubblico e le agenzie governative possono esprimere un parere sul documento relativo al contenuto delle informazioni e sulla dichiarazione d'impatto, di cui l'autorità competente tiene conto in sede di valutazione della qualità. Il ministero dell'Ambiente sta preparando linee guida per la verifica dei documenti sulle informazioni, delle dichiarazioni d'impatto ambientale e per la gestione amministrativa della procedura VIA.

#### **Francia**

L'autorità competente è responsabile della qualità; alcune autorità hanno preparato linee guida e le amministrazioni ambientali regionali possono anche offrire consulenza all'autorità competente. A livello nazionale, il ministro per l'Ambiente può esaminare la proposta e fornire un parere sulla dichiarazione d'impatto ambientale. Per i progetti di rilevante entità (così definiti per la loro natura e i costi) vengono consultate le autorità nazionali e regionali, che sono chiamate a dare un parere sulla VIA.

#### **Germania**

L'autorità competente valuta la qualità e la completezza delle informazioni. Le procedure di autorizzazione possono essere avviate solo dopo che l'autorità competente ha valutato positivamente la qualità e la completezza delle informazioni. Se necessario, possono essere nominati esperti esterni per aiutare l'autorità competente a valutare le informazioni.

#### **Paesi Bassi**

Nei Paesi Bassi la commissione indipendente per la VIA segue gran parte del processo VIA nell'ambito delle proprie procedure di controllo qualità.

#### **Portogallo**

L'autorità competente verifica la qualità e la completezza delle informazioni ed eventualmente può richiedere informazioni supplementari. Se queste sono incomplete l'autorizzazione è sospesa e bisogna procedere a una nuova VIA.

4.9.2 Come si è sottolineato nei commenti sulla selezione al capitolo 3 della relazione, gli Stati membri controllano poco il funzionamento del processo di selezione. Dai dati sul Regno Unito si evince che c'è molta incoerenza nelle strategie seguite e molto dipende dall'impegno dell'autorità competente nei confronti della VIA e dalle risorse che ha a disposizione per trattare le dichiarazioni d'impatto ambientale più complesse; alcune autorità competenti non chiedono mai una VIA "se lo possono evitare"<sup>26</sup>. L'unico provvedimento per controllare la qualità della selezione in atto in quasi tutti gli Stati membri sembra essere la possibilità di ricorrere in giustizia contro una decisione riguardante un progetto dell'allegato II se non è stata richiesta la VIA nonostante, in base all'allegato II, il progetto possa avere notevoli effetti sull'ambiente. Il fatto di affidarsi alle vie giudiziarie per garantire il controllo qualità è un sistema altamente inefficace e in assenza di un qualche tipo di monitoraggio centralizzato delle decisioni in materia di selezione, gli Stati membri non potranno mai verificare la qualità del processo decisionale in materia di selezione. La situazione riguardo al contenuto della VIA è diversa, nel senso che solo alcuni paesi dell'UE prevedono obbligatoriamente questa fase per la VIA; se non è obbligatoria, l'unica misura di controllo della qualità disponibile è il ricorso a linee guida. Per questa fase particolare si rilevano tre impostazioni al controllo di qualità:

- l'autorità competente elabora le specifiche per la VIA nell'ambito del processo obbligatorio di definizione del contenuto (come avviene in Belgio, a Bruxelles);
- il richiedente presenta una descrizione sommaria della VIA, che viene esaminata dall'autorità competente in materia ed eventualmente modificata dal committente (Finlandia e Svezia);
- vengono elaborate linee guida specifiche per la dichiarazione d'impatto ambientale a seguito di consultazioni con il pubblico, consulenti e un organismo indipendente (Paesi Bassi).

4.9.3 Alcuni aspetti del controllo qualità delle informazioni ambientali presentate sono già stati illustrati nel capitolo 3 e, come nel caso della selezione e della definizione delle informazioni, c'è uno scarso controllo centralizzato della qualità del contenuto, della precisione e dell'adeguatezza delle informazioni ambientali fornite dal committente. Come già detto nel capitolo 3, meno della metà degli Stati membri ha condotto studi sulla qualità e sull'adeguatezza delle informazioni ambientali o delle dichiarazioni d'impatto ambientale presentate finora e gli studi disponibili mettono in evidenza che le dichiarazioni sono in genere di scarsa qualità. Alcuni Stati membri hanno preparato linee guida su come migliorare la qualità delle informazioni e delle dichiarazioni ambientali (tabella 17).

4.9.4 Gli Stati membri dovevano indicare i fattori utilizzati per determinare la qualità e l'adeguatezza delle informazioni fornite dal committente e se si utilizzavano strumenti come le liste di controllo. L'Austria considera l'allegato IV, che enumera le singole informazioni da presentare nella dichiarazione d'impatto ambientale e ora recepito nel diritto nazionale, come una lista di controllo. Un gruppo di esperti presso l'autorità VIA e altre autorità che cooperano ne confermano la conformità; altri organismi ufficiali (come il mediatore ambientale, il comune interessato, il ministero

---

<sup>26</sup> Cfr. Weston, J., "EIA, Decision Making Theory and Screening and Scoping in UK Practice", *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 43, n. 2, 2000, pagg. 185-203.



federale dell'Agricoltura, della Silvicoltura, dell'Ambiente e della Gestione delle acque) possono presentare i loro commenti sulla qualità della dichiarazione e il pubblico può fare lo stesso. Anche il Belgio (Fiandre), la Danimarca e la Germania considerano le disposizioni dell'allegato IV della direttiva VIA (recepite nell'ordinamento nazionale) come lista di controllo. Per l'Irlanda, indicazioni sulle informazioni da produrre sono contenute nelle linee guida sulle informazioni da inserire nelle dichiarazioni d'impatto ambientale. Allo stesso modo, nel Regno Unito si utilizzano la guida alle procedure (*Guide to procedures*) pubblicata dal ministero dei Trasporti, dal governo locale e dalle regioni, che contiene una lista di controllo, nonché la documentazione di orientamento pubblicata dalla CE e da altre fonti. Il decreto italiano DPCM del 27.12.1988 definisce le norme tecniche per la redazione degli studi d'impatto ambientale. In Francia è disponibile una guida generica sul contenuto degli studi d'impatto ambientale, oltre che guide tecniche per i tipi di progetti più importanti.

4.9.5 Per incentivare la qualità, in Finlandia l'Associazione per la valutazione dell'impatto organizza un premio ("La valutazione d'impatto ambientale dell'anno") in occasione della riunione annuale. Nei Paesi Bassi per ogni singolo progetto vengono elaborate linee guida basate su ampie consultazioni (con il pubblico, con consulenti e la commissione VIA) e ricavate dalla legislazione nazionale sulla VIA. Al momento dell'accettazione formale della dichiarazione ambientale (che non corrisponde necessariamente ad un'approvazione), l'autorità competente verifica il contenuto della dichiarazione ambientale comparandolo con le linee guida specifiche. Se le informazioni non sono sufficienti, ne vengono chieste altre; successivamente, la commissione VIA esamina le informazioni disponibili per quanto riguarda "lo stato dell'arte", l'eventuale presentazione di alternative possibili, ed in particolare di quella meno rischiosa per l'ambiente, e la qualità delle informazioni sull'impatto ambientale. Nei casi in cui le informazioni sono state ritenute insufficienti all'inizio e se ne sono chieste altre, queste ultime sono state quasi sempre fornite. Al processo di controllo qualità nei Paesi Bassi partecipano anche altri soggetti, quali il pubblico, le autorità ambientali regionali e le autorità per la conservazione della natura.

4.9.6 Per valutare la qualità dei risultati ottenuti con il processo VIA occorre un monitoraggio successivo al rilascio dell'autorizzazione, ma la direttiva VIA non prevede questa fase, anche se in moltissimi paesi è un elemento comune della procedura. Alcuni Stati membri dispongono di meccanismi per analizzare l'esito della VIA. La legislazione sulla VIA dei Paesi Bassi, ad esempio, comprende una disposizione in materia di valutazione che impone all'autorità competente di formulare un programma di valutazione, che esamina l'esito delle previsioni contenute nella dichiarazione ambientale e lo raffronta con le condizioni effettive. Se la valutazione dimostra che gli effetti ambientali sono peggiori di quelli previsti, l'autorità competente può ordinare l'adozione di misure ambientali supplementari; il rapporto sulla valutazione è pubblico e viene in genere preparato cinque anni dopo l'attuazione del progetto. Anche la legislazione nazionale greca prevede un riesame dei risultati della VIA nell'ambito della procedura di rinnovo delle autorizzazioni ambientali. Questo tipo di autorizzazione viene concesso per un determinato periodo di tempo ed ha effetto per tutta la messa in opera del progetto; se al termine di tale periodo non si verificano cambiamenti sostanziali rispetto all'impatto ambientale del progetto, l'autorizzazione viene rinnovata; in caso contrario sarà avviato un nuovo processo VIA che porterà a fissare nuove condizioni ambientali per il progetto o anche al

**Tabella 17 Linee guida per la dichiarazione d'impatto ambientale**

Stato membro	Linee guida per la preparazione delle dichiarazioni ambientali
<b>Austria</b>	<p>Linee guida generali sulle dichiarazioni ambientali - Ministero federale dell'Ambiente</p> <p>Linee guida per la dichiarazione ambientale degli impianti di incenerimento dei rifiuti e delle centrali termiche</p> <p><a href="http://www.ubavie.gv.at/umweltregister/uvp/intro/htm">http://www.ubavie.gv.at/umweltregister/uvp/intro/htm</a></p> <p>Ministero federale dell'Agricoltura, Silvicoltura, Ambiente e Gestione delle acque: Linee guida per le aree sciistiche, i centri commerciali, ecc.</p> <p><a href="http://www.lebensministerium.at/Umwelt/Umweltverträglichkeitsprüfung/Materialien_zur_UVP">www.lebensministerium.at/Umwelt/Umweltverträglichkeitsprüfung/Materialien zur UVP</a></p> <p>Alcuni Länder dispongono anche di linee guida proprie</p>
<b>Belgio-</b>	<p><b>Bruxelles</b></p> <p>Non ci sono linee guida generali sulla VIA, ma l'autorità competente prepara linee guida per i singoli progetti in base all'esito della consultazione pubblica e del parere espresso dal Collegio dei rappresentanti delle varie amministrazioni interessate</p> <p><b>Flandre</b></p> <p>Linee guida generali sulle procedure e sui metodi e linee guida metodologiche e legate alle attività</p> <p><b>Vallonia</b></p> <p>Sono in corso di preparazione delle linee guida che saranno pubblicate su un sito web</p>
<b>Danimarca</b>	Linee guida nazionali sulla VIA: <a href="http://www.mim.dk/lpa">www.mim.dk/lpa</a>
<b>Finlandia</b>	<p>I committenti e le amministrazioni settoriali (ad esempio, produzione di energia, attività minerarie, settore dei trasporti) dispongono di linee guida scritte</p> <p>Linee guida sulla VIA nell'Artide: <a href="http://finnbarents.urova.fi/aria/index.asp">http://finnbarents.urova.fi/aria/index.asp</a> (in inglese)</p>
<b>Francia</b>	Esistono alcune linee guida preliminari e non vincolanti costituite da raccomandazioni; si sottolinea l'elemento della proporzionalità
<b>Germania</b>	Un'ordinanza amministrativa federale contiene orientamenti sulla VIA; anche alcuni Länder hanno elaborato linee guida
<b>Irlanda</b>	Linee guida sulle informazioni da inserire nelle dichiarazioni d'impatto ambientale sono state pubblicate dall'Agenzia di protezione dell'ambiente irlandese nel 1995 e aggiornate nel 2002. Nel 2002 sono state riesaminate anche le note consultive che le accompagnavano. Consultare il sito: <a href="http://www.epa.ie">www.epa.ie</a>
<b>Italia</b>	Non sono ancora disponibili linee guida
<b>Paesi Bassi</b>	Non ci sono linee guida generali sulla VIA, ma l'autorità competente prepara linee guida per i singoli progetti in base all'esito della consultazione pubblica e del parere espresso dalla commissione indipendente VIA
<b>Regno Unito</b>	Nel 1995 è stata pubblicata una guida sulla buona prassi in materia di preparazione della dichiarazione ambientale

diniego dell'autorizzazione ambientale; l'ubicazione dell'impianto in un altro sito può essere una delle condizioni fissate per il rinnovo. In Belgio, la regione di Bruxelles prevede una durata limitata per le autorizzazioni ambientali (15 anni), che allo scadere devono essere rinnovate e dopo 30 anni deve essere realizzata una nuova VIA. In Austria si procede ad un'analisi post-progetto per alcuni tipi specifici di progetti (ad esempio gli impianti di trattamento dei rifiuti, le centrali idroelettriche, i processi per il trattamento del materiale nucleare e alcuni progetti stradali e ferroviari) da tre a

cinque anni dopo l'entrata in funzione dell'impianto. L'analisi punta a confermare la conformità all'autorizzazione rilasciata e verifica se le previsioni contenute nella VIA corrispondono all'impatto effettivo del progetto. Vengono inoltre determinati obblighi di monitoraggio per altri progetti mediante vari atti amministrativi, che però non sono necessariamente incentrati sulle informazioni attinenti alla VIA. In Belgio, la regione vallone sta elaborando una metodologia di riesame, mentre la Spagna applica un "provvedimento di vigilanza" per garantire l'applicazione delle misure di mitigazione (correttive).

**Sintesi dei risultati principali:** Controllo qualità

Esistono poche misure formali per il controllo qualità delle procedure VIA. La direttiva stessa è piuttosto scarsa su questo punto, puntando maggiormente agli aspetti procedurali della VIA. Il controllo della qualità è demandato in massima parte alle autorità competenti e ai controlli garantiti dai procedimenti di ricorso giudiziario. Mancando un monitoraggio centralizzato delle principali fasi della VIA, gli Stati membri possono difficilmente garantire che i sistemi VIA siano applicati con coerenza e correttamente. Si segnalano, tuttavia, alcuni esempi di prassi innovative, nel senso che alcuni Stati membri ricorrono al monitoraggio dei progetti dopo la fase decisionale per garantire la qualità dei risultati del processo VIA.

**Intervento:** *Cfr. raccomandazione 5.4.2. lettere a), d), e) e k).*

## **5. EFFICACIA DELLA VIA NEL SUO COMPLESSO**

### **5.1.0 Introduzione**

5.1.1 Nel preambolo della direttiva VIA si legge che "la migliore politica ecologica consiste nell'evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni anziché combatterne successivamente gli effetti". La Commissione ritiene che la VIA sia un importante ausilio in fase di decisione, che tenta di garantire l'adozione di un approccio proattivo nella politica ambientale per i progetti di grandi dimensioni che possono avere notevoli effetti sull'ambiente. Il preambolo prosegue sostenendo che "i principi di valutazione dell'impatto ambientale devono essere armonizzati, in particolare per quel che riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti e il contenuto della valutazione". La misura in cui la direttiva VIA aiuta a realizzare le finalità di prevenzione della politica ambientale e il grado di armonizzazione raggiunto a livello di valutazione dei progetti, obblighi dei committenti e contenuto della valutazione, possono considerarsi una misura dell'efficacia della direttiva nel suo complesso.

5.1.2 Le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE hanno rafforzato in maniera significativa la base procedurale della VIA e l'armonizzazione dei progetti soggetti a VIA, aumentando il numero di progetti inseriti nell'allegato I. Con l'introduzione dei criteri di selezione dell'allegato III, la direttiva 97/11/CE rappresenta anche una solida base per garantire che le decisioni di selezione dei progetti dell'allegato II tengano conto di considerazioni ambientali precise. La presente relazione ha tuttavia messo in luce che c'è ancora una vasta disparità nell'approccio e nell'applicazione della VIA negli Stati membri dell'UE: cosicché, pur essendoci degli evidenti punti forti, sono emersi anche alcuni importanti punti deboli che devono essere affrontati. La parte finale della relazione esaminerà tali punti forti e deboli della direttiva VIA nella sua totalità come valutazione supplementare della sua efficacia; l'analisi porterà alla formulazione di raccomandazioni volte a potenziare ulteriormente l'applicazione della direttiva in questione.

5.1.3 Grazie a questo studio si sono ricavate molte informazioni sul funzionamento della VIA negli Stati membri dell'Unione. Si sono passate in rassegna le "buone pratiche" e quelle meno buone: uno Stato membro può applicare disposizioni "all'avanguardia" a livello di buona pratica in un settore, mentre in altri dimostra uno scarso impegno al processo complessivo. Dallo studio delle informazioni valutate in questa sede è molto difficile trarre conclusioni definitive sul ruolo che svolge la VIA nella decisione in materia di progetti. Dalle risposte è evidente che le considerazioni ambientali messe in luce dal processo VIA sono bilanciate dalle considerazioni di natura socioeconomica di cui si tiene conto nella fase di decisione. Tuttavia, un'ampia letteratura sull'impatto della direttiva VIA suggerisce che uno degli effetti più importanti del testo riguarda la fase di progettazione, dove è ancora possibile inserire misure di mitigazione fin dall'inizio. Poiché le decisioni e l'esame delle informazioni ambientali avvengono a livello pubblico, il committente è costretto a mettere il proprio progetto nella miglior luce possibile all'inizio della procedura di autorizzazione. Questo fatto dovrebbe far sì che i progetti proposti siano migliori e più rispettosi dell'ambiente, ma senza un monitoraggio del processo e dell'esito della VIA gli Stati membri non sono in grado di confermare questa affermazione.

## 5.2 Punti forti

5.2.1 Questo studio ha rilevato molti punti forti nel funzionamento della direttiva VIA, che riguardano sia l'applicazione delle procedure fissate nella direttiva che l'applicazione delle buone prassi da parte dei singoli Stati membri e che spesso vanno oltre quanto prescrive la direttiva stessa. Molti paesi hanno elaborato linee guida proprie sulle migliori prassi, che affiancano quelle preparate dalla Commissione europea in materia di selezione, definizione delle informazioni da presentare, riesame e valutazione dell'impatto cumulativo. In alcuni Stati membri sono inoltre disponibili linee guida specifiche ai progetti e alle tematiche, riguardanti ad esempio le ripercussioni sulla salute. Gli Stati membri hanno fatto proprio il principio di sussidiarietà quando hanno recepito e applicato la direttiva VIA, adottando vari sistemi per la selezione, la definizione delle informazioni da presentare e il riesame. Alcuni paesi dispongono infine di buone banche dati sull'attività VIA, che consentono loro di disporre di dati annui sui risultati per allegato e per tipo di progetto e di poter controllare l'attuazione, le tendenze e di preparare le attività di ricerca necessarie sulla VIA.

5.2.2 Pochi sollecitano altre modifiche alla direttiva o esprimono preoccupazioni per tematiche quali l'attuale suddivisione tra progetti dell'allegato I e dell'allegato II o la necessità di precisare le definizioni dei vari tipi di progetti. Molti Stati membri ricorrono al cosiddetto approccio del "semaforo" per la selezione dei progetti e hanno elaborato soglie di inclusione, esclusione e soglie indicative o orientative basate sui criteri di selezione dell'allegato III e gran parte di essi è soddisfatta dell'introduzione dell'allegato, che serve a rendere più coerenti le decisioni ed è stato recepito direttamente nella legislazione nazionale sulla VIA. Nella stessa legislazione sono stati incorporati anche i criteri di selezione dell'allegato III per le aree geografiche sensibili e in molti casi gli Stati membri hanno ampliato il concetto, per includervi anche aree sensibili dal punto di vista ambientale designate a livello nazionale. Molti Stati membri riconoscono l'utilità di procedere al più presto a definire il contenuto della VIA e in alcuni casi questa fase è obbligatoria e prevede anche la consultazione del pubblico. Alcuni Stati membri hanno istituito una procedura ufficiale per verificare che le informazioni ambientali fornite all'autorità competente siano conformi alla direttiva. Ci sono chiare indicazioni sul fatto che gli Stati membri sono consapevoli dell'importanza di dover affrontare il problema del "frazionamento" dei progetti e della necessità di valutare anche l'impatto delle modifiche ed estensioni dei progetti e in alcuni Stati membri è necessaria una VIA in caso di modifiche della capacità, che non sempre comportano lavori di costruzione. Si può concludere affermando che molti Stati membri hanno effettivamente istituito procedure per trattare gli aspetti principali, come l'esame delle informazioni ambientali fornite dal committente, il frazionamento dei progetti, il cumulo con altri progetti, il rischio, l'impatto transfrontaliero, il monitoraggio nella fase successiva alla decisione e il rapporto tra direttiva VIA e direttiva IPPC.

5.2.3 In alcuni Stati membri l'esame delle alternative possibili è un elemento determinante del processo di VIA e la maggior parte degli Stati membri impone che venga valutata anche l'assenza di alternative. Sembra esserci una consapevolezza sempre maggiore delle problematiche legate alla valutazione degli impatti cumulativi e molti Stati membri hanno istituito misure per affrontarle. Molti Stati membri dispongono inoltre di sistemi innovativi che garantiscono al pubblico di partecipare

alle primissime fasi della VIA e in tutta l'UE il pubblico ha la possibilità di presentare le proprie osservazioni sui progetti sottoposti a VIA; la partecipazione del pubblico e l'accesso alla giustizia saranno rafforzati sensibilmente con il recepimento della convenzione di Aarhus nella direttiva VIA. La proposta di direttiva che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE (COM(2000)839) amplia la possibilità di partecipazione del pubblico alla VIA indicando alcuni dettagli ed elementi pratici. In alcuni Stati membri c'è l'obbligo di monitorare i progetti dopo la fase della decisione per garantire la qualità dei risultati del processo di valutazione dell'impatto ambientale.

### **5.3 Punti deboli**

5.3.1 Dall'altro lato, questa analisi ha messo in evidenza molti punti deboli che sarebbe opportuno rafforzare per il funzionamento della direttiva VIA. Dall'analisi del recepimento della direttiva 97/11/CE è emerso che le nuove misure introdotte dalla direttiva devono ancora essere attuate per intero in tutti gli Stati membri. Il ritardo nell'attuazione delle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE constatato in alcuni Stati membri è in conflitto con l'importanza generale che l'UE nel suo complesso attribuisce alla VIA come strumento per mettere in atto politiche ambientali di più ampia portata. Dai dati presi in esame in questa sede non è chiaro se tutti i progetti dell'allegato II siano sottoposti ad una procedura sistematica di selezione. Gli Stati membri hanno fissato le soglie per i progetti a livelli molto variabili, con variazioni su una scala da 10 a 1 per alcuni tipi di progetti. In alcuni casi ci sono pochi dati a conferma che si procede alla selezione se i progetti non superano le soglie o i criteri obbligatori definiti a livello nazionale e può sempre accadere che intere categorie di progetti rimangano escluse dalla VIA. Sono stati forniti pochi elementi anche sul funzionamento pratico dei sistemi di selezione esistenti a livello di autorità competenti. L'attività di valutazione d'impatto ambientale varia sensibilmente tra i vari paesi dell'Unione europea e i dati su tali attività sono lacunosi; in alcuni casi il monitoraggio a livello nazionale è scarso o addirittura inesistente. Infine solo alcuni Stati membri definiscono il pubblico che può intervenire nella fase di selezione.

5.3.2 Nei paesi nei quali la procedura di definizione del contenuto della VIA non è obbligatoria o non è prevista la consultazione pubblica nell'ambito della procedura facoltativa l'impegno effettivo è scarso. In molti Stati membri le autorità competenti verificano l'adeguatezza e la completezza delle informazioni ambientali, che in molti casi devono procedere senza l'ausilio di liste di controllo specifiche o criteri appositi. In circa metà degli Stati membri non si sono svolte ricerche sulla qualità delle informazioni contenute nelle dichiarazioni ambientali e molti Stati membri dispongono di informazioni scarse o inesistenti sulla qualità o completezza delle dichiarazioni di impatto ambientale preparate.

5.3.3 Il grado di coinvolgimento del pubblico varia sensibilmente, come pure l'interpretazione dell'espressione "pubblico interessato". Nell'Unione europea non esiste una prassi standard e per ora non è possibile determinare l'efficacia della partecipazione del pubblico. Occorrono migliori disposizioni, formali e informali, in materia di consultazione sugli impatti transfrontalieri con i paesi limitrofi e bisogna far sì che esse siano realizzabili nella pratica. Risulta esserci anche uno scarso coordinamento tra la direttiva VIA e altre direttive, come la IPPC e la direttiva "Habitat". Sono poche le misure formali in atto per il controllo complessivo della

qualità delle procedure VIA e apparentemente è scarso anche il monitoraggio della VIA a livello pratico da parte degli Stati membri. Si registrano inoltre lacune a livello informativo su alcuni settori importanti della VIA, ad esempio il numero di VIA realizzate, le decisioni per la selezione dei progetti, la qualità delle informazioni ambientali, la partecipazione del pubblico, il frazionamento dei progetti, gli impatti cumulativi, gli effetti sulla salute, la biodiversità e il processo decisionale, senza contare il problema dei tempi tra l'esame delle informazioni ambientali e l'adozione di una decisione e tra la decisione e la realizzazione dei progetti.

## **5.4 Raccomandazioni**

5.4.1 Le informazioni contenute nella presente relazione mettono in evidenza varie carenze e punti deboli. La Commissione deve analizzare questi risultati con attenzione, insieme ad altri elementi, prima di decidere se la direttiva sulla VIA debba essere ulteriormente modificata in questa fase. Apparentemente il problema principale consiste nell'applicazione e nell'attuazione della direttiva e non, in linea di massima, nel recepimento degli obblighi della direttiva. Dall'analisi dei punti deboli riscontrati è evidente, tuttavia, la necessità di migliorare e rafforzare l'applicazione della direttiva sotto vari aspetti. La direttiva rappresenta il quadro normativo e i meccanismi esistenti in caso di infrazione costituiscono il supporto legale per garantire un miglior recepimento o applicazione di questo strumento. Al fine di migliorarne l'efficacia gli Stati membri devono agire in maniera responsabile e utilizzare le informazioni contenute in questa relazione in maniera positiva, per incrementare le prestazioni individuali e collettive.

5.4.2 Questo obiettivo può essere realizzato in vari modi, come descritto di seguito.

- a) Gli Stati membri dovrebbero verificare le rispettive normative nazionali e regionali sulla VIA e successivamente risolvere gli eventuali problemi riscontrati (ad esempio a livello di soglie, controllo di qualità, frazionamento dei progetti, cumulo degli effetti, ecc). La Commissione sollecita gli Stati membri ad approfittare della prossima modifica della direttiva VIA nell'ambito del recepimento della convenzione di Aarhus per procedere in tal senso.
- b) Occorre una formula precisa di registrazione e monitoraggio annuali per disporre di informazioni affidabili su base annua sul tipo e sul numero di progetti VIA e conoscere l'esito di decisioni importanti. Gli Stati membri dovrebbero istituire sistemi di questo tipo dove non esistono: secondo la Commissione, questo li agevolerà nella valutazione del numero di VIA effettuate e del tipo di progetti interessati, oltre che nella valutazione dei risultati e della qualità del lavoro svolto e potranno così perfezionare tali sistemi.
- c) Per quanto riguarda la selezione (screening), gli Stati membri che utilizzano un sistema con soglie obbligatorie fisse dovrebbero assicurarsi che tutti i progetti con potenziali effetti rilevanti siano sottoposti ad una selezione adeguata. Per questo esercizio, la Commissione si aspetta che vengano in particolare presi in considerazione i progetti previsti nelle zone sensibili o in prossimità di esse e il possibile cumulo con altri progetti.

- d) La Commissione sollecita gli Stati membri a ricorrere più diffusamente agli orientamenti disponibili in materia di selezione, contenuto della VIA, riesame e impatti cumulativi; occorre inoltre una maggiore attività di formazione a livello nazionale riguardo all'impiego di questi documenti sul controllo qualità, che sono pubblicati nella pagina web della direzione generale Ambiente: <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/home.htm>.
- e) La qualità di tutto il procedimento VIA, ed in particolare della dichiarazione di impatto ambientale, è l'elemento fondamentale per preparare una VIA efficace. La Commissione invita gli Stati membri che non lo hanno ancora fatto a istituire disposizioni formali per il riesame delle informazioni ambientali fornite dal committente, onde garantire una perfetta conformità alle disposizioni della direttiva sulla VIA. Le misure in questione potrebbero includere la creazione di gruppi di esperti, linee guida sul coordinamento di esperti, istruzioni precise sulle responsabilità, il ricorso ad analisi indipendenti di esperti esterni e altro ancora. Un altro elemento di garanzia della qualità potrebbe essere l'istituzione di un sistema di monitoraggio efficace successivo alla fase di decisione.
- f) La Commissione ritiene che in alcuni Stati membri serva una formazione particolare per le amministrazioni locali e regionali, al fine di migliorare il grado di comprensione della direttiva sulla VIA e la sua applicazione nell'ambito dei rispettivi sistemi nazionali. L'istituzione di meccanismi per una gestione amministrativa efficiente dovrebbero infine servire a creare maggiori capacità.
- g) A livello transfrontaliero, gli Stati membri dovrebbero ricorrere maggiormente agli orientamenti dell'UNECE riguardo agli accordi bilaterali e multilaterali e alle procedure pratiche della VIA transfrontaliera (cfr. la pagina web dell'UNECE al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/env/eia>). La Commissione ritiene che ciò servirà ad istituire disposizioni adeguate, ad esempio riguardo al contatto diretto tra le amministrazioni nazionali competenti e altre agenzie per una consultazione sugli effetti transfrontalieri.
- h) La qualità della VIA incide sul processo decisionale ed è un elemento chiave per l'efficacia della direttiva in materia. Capire come l'esito della VIA influenza le decisioni è fondamentale ai fini della VIA stessa e della direttiva: la qualità della decisione dipende infatti dalla qualità delle informazioni fornite nel processo VIA e d'altro canto il valore di una VIA efficace dovrebbe rispecchiarsi in una decisione che accolga adeguatamente e rifletta la dimensione ambientale messa in luce con la VIA. In alcuni Stati membri l'autorizzazione viene negata se è previsto un grave danno ambientale. A questo proposito, la Commissione ritiene che gli Stati membri dovrebbero, se necessario, rafforzare le procedure nazionali e garantire che le condizioni a cui devono essere subordinate le decisioni (successive) servano a prevenire o mitigare gli eventuali danni ambientali previsti.
- i) La Commissione valuterà la necessità di procedere a ulteriori ricerche sull'utilizzo di soglie e sui vari sistemi applicati per la selezione dei progetti per avere un quadro più chiaro e ottenere dati più comparabili che



consentano di trarre conclusioni valide su come migliorare la situazione e garantire un approccio più omogeneo nel processo di selezione (**Iniziativa 1**).

- j) Se messe in pratica, queste raccomandazioni dovrebbero contribuire ad incrementare l'efficacia della direttiva; da parte sua, la Commissione, in contatto con gli Stati membri, valuterà altre soluzioni per migliorare ed ampliare gli orientamenti già disponibili. La Commissione prevede di preparare linee guida orientate di carattere interpretativo e pratico con l'aiuto di esperti degli Stati membri e di altri interessati quali le ONG, le amministrazioni locali e regionali e l'industria. In questo modo dovrebbe essere possibile superare alcune delle discrepanze riferite in merito alla definizione dei progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, alla definizione e applicazione di soglie e criteri di selezione, alle modalità per definire il contenuto della VIA, al rapporto tra gli effetti dei vari progetti (cumulo, frazionamento dei progetti), alle modalità con cui viene affrontato l'aspetto del rischio nelle valutazioni e al tipo di dati da rilevare nei sistemi di monitoraggio. Esse dovrebbero servire anche ad esaminare con maggiore frequenza le ripercussioni sulla salute, che spesso gli Stati membri affrontano in maniera eterogenea o solo parzialmente nell'ambito della valutazione dell'impatto ambientale. È evidente che occorre un approccio più sistematico. La strategia comunitaria sulla salute e sull'ambiente, di prossima pubblicazione, costituirà un valido punto di partenza per impostare tale approccio sistematico, in quanto definirà con chiarezza la portata del concetto di salute ambientale e istituirà strategie per incrementare la sensibilizzazione sui nessi tra salute umana e ambiente (**Iniziativa 2**).
- k) La Commissione valuterà inoltre, con gli Stati membri, come migliorare la formazione del personale responsabile della VIA al fine di migliorare la situazione complessiva (**Iniziativa 3**).
- l) La creazione di capacità e le azioni volontarie hanno i loro limiti e la Commissione continuerà ad intervenire in caso di recepimento parziale o inadeguato e/o di scarsa applicazione della direttiva (**Iniziativa 4**).
- m) Nel tempo per un'applicazione più omogenea della direttiva potrebbero essere necessarie altre modifiche al testo. In base ai risultati delle iniziative descritte, la Commissione valuterà la necessità di apportare altre modifiche, che potrebbero ad esempio rappresentare la soluzione più efficace per garantire un adeguato controllo della qualità e un rilevamento coerente dei dati ed essere indispensabili anche per affrontare meglio gli aspetti delle soglie e degli effetti cumulativi. Contestualmente alle modifiche si potrebbero introdurre altri chiarimenti e migliorie (ad esempio alla procedura di esenzione in casi eccezionali prevista all'articolo 2, paragrafo 3). Tutti questi interventi, oltre all'attuazione della direttiva sulla valutazione ambientale strategica, serviranno a definire valide procedure tese a migliorare la fase decisionale e a realizzare gli obiettivi del sesto programma d'azione per l'ambiente (**Iniziativa 5**).

## **Appendice 1 - Questionari**

### **QUESTIONARIO**

Il presente questionario è rivolto agli esperti VIA degli Stati membri e serve all'elaborazione di una relazione sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE) ai sensi dell'articolo 11 della direttiva medesima (nella versione consolidata). Con il questionario s'intende raccogliere informazioni specifiche sull'attuale situazione a livello legislativo e sulla pratica in uso, ed in particolare attraverso

- domande relative alle modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE;
- domande relative alla direttiva nel suo complesso;
- altre domande al fine di migliorare l'applicazione e l'efficacia della direttiva.

Le risposte al questionario non richiedono l'approvazione formale a nome degli Stati membri, a condizione che le informazioni fornite siano attendibili.

#### **I. DOMANDE RELATIVE ALLE MODIFICHE APPORTATE DALLA DIRETTIVA 97/11/CE**

##### **Allegato II/Selezione**

1. Come è migliorato il trattamento dei progetti dell'allegato II a seguito dei meccanismi di selezione introdotti dall'articolo 4, paragrafo 2 e dalle sentenze della Corte di giustizia europea riguardo all'allegato II? Descrivere i principali meccanismi di selezione.
2. Quali soglie o criteri sono stati fissati nel Suo Stato membro in merito alla VIA obbligatoria o per l'esame caso per caso delle categorie di progetti indicate di seguito? (Indicarne gli obiettivi, ad esempio se sono indicativi o vincolanti)
  - Primi rimboschimenti e disboscamento (Allegato II, punto 1, lettera d)
  - Impianti di allevamento intensivo di animali (Allegato II, punto 1, lettera e)
  - Impianti per la produzione di energia idroelettrica (Allegato II, punto 3, lettera h)
  - Impianti di produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento (centrali eoliche) (Allegato II, punto 3, lettera i)
  - Fonderie di metalli ferrosi (Allegato II, punto 4, lettera c)
  - Impianti destinati alla fabbricazione di cemento (Allegato II, punto 5, lettera b)
  - Progetti di riassetto urbano (Allegato II, punto 10, lettera b)

- Costruzione di ferrovie, di piattaforme intermodali e di terminali intermodali (Allegato II, punto 10, lettera c)
- Costruzione di aerodromi (Allegato II, punto 10, lettera d)
- Costruzione di strade (Allegato II, punto 10, lettera e)

Queste categorie di progetti sono esempi per la comparazione di soglie e criteri.

3. La legislazione nazionale prevede la partecipazione del pubblico alla selezione dei progetti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2? In caso affermativo, descrivere brevemente la Sua esperienza e indicare i motivi per coinvolgere o meno il pubblico in questa fase.
4. Come sono state trasposte nella legislazione nazionale del Suo paese queste due categorie di progetti: “Progetti di sviluppo di zone industriali” e “Progetti di riassetto urbano” (allegato II, punto 10, lettere a) e b)? Quali tipi di progetti comprendono (centri commerciali, progetti residenziali, spazi di intrattenimento, stadi, parchi commerciali)? È necessario definire più precisamente queste categorie?

#### **Aumento del numero di VIA**

5. La modifica della direttiva 85/337/CEE (direttiva 97/11/CE) ha fatto aumentare il numero di VIA realizzate nel Suo Stato membro? Indicare il numero approssimativo di VIA effettuate ogni anno prima e dopo l'applicazione della direttiva 97/11/CE (partire dal 1995) e precisare i progetti a cui si riferiscono (allegato I o allegato II).

#### **Definizione del contenuto delle informazioni e valutazione**

6. La procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2 è obbligatoria nel Suo Stato membro?
7. L'introduzione di questa procedura ha migliorato la qualità delle informazioni fornite dal committente (articolo 5, paragrafo 1) nel Suo Stato membro? L'introduzione della procedura ha allungato i tempi della procedura complessiva?
8. La legislazione nazionale del Suo paese prevede che i membri del pubblico (e, in tal caso, quali) vengano consultati prima che l'autorità competente esprima il proprio parere sulle informazioni che il committente deve fornire (indicare i motivi per includere o escludere il pubblico in questa fase) o si procede su base volontaria? Il coinvolgimento del pubblico ha migliorato la qualità delle informazioni fornite?

#### **Consultazioni transfrontaliere**

9. In quanti casi di VIA ai sensi dell'articolo 7 ha partecipato il Suo paese dal 1995 (sia in qualità di Stato membro di origine che di Stato membro colpito)? Indicare la denominazione, il tipo e i tempi del progetto.

10. Quali difficoltà si sono incontrate nell'applicare l'articolo 7 e come sono state superate?
11. Nel Suo Stato membro sono in atto disposizioni ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5 e di che tipo (trattati, accordi non vincolanti, altro)?

## **II. DOMANDE RELATIVE ALLA DIRETTIVA NEL SUO COMPLESSO**

### **Informazioni presentate dal committente e loro completezza**

12. Come riesce a garantire il Suo Stato membro che la qualità delle informazioni ambientali fornite ai sensi dell'articolo 5 e dell'allegato IV siano sufficienti e che il committente fornisca le informazioni adeguate?
13. Come vengono trattati gli effetti sulla biodiversità (su quali componenti e quali categorie di progetti o ubicazioni si pone l'accento)? Nei considerando della direttiva 85/337/CEE si dice esplicitamente che è necessario valutare gli effetti anche per garantire il mantenimento della diversità delle specie. L'articolo 3 impone di valutare gli effetti diretti e indiretti sulla flora e sulla fauna. Nell'ambito di questa valutazione la biodiversità può essere considerata un parametro.
14. Quale o quali metodi sono utilizzati per valutare le interazioni tra i fattori indicati all'articolo 3? Nel Suo Stato membro vengono utilizzate le linee guida della Commissione o ci sono linee guida specifiche?
15. Come si procede se i tempi
  - tra la valutazione ambientale e l'autorizzazione,
  - tra l'autorizzazione e la fase di costruzione o di messa in operasono lunghi?

Dopo la realizzazione della valutazione ambientale può succedere che - soprattutto se le procedure e i tempi sono lunghi - le condizioni indicate nella valutazione siano mutate (ad esempio a seguito di modifiche dello stato dell'ambiente o di nuovi elementi o sviluppi scientifici).

16. La legislazione nazionale prevede la possibilità di negare l'autorizzazione se dalla VIA risulta che si prevedono gravi danni ambientali che non possono essere ridotti ad un livello accettabile?

### **Valutazione degli effetti sulla salute umana**

17. Qual è la prassi in vigore nel Suo Stato membro per valutare l'impatto sulla salute all'interno della VIA? Su quali tipi di progetti si incentra l'attenzione per la valutazione degli effetti sulla salute? Quali aspetti vengono presi in esame nelle valutazioni (salute, benessere, impatto socioeconomico, altro) e in che misura? In base all'articolo 3, una VIA deve, tra l'altro, individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti e indiretti che un progetto ha sulle persone.

### **Modifiche ed estensioni dei progetti**

18. Come ha attuato il Suo Stato membro la disposizioni dell'allegato II, punto 13 (modifiche o estensioni)? Indicare se si procede ad un esame caso per caso e/o all'applicazione di soglie/criteri e indicare quali.
19. I progetti di infrastruttura esistenti come gli aeroporti, le autostrade, le ferrovie, gli impianti di trattamento delle acque reflue o i progetti industriali possono aumentare notevolmente di capacità senza che vengano realizzati rilevanti lavori di costruzione (come nel caso dell'aumento del traffico aereo o l'introduzione di un turno supplementare). Questo tipo di modifica viene considerato come una modifica o estensione di un progetto dell'allegato I o dell'allegato II in base al punto 13 dell'allegato II? In caso affermativo, fornire alcuni esempi.

### **Frazionamento dei progetti**

20. Quali disposizioni prevede la legislazione nazionale per impedire che il committente eviti la VIA; si sono rivelate efficaci nella pratica?

### **Cumulo di progetti**

21. Nel Suo Stato membro come si tiene conto del cumulo dei progetti e dei loro effetti sull'ambiente? Per esempio, come si procede nel caso di (piccoli) progetti a (breve) distanza da altri progetti (previsti o già realizzati)? Sono considerati come modifiche ai sensi dell'allegato II, punto 13, o come progetti nuovi? Può fornire altri esempi?

### **Alternative**

22. Nel Suo Stato membro è obbligatorio prendere in esame le alternative (e se sì, quali)? Nell'ambito della prassi in vigore, quali tipi di alternative vengono valutati? Le informazioni in merito fornite dal committente sono considerate soddisfacenti?
23. Qual è la prassi in uso nel Suo Stato membro riguardo alla valutazione delle alternative rispetto alle varie categorie di progetti indicati negli allegati? (Ad esempio, le alternative per i progetti di strade o ferrovie vengono sempre esaminate ma con minor frequenza o niente affatto rispetto ad altri tipi di progetti?)

### **Valutazione del rischio**

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1 e dell'allegato IV, punto 4, il committente deve descrivere adeguatamente i probabili effetti significativi (diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) di un progetto, tra i quali eventualmente anche gli effetti dovuti ad incidenti o ad altre circostanze eccezionali (cioè catastrofi naturali quali forti precipitazioni, terremoti, slavine).

24. Riguardo alle informazioni dell'articolo 5, nel Suo Stato membro è previsto esplicitamente l'obbligo di valutare e descrivere i probabili effetti significativi di un incidente o una circostanza eccezionale?
25. Qual è la prassi in uso nell'ambito delle procedure VIA (tenuto conto dell'applicazione della normativa nazionale in materia di rischio)? Quali categorie di progetti sono soggette a valutazione del rischio e quali elementi prende in considerazione la valutazione (rischi per la salute, per i beni materiali, la natura, le acque, l'aria ed altro) e in che misura? Fare in particolare riferimento a:
- centrali nucleari e altri impianti nucleari;
  - dighe;
  - oleodotti;
  - raffinerie, industria chimica;
  - strade e ferrovie (in particolare gallerie), aeroporti.

Quali particolari zone di insediamento dei progetti (ad esempio zone sistemiche) sono soggette a valutazione del rischio?

26. Quali tecniche di valutazione del rischio sono utilizzate nel contesto della VIA nel Suo Stato membro e quale relazione c'è con le valutazioni del rischio in altri ambiti (ad esempio direttiva Seveso o IPPC)? Quali fattori o potenziali fonti di incidenti (catastrofi naturali, guasti tecnologici o errore umano, sabotaggio o altro) vengono presi in considerazione?

### **Partecipazione del pubblico**

27. Come si determina il "pubblico interessato" nel Suo Stato membro (ad esempio in termini di delimitazione geografica)?
28. Quali progetti comportano un'elevata partecipazione del pubblico e come si affrontano questi casi?

### **Rapporto con altre direttive**

29. Il Suo Stato membro ha istituito un'unica procedura, come indicato all'articolo 2, paragrafo 2 bis per i progetti che rientrano nelle direttive VIA ed IPPC (direttiva 96/61/CE)? In caso affermativo, descriverne gli elementi principali.
30. Per i progetti industriali, nel Suo Stato membro le soglie/criteri fissati per la VIA obbligatoria o per l'esame caso per caso sono gli stessi di quelli indicati nell'allegato I della direttiva IPPC? Rispondere utilizzando le espressioni quasi sempre, in parte, raramente e indicarne le principali motivazioni.

31. Esiste un coordinamento tra la valutazione prevista all'articolo 6 o 7 della direttiva 93/42/CEE sugli habitat e la procedura VIA? In caso di risposta affermativa, spiegare come avviene il coordinamento.

**Applicazione dell'articolo 1, paragrafo 5 ed esenzioni di cui all'articolo 2, paragrafo 3**

32. In quali casi sono stati applicati l'articolo 1, paragrafo 5 e l'articolo 2, paragrafo 3? Descrivere brevemente le motivazioni.

**III. ALTRE DOMANDE INTESE A MIGLIORARE L'APPLICAZIONE E L'EFFICACIA DELLA DIRETTIVA**

33. I criteri di selezione dell'allegato III si sono rivelati efficaci? I tipi di zone sensibili indicate all'allegato III sono state specificate con maggiore precisione nella legislazione nazionale? Se sì, fornire qualche esempio. Dovrebbero essere applicati altri criteri o un numero maggiore di criteri e se sì, quali?
34. Nel Suo Stato membri si richiede la VIA per altre categorie di progetti oltre a quelle indicate negli allegati I e II? Se sì, fornire le motivazioni.
35. Negli allegati I e II si dovrebbero inserire nuovi tipi di progetti (ad esempio, impianti per la fabbricazione di pannelli in particelle o fibre, piloni per telefoni mobili e stazioni radio o di telecomunicazione, campi da golf, impianti che utilizzano OGM o microrganismi patogeni, fabbricazione di calce, poligoni di tiro o altro)? Alcuni tipi di progetti dovrebbero essere eliminati dall'allegato I o II? Se sì, indicare le motivazioni.
36. Le soglie/criteri utilizzati nell'allegato I rappresentano l'elemento giusto per far scattare la VIA obbligatoria o bisogna adeguare alcuni criteri o soglie? In caso di risposta affermativa, indicare il tipo di progetto e i criteri o le soglie interessati, fornendo le motivazioni.
37. I progetti dell'allegato II dovrebbero essere spostati nell'allegato I per garantire un'applicazione sufficientemente omogenea della direttiva rispetto ad alcune categorie di progetti? Se sì, indicare le motivazioni.
38. Per quanto riguarda la biodiversità, sono previste misure che aiutino a tenere in debito conto la biodiversità nell'ambito della VIA?
39. Nel Suo Stato membro sono previste misure per analizzare l'esito della VIA (dopo il rilascio dell'autorizzazione)?
39. La legislazione nazionale prevede l'accesso alla giustizia riguardo alla VIA e in che modo (ad esempio, in quali fasi della procedura e per quali membri del pubblico e anche nei casi transfrontalieri)?

DG ENV B.3 (17 dicembre 2001)

**Domande supplementari poste dalla Impacts Assessment Unit della Oxford  
Brookes University**

1) Nella pratica, quali fattori vengono presi in esame per determinare la qualità e l'adeguatezza delle informazioni fornite dal committente? Ad esempio, esistono liste di controllo approvate per l'analisi oppure ogni dichiarazione di impatto viene verificata confrontandola con gli elementi indicati nell'allegato IV della direttiva?

2) La normativa sulla VIA del Suo paese prevede la possibilità di rifiutare l'autorizzazione per mancanza o inadeguatezza delle informazioni fornite dal committente? Spiegare come vengono trattati i casi in cui le informazioni sono incomplete nel Suo paese.

3) Il Suo Stato membro ha predisposto linee guida nazionali o regionali per:

- a) la preparazione della dichiarazione d'impatto ambientale da parte del committente

e/o

- b) la valutazione delle informazioni ambientali da parte delle autorità competenti?

In caso affermativo, descrivere brevemente la portata di tali linee guida, l'autore e il formato in cui sono disponibili (ad esempio, pagina web o altro; indicare anche l'eventuale indirizzo Internet).

4) Nel Suo Stato membro sono state condotte ricerche sulla qualità delle informazioni ambientali o sulla dichiarazione d'impatto ambientale fornite dal committente? In caso di risposta affermativa, indicare i principali risultati degli studi svolti e precisare dove si può consultare i rapporti in merito.

5) A livello pratico, qual è stata la modifica più positiva apportata dalla direttiva 97/11/CE (che modifica la direttiva 85/337/CEE) al processo di valutazione d'impatto ambientale nel Suo Stato membro? Perché tale modifica è considerata positiva?

6) A Suo parere, qual è l'omissione o il problema più significativo ancora da risolvere [se c'è] nell'ambito della direttiva 97/11/CE? Spiegare perché è un problema e quali soluzioni si possono proporre.

7) Il Suo Stato membro ha fissato soglie di esclusione per qualche progetto dell'allegato II, cioè soglie al di sotto delle quali è completamente esclusa la possibilità di effettuare la VIA? Nel Regno Unito, ad esempio, le norme stabiliscono che i nuovi allevamenti intensivi di animali che non superano i 500 metri quadrati di superficie e non si trovano in una zona speciale (come un sito Natura 2000) non devono mai essere sottoposti a VIA.

8) Se il Suo Stato membro ha fissato soglie obbligatorie per i progetti dell'allegato II, oppure ha trasferito qualche progetto inserito nell'allegato II della direttiva, nell'equivalente dell'allegato I della normativa nazionale, si applicano sotto-soglie obbligatorie o criteri indicativi per la selezione?



## Appendice 2: Tabelle sulle soglie

	SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE		
	Rimboschimento	Disboscamento	Centrali eoliche
<b>Austria</b>		20 ha o più	20 MW o più di c <b>oppure</b> più di 20 turbine
<b>Belgio</b>	(Bruxelles) Zero ha (Fiandre) Nuovo rimboschimento che può provocare cambiamenti ambientali (Vallonia) 100 ha o più	(Bruxelles) Zero ha (Fiandre) > 3 ha (Vallonia) 100 ha o più	(Vallonia) 7 MW o più
<b>Danimarca</b>	> 30 ha nelle aree dove il rimboschimento non è previsto nell'adozione del piano regionale	Foreste con più di 20 anni e oltre 30 ha in una zona di rimboschimento designata da un piano regionale e dove non è rimboscata una zona comparabile avente almeno la stessa superficie*	> 80 m di altezza <b>oppure</b> di 3 turbine
<b>Finlandia</b>	> 200 ha con specie non indigene	> 200 ha	
<b>Francia</b>	n.a.	25 ha o più	>1,9 milioni di ECU
<b>Germania</b>	50 ha o più	10 ha o più	>3,5 m di altezza c > 10MW e con più turbine
<b>Grecia</b>			>2 MW <b>oppure</b> più turbine o meno in c costruzione associata strada
<b>Irlanda</b>	50 ha o più <b>oppure</b> sostituzione di alte foreste di	Più di 10 ha di zone boschive naturali <b>oppure</b> oltre 70 ha di	>5 MW <b>oppure</b> più turbine

	latifoglie con conifere se la superficie interessata è superiore a 10 ha	conifere	
<b>Italia</b>	> 20 ha	> 5 ha	
<b>Lussemburgo</b>			
<b>Paesi Bassi</b>			
<b>Portogallo</b>	350 ha o più	50 ha o più	Più di 20 turbine oppure ubicate a < 2 km da impianti simili
<b>Spagna</b>	> 50 ha, se c'è il rischio di cambiamenti ambientali negativi	> 20 ha	Più di 50 turbine e a > 2 km da centrali eoliche esistenti
<b>Svezia</b>			10 MW o più e più di 10 turbine
<b>Regno Unito</b>			

\* **a meno che** l'autorità statale competente non dichiari che la foresta/il bosco da disboscare non presenti alcun valore significativo a livello biologico, ricreativo, per la silvicoltura o il paesaggio

SOGLIE INDICATIVE O DI ORIENTAMENTO			
	<b>Rimboschimento</b>	<b>Disboscamento</b>	<b>Centrali eoliche</b>
<b>Austria</b>	15 ha o più dell'area forestata iniziale con specie non adatte, dal punto di vista ecologico, al sito in un'area protetta di categoria A, <b>oppure</b> maggiore rimboschimento con specie non adatte, dal punto di vista ecologico, al sito in un'area protetta di categoria A <b>se</b> l'area è stata approvata negli ultimi 10 anni <b>e</b> il rimboschimento aggiuntivo è pari a 15 ha o più <b>e</b> se la nuova superficie aggiuntiva è pari a 3,5 ha o più	15 ha o più in un'area protetta di categoria A. Estensione del rimboschimento se l'area è stata approvata negli ultimi 10 anni <b>e</b> l'estensione totale richiesta è pari a 20 ha o più <b>e</b> se la nuova superficie aggiuntiva è pari a 5 ha o più	10 MW o più di c <b>oppure</b> più di 10 tur un'area protetta di cate
<b>Belgio</b>			Non è prevista la VIA
<b>Danimarca</b>			
<b>Finlandia</b>			
<b>Francia</b>			
<b>Germania</b>		Fissate dai Länder	35 m di altezza o 10 M 6-19 turbine (3-5 in sensibili)
<b>Grecia</b>			
<b>Irlanda</b>			
<b>Italia</b>			
<b>Lussemburgo</b>			
<b>Paesi Bassi</b>	Se il rimboschimento riguarda terreni destinati ad uso agricolo <b>ed</b> occupa 100 ha o più, <b>oppure</b> se il terreno non è destinato ad uso agricolo <b>e</b> occupa 10 ha o più	Se il rimboschimento riguarda terreni destinati ad uso agricolo <b>ed</b> occupa 100 ha o più, <b>oppure</b> se il terreno non è destinato ad uso agricolo <b>e</b> occupa 10 ha o più	10 MW o più di c <b>oppure</b> più di 10 turbin

<b>Portogallo</b>			
<b>Spagna</b>			
<b>Svezia</b>			
<b>Regno Unito</b>	Soglia di esclusione: 5 ha (2 ha in zone sensibili)	Soglia di esclusione: 1 ha (0,5 ha in zone sensibili)	Soglia indicativa: 5 turbine <b>oppure</b> > 5 MW capacità  Soglia di esclusione turbine; altezza alba altezza di qualsiasi struttura < 15 m

SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE			
	<b>Fonderie di metalli ferrosi</b>	<b>Fabbricazione cemento</b>	<b>Riassetto urbano</b>
<b>Austria</b>	Capacità di produzione annua > 100 000 tonnellate	Capacità di produzione annua > 300 000 tonnellate	Centri commerciali superficie di 10 ha o con un parcheggio 1 000 veicoli; parcheggio veicoli o più
<b>Belgio (Bruxelles)</b>	Non è prevista la VIA	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	Progetto con parcheggio 200 posti <b>oppure</b> con uso ufficio > 20 000 m
<b>Belgio (Fiandre)</b>	Capacità di produzione annua - 150 000 tonnellate o più	Capacità di produzione annua – 500 000 tonnellate o più	Minimo 2 000 allo, un'area di 10 ha o più adibita a uffici di 100 0 impianti ad uso ric attirano in media 1 00 al giorno
<b>Belgio (Vallonia)</b>	Capacità di produzione annua - 100 000 tonnellate o più	Capacità di produzione annua - 500 tonnellate o più al giorno	Immobili residenziali o edifici commerciali ufficio con una superficie m <sup>2</sup> o più; costi ristrutturazione di edifici 6 piani nelle zone urbane piani per le zone e centri commerciali con totale > 2 500 m <sup>2</sup> ; luoghi ricreativo con una capacità persone; parcheggi > 2
<b>Danimarca</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – tutti i progetti sono caso per caso
<b>Finlandia</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – tutti i progetti sono caso per caso
<b>Francia</b>	Non sono disponibili altre informazioni oltre al fatto che le soglie sono "molto basse"	Capacità di produzione > 5 tonnellate al giorno	Non sono disponibili in

	SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE		
	<b>Fonderie di metalli ferrosi</b>	<b>Fabbricazione cemento</b>	<b>Riassetto urbano</b>
<b>Germania</b>	Capacità di produzione annua – 200 000 tonnellate o più di ghisa	Capacità di produzione – 1 000 tonnellate o più al giorno	Parcheggi con superficie di 10 ha o più; centri commerciali di 5 000 m <sup>2</sup> o più; altri progetti di riassetto urbano con una superficie minima di 100 000 m <sup>2</sup>
<b>Grecia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – non vengono indicate soglie
<b>Irlanda</b>	Capacità di carica di 5 tonnellate o più <b>oppure</b> se la superficie di produzione è > 500 m <sup>2</sup>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	Progetti residenziali di > 500 alloggi; parcheggi con > 400 posti; centri commerciali con superficie lorda > 10 000 m <sup>2</sup> ; altri progetti di assetto urbano con una superficie > 2 ha in una zona commerciale <b>oppure</b> > 10 ha in altre parti di una zona edificata <b>oppure</b> > 20 ha in altre zone
<b>Italia</b>	Capacità di produzione > 20 tonnellate al giorno	Capacità di produzione > 500 tonnellate al giorno per il cemento ( <b>oppure</b> > 50 tonnellate al giorno per la calce)	Nuovi progetti di riassetto urbano (o estensioni) con una superficie > 40 ha <b>oppure</b> > 10 ha in zone urbane esistenti
<b>Lussemburgo</b>	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile

<b>Paesi Bassi</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	Progetti residenziali con 2 000 o più alloggi al di fuori di zone edificate <b>oppure</b> 4 000 o più alloggi in zone edificate; zone industriali di superficie pari a 100 ha o più	A L c u r i t c f f r i u l P z

	SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE		
	<b>Fonderie di metalli ferrosi</b>	<b>Fabbricazione cemento</b>	<b>Riassetto urbano</b>
<b>Portogallo</b>	Capacità di produzione – 20 tonnellate o più al giorno	n.a. – tutti gli impianti per la fabbricazione di cemento sono soggetti a VIA. (La soglia per la fabbricazione della calce è fissata a una capacità di produzione > 50 tonnellate al giorno)	Superficie > 10 ha oppure > 500 alloggi
<b>Spagna</b>	Capacità di produzione > 20 tonnellate al giorno	Capacità di produzione > 50 tonnellate al giorno per il cemento ( <b>oppure</b> > 50 tonnellate al giorno per la calce)	n.a. – non vengono imposte soglie
<b>Svezia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto (ad eccezione della colata, per la quale la soglia è fissata a una capacità di produzione > 100 tonnellate)	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – non vengono imposte soglie
<b>Regno Unito</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie



SOGLIE INDICATIVE O DI ORIENTAMENTO			
	<b>Fonderie di metalli ferrosi</b>	<b>Fabbricazione cemento</b>	<b>Riassetto urbano</b>
<b>Austria</b>	Capacità di produzione annua > 50 000 tonnellate in un'area protetta di categoria D (cioè un'area dove i valori limite di esposizione previsti dalla legge sulla qualità dell'aria ambiente vengono superati costantemente o per periodi di tempo prolungati)	Capacità di produzione annua > 150 000 tonnellate in un'area protetta di categoria D	Parcheggi con 750 posti in un'area protetta di categoria A
<b>Belgio (Bruxelles)</b>	n.a. – non è prevista la VIA	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	Progetti con > 25 parcheggi coperti oppure > 25 parcheggi non coperti
<b>Belgio (Fiandre)</b>	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Belgio (Vallonia)</b>	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie
<b>Danimarca</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso
<b>Finlandia</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso
<b>Francia</b>	Non sono disponibili informazioni	n.a.	Non sono disponibili informazioni

<b>Germania</b>	<p>Selezione generale – 20 tonnellate o più di colate al giorno;</p> <p>Selezione in base al sito – tra 2 e 20 tonnellate di colate al giorno</p>	<p>Selezione generale - capacità di produzione &lt; 1 000 tonnellate al giorno</p>	<p>Selezione generale  parcheggi con una superficie di 0,5-1,0 ha;  commerci con superficie di 1 200-5 000 m<sup>2</sup>  altri progetti di riqualificazione urbana di superficie compresa tra 20 000 e 100 000 m<sup>2</sup></p>

	SOGLIE INDICATIVE O DI ORIENTAMENTO		
	<b>Fonderie di metalli ferrosi</b>	<b>Fabbricazione cemento</b>	<b>Riassetto urbano</b>
<b>Grecia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – non vengono imposte le soglie
<b>Irlanda</b>	n.a.	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a.
<b>Italia</b>	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Lussemburgo</b>	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile
<b>Paesi Bassi</b>	Capacità di fusione annua di 15 000 tonnellate o più	Capacità di produzione annua di 100 000 tonnellate o più	Progetti residenziali di oltre 4 000 alloggi in zone industriali; zone industriali con superficie di 75-100 ha; progetti di riassetto urbano con una superficie di 1 ha o più <b>oppure</b> con una superficie commerciale di 200 000 m <sup>2</sup> o più
<b>Portogallo</b>	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Spagna</b>	n.a. – non è prevista la selezione per i progetti al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – non è prevista la selezione per i progetti al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – non vengono imposte le soglie
<b>Svezia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto (esclusa la colata)	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – non vengono imposte le soglie

<p><b>Regno Unito</b></p>	<p>Soglia di esclusione – superficie nuova &gt; 1 000 m<sup>2</sup></p> <p>Soglia indicativa – superficie sviluppo operativo &gt; 10 ha, <b>oppure</b> progetti più piccoli che si preveda comportino ingenti scarichi di rifiuti, emissioni di inquinanti o inquinamento acustico</p>	<p>Soglia di esclusione – superficie nuova &gt; 1 000 m<sup>2</sup></p> <p>Soglia indicativa – superficie sviluppo operativo &gt; 10 ha, <b>oppure</b> progetti più piccoli che si preveda comportino ingenti scarichi di rifiuti, emissioni di inquinanti o inquinamento acustico</p>	<p>Soglia di esclusione – superficie progetto pari o superiore a 10 ha o più</p> <p>Soglia indicativa -</p>
---------------------------	--	--	---

SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE			
	<b>Piattaforme e terminali intermodali</b>	<b>Aerodromi</b>	<b>Strade</b>
<b>Austria</b>	Scali di smistamento con una superficie di 75 ha o più; <b>oppure</b> stazioni ferroviarie, terminali o centri di distribuzione per trasporto merci con una superficie minima di 50 ha	Costruzione di nuovi aeroporti; costruzione di nuove piste di lunghezza minima di 2 100 m (esclusi quelli a fini militari, di emergenza o di sicurezza pubblica)	10 km o più di lunghezza <b>oppure</b> seconda corsia <b>oppure</b> una lunghezza di 10 km <b>oppure</b> di 5 km o più <b>oppure</b> prevede che la nuova strada raggiunga un volume giornaliero di traffico pari ad 15 000 veicoli in 5 giorni <b>oppure</b> tangenziali supplementari se la strada federale esistente ha un volume medio giornaliero di traffico pari ad 35 000 veicoli (o si prevede che lo avrà nel giro di 5 anni)
<b>Belgio (Bruxelles)</b>	<i>Non sono disponibili informazioni</i>	Lunghezza pista 2 100 m o più	VIA obbligatoria per le strade dell'allegato I e ponti, le gallerie e le estensioni di strade fino a 4 corsie più corsie
<b>Belgio (Fiandre)</b>	Non sono disponibili informazioni	Lunghezza pista 2 100 m o più	Non sono disponibili informazioni
<b>Belgio (Vallonia)</b>	Superficie > 2 ha	Lunghezza pista 2 100 m o più	Costruzione di nuovi aeroporti di strade urbane a più corsie
<b>Danimarca</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	Aeroporti con una pista di lunghezza > 2 100 m, <b>oppure</b> aerodromi che creano un notevole inquinamento acustico nelle zone adibite ad uso residenziale o in altre	4 o più corsie e 2 km di lunghezza <b>oppure</b> di lunghezza <b>oppure</b> principali che attraversano zone designate come naturali

		zone sensibili al rumore	
--	--	--------------------------	--

	SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE		
	<b>Piattaforme e terminali intermodali</b>	<b>Aerodromi</b>	<b>Strade</b>
<b>Finlandia</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso
<b>Francia</b>	Costo finanziario del progetto > 1,9 milioni di euro	Costo finanziario del progetto > 1,9 milioni di euro	Costo finanziario del progetto > 1,9 milioni di euro
<b>Germania</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	Lunghezza pista minima 1 500 m	Nuove autostrade e nuove strade nazionali a più corsie e lunghezza > 5 km o più, <b>oppure</b> nuove strade nazionali a 4 o più corsie ottenute mediante nuovo tracciato o ampliamento di una strada esistente, dove il nuovo tracciato o l'ampliamento ha una lunghezza minima di 10 km
<b>Grecia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – VIA sempre necessaria per le strade (l'ampliamento di strade esistenti è soggetto ad esame caso per caso)
<b>Irlanda</b>	Superficie > 15 ha	Lunghezza pista > 800 m	4 o più corsie e 8 km di lunghezza nelle zone urbane; <b>oppure</b> 500 m di lunghezza in zone rurali; <b>oppure</b> costruzione di nuovo ponte o galleria di 100 m o più
<b>Italia</b>	n.a. – non vengono indicate soglie	Lunghezza pista > 1 500 m	Costruzione di superstrade in zone urbane; o ampliamento di strade esistenti a 4 o più corsie e lunghezza > 1,5 km in zona urbana; <b>oppure</b> costruzione di strade secondarie in zone extraurbane
<b>Lussemburgo</b>	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile

	SOGLIE DI INCLUSIONE O OBBLIGATORIE		
	<b>Piattaforme e terminali intermodali</b>	<b>Aerodromi</b>	<b>Strade</b>
<b>Paesi Bassi</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono obbligatorie
<b>Portogallo</b>	5 ha o più di superficie	Lunghezza pista 1 500 m o più	Tutte le strade principali e raccordi <b>oppure</b> le strade nazionali e regionali di lunghezza o più di lunghezza
<b>Spagna</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	Lunghezza pista 2 100 m o più	Costruzione di autostrade, superstrade, strade convenzionali, e modifiche di tali strade di lunghezza > 10 km, e ampliamento a due corsie di autostrade, superstrade e strade per una lunghezza di 10 km o più
<b>Svezia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	Lunghezza pista 1 200 m o più (disposizioni diverse per gli aerodromi militari)	Almeno 4 corsie e lunghezza di 10 km o più
<b>Regno Unito</b>	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono soglie obbligatorie	n.a. – non ci sono obbligatorie



SOGLIE INDICATIVE O DI ORIENTAMENTO			
	<b>Piattaforme e terminali intermodali</b>	<b>Aerodromi</b>	<b>Strade</b>
<b>Austria</b>	n.a.	Piste nuove o ampliate se la lunghezza totale della pista aumenta del 25% minimo, <b>oppure</b> modifiche dell'aeroporto se si presume che il numero annuo di voli aumenti di 20 000 unità o più (i progetti destinati esclusivamente a migliorare la sicurezza del traffico aereo sono esonerati dalla VIA)	Nuove strade nazionali, lavori di estensione, attraversano aree protette di categoria A, B o D, o altri tipi di estensione, autostrade o costruzioni nuove strade se attraversano aree protette di categoria o D e se si prevede un traffico medio giornaliero di almeno 2 000 veicoli in 5 anni
<b>Belgio (Bruxelles)</b>	Non sono disponibili informazioni	n.a.	n.a. – tutte le opere pubbliche legate ai trasporti comportano una valutazione rilevante delle condizioni di traffico sono soggette a esame caso per caso
<b>Belgio (Fiandre)</b>	Non sono disponibili informazioni	n.a.	Nessun dato disponibile
<b>Belgio (Vallonia)</b>	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie	n.a. – VIA non richiesta al di sotto delle soglie obbligatorie
<b>Danimarca</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – tutti i progetti che non superano le soglie obbligatorie sono soggetti ad un esame caso per caso	n.a. – tutti i progetti che non superano le soglie obbligatorie sono soggetti ad un esame caso per caso
<b>Finlandia</b>	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso	n.a. – tutti i progetti sono esaminati caso per caso
<b>Francia</b>	n.a.	n.a.	n.a.

<b>Germania</b>	Selezione generale – tutti i progetti	Selezione generale – Lunghezza pista < 1 500m	Selezione generale – altre strade nazionali sotto delle obbligatorie)

	SOGLIE INDICATIVE O DI ORIENTAMENTO		
	<b>Piattaforme e terminali intermodali</b>	<b>Aerodromi</b>	<b>Strade</b>
<b>Grecia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a. - l'ampliamento di esistenti è soggetto a caso per caso
<b>Irlanda</b>	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Italia</b>	n.a. – non vengono indicate soglie	n.a.	n.a.
<b>Lussemburgo</b>	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile	Nessun dato disponibile
<b>Paesi Bassi</b>	Superficie di 25 ha o più	Lunghezza pista 1 000 m o più	4 o più corsie (escluse principali, autostrade, superstrade), se la strada ha una lunghezza di 5 km
<b>Portogallo</b>	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Spagna</b>	n.a. - tutti i progetti sono soggetti ad un esame caso per caso	n.a. – tutti i progetti che non superano le soglie obbligatorie sono soggetti ad un esame caso per caso	Nessun dato disponibile
<b>Svezia</b>	n.a. – VIA sempre necessaria per questo tipo di progetto	n.a.	n.a.
<b>Regno Unito</b>	Soglia di esclusione – superficie dei lavori > 0,5 ha  Soglia indicativa – superficie dei lavori > 5 ha	Soglia di esclusione – estensione fino a una corsia, <b>oppure</b> superficie dei lavori > 1 ha  Soglia indicativa – la VIA è in genere richiesta per i nuovi aeroporti e per importanti opere in aeroporti esistenti se il sito ha una superficie > 10 ha	Soglia di esclusione – superficie dei lavori > 2 ha  Soglia indicativa - > 2 ha lunghezza