



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso in appello numero di registro generale 3228 del 2021, proposto dalla Ryanair Dac, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Giannalberto Mazzei, Arcangelo Pecchia e Matteo Castioni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

il Ministero della Transizione Ecologica (già Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), in persona del Ministro *pro tempore*, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del Presidente del Consiglio *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, n. 12;

la Regione Lazio, in persona del Presidente *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Tiziana Ciotola, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

il Comune di Marino, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Corrado Carrubba, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

gli Aeroporti di Roma s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentati e difesi dagli avvocati Andrea Zoppini e Giorgio Vercillo, con domicilio

digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac), in persona del legale rappresentate pro tempore, non costituito in giudizio;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

della Wizz Air Hungary Ltd, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Simone Gambuto, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, sede di Roma, Sezione Terza, n. 3236 del 17 marzo 2021, resa tra le parti, concernente il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero della Transizione Ecologica, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, della Regione Lazio, del Comune di Marino, degli Aeroporti di Roma, nonché, con intervento *ad adiuvandum*, della Wizz Air Hungary;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 16 settembre 2021 il consigliere Nicola D'Angelo;

Uditi gli avvocati Giannalberto Mazzei, Tiziana Ciotola, Simone Gambuto, Raffaella Chiumminto su delega dell'avvocato Corrado Carruba, Giorgio Vercillo e l'avvocato dello Stato Davide Di Giorgio;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. La Ryanair ha impugnato dinanzi al Tar per il Lazio, sede di Roma, il decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 345 del 18 dicembre 2018 di "Approvazione del piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore dell'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino", nonché la relativa proposta di Aeroporti di Roma e la delibera della Giunta regionale del Lazio n. 381 del 7 agosto 2010 di approvazione dell'impronta acustica e della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale.

1.1. In particolare, l'11 novembre 2015 Aeroporti di Roma, in qualità di gestore dell'aeroporto di Ciampino, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il nuovo Piano degli interventi per il contenimento e l'abbattimento del rumore (di seguito Piano) derivante dal traffico aeronautico, proposta successivamente integrata con note del 17 settembre 2016, del 31 dicembre 2016, del 27 luglio 2017 e del 15 novembre 2017.

1.2. Il Piano si è basato sulla “*zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale*” a suo tempo approvata con la delibera della Giunta regionale del Lazio n. 381 del 7 agosto 2010 ed ha previsto interventi sulla sorgente del rumore quali: l'introduzione di una nuova procedura di decollo; la riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri; la sostituzione di parte del “parco macchine” (50%), a partire dal 1 gennaio 2019, con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più “performanti”. Il Piano ha anche previsto interventi diretti sui ricettori (sia a tutela della popolazione, sia a protezione delle aree impattate).

1.3. In esito alla Conferenza Unificata formalizzata nella seduta del 22 novembre 2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito Ministero dell'Ambiente) ha approvato il Piano proposto da Aeroporti di Roma con decreto n. 345 del 18 dicembre 2018.

1.4. Più nel dettaglio, l'Allegato A al decreto ha previsto una serie di prescrizioni imposte al gestore aeroportuale per l'attuazione degli interventi previsti nel Piano (nn. 1-3: prescrizioni generali; nn. 4-8: relative agli interventi sulla sorgente; n. 9: relativa agli interventi diretti sugli edifici scolastici; n. 10: relativa al sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale), con l'indicazione delle rispettive scadenze, tutte antecedenti alla data dell'11 novembre 2020. Il punto 5 ha poi disposto l'obbligo del gestore di fornire evidenza, entro il 15 aprile 2019, al Ministero dell'Ambiente e agli altri Enti interessati, della delibera del Comitato di coordinamento di “*riduzione di capacità dell'Aeroporto di Ciampino, così come previsto dal Piano*”, mentre il successivo punto 6 ha previsto l'obbligo a carico del gestore di fornire al Ministero e agli altri Enti interessati “*la documentazione comprovante l'effettiva chiusura ai voli dell'aeroporto nel periodo notturno (23:00 – 06:00), come previsto nel Piano*”.

1.5. Gli Enti preposti alla gestione e al controllo dell'aeroporto e del traffico aereo hanno quindi adottato i conseguenziali provvedimenti di implementazione operativa delle restrizioni all'accesso all'aeroporto di Ciampino indicate dal decreto ministeriale n.

345/2018 (il 7 febbraio 2019 l'ENAC, in espressa attuazione delle prescrizioni di cui al punto 6 dell'Allegato A al decreto sulla chiusura dell'aeroporto ai voli civili nell'orario notturno (23:00 – 06:00), ha adottato l'ordinanza n. 2/2019 con la quale ha dichiarato che la “*normativa richiamata (vale a dire il D.M. 345/2018) è immediatamente esecutiva e direttamente applicabile*”, disponendo l'abrogazione immediata delle precedenti ordinanze ENAC n. 13 e 17 del 2010 e di conseguenza l'applicazione del divieto al volo notturno).

1.6. In sostanza, gli interventi sopra indicati (la nuova procedura di decollo, la riduzione dei voli commerciali, l'introduzione di velivoli acusticamente più performanti e soprattutto la limitazione del volo notturno), adottati al fine di contenere il rumore, hanno inciso su uno scalo, quale quello di Ciampino, in cui Ryanair è il principale vettore aereo operante.

2. Con il ricorso introduttivo del giudizio di primo grado, la stessa compagnia aerea ha prospettato, in sintesi, i seguenti profili di gravame

- la violazione della direttiva 42/2001/CE e degli artt. 11-18 del d.lgs.152/2006 per l'omessa valutazione ambientale strategica (VAS) in occasione dell'approvazione da parte della Regione Lazio nel 2010 del piano di zonizzazione acustica aeroportuale;

- la violazione del Regolamento UE n. 598/2014 del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione nell'ambito di un approccio equilibrato, e della direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002, che avrebbero imposto di aggiornare la mappatura acustica dell'aeroporto con conseguenti effetti sul piano della completezza istruttoria;

- la violazione della legge n. 241/90 sotto vari profili per non aver avuto disponibilità, al momento della presentazione del ricorso dei documenti sui quali si è basato il procedimento.

2.1. Dopo la costituzione in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Enac, del Ministero dell'Ambiente, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e di Aeroporti di Roma, Ryanair ha articolato un primo atto di motivi aggiunti nel quale ha dedotto che:

- la riduzione della capacità operativa dell'aeroporto di Ciampino (dai precedenti 97 ai 65 voli giornalieri) avrebbe trovato la sua effettiva genesi in un “*Masterplan*” (vale a dire il “Piano di sviluppo aeroportuale”), adottato da Aeroporti di Roma in diretta attuazione della “pianificazione negoziata” con Enac. La restrizione operativa prevista nel Piano di

riduzione dei voli a 65 giornalieri (dai 97 attuali) non sarebbe stata quindi decisa nel procedimento di approvazione del Piano antirumore, ma nel predetto “*Masterplan*” secondo un procedimento finalizzato non al contenimento dell’inquinamento acustico, ma ad un interesse ed un fine diversi ed estranei da quello tipico previsto dalle norme di settore;

- l'imposizione del divieto di volo notturno sarebbe stata comunque assunta in violazione del regolamento UE 598/2014 del 16 aprile 2014 e senza istruttoria e motivazione, facendolo rientrare tra gli interventi sulla “sorgente” del rumore;

- il gestore aeroportuale avrebbe predisposto e basato il Piano, non su una procedura antirumore adottata ai sensi dell’art. 5 del DM 31 ottobre 1997, ma su una procedura sperimentale di volata e non sulla base di quella formalmente approvata dalla Commissione aeroportuale;

- l’istruttoria sarebbe stata inadeguata anche in ragione della circostanza che la relazione tecnica allegata al Piano non avrebbe valutato né l’efficacia della stessa proposta, né tantomeno l’efficacia dei risultati delle due proposte relative, l’una relativa alla nuova procedura di decollo e, l’altra, alla sostituzione del parco macchine, le quali avrebbero potuto essere di per sé sufficienti a far conseguire l’obiettivo del rispetto dei limiti di emissioni rumorose dell’aeroporto, attestandosi su un’analisi della situazione attuale e senza considerare le possibilità di alternative e la realizzazione di opere di mitigazione acustica (quali barriere fisiche, barriere vegetali, barriere “antifoniche”).

2.2. Successivamente all’esito dell’esame della documentazione istruttoria del Piano, esibita dal Ministero dell’Ambiente a seguito dell’accesso agli atti da parte di Ryanair (verbali del 19 febbraio 2019 e 6 marzo 2019), la stessa società ricorrente ha depositato un secondo atto di motivi aggiunti nel quale ha evidenziato che:

- dall’esame dei documenti istruttori esibiti a seguito di accesso sarebbe emerso che gli Enti tecnici intervenuti (ISPRA e ARPA Lazio) avrebbero rilevato rilevanti criticità dei contenuti tecnici del Piano e la non corretta elaborazione modellistica dell’impatto acustico dell’aeroporto, sia per lo “scenario attuale” (riferito all’anno 2013), sia per lo “scenario futuro” (riferito all’anno 2021). In particolare, l’assenza dell’orografia del terreno in 3D, la non corretta percentuale di voli notturni, le rotte di volo grossolanamente semplificate e non attuali e corrispondenti alla realtà (tali criticità non sarebbero state risolte dalle integrazioni presentate successivamente dagli Aeroporti di Roma);

- sarebbe emerso dai documenti istruttori consegnati che gli interventi di risanamento acustico previsti nel Piano sarebbero stati elaborati e quantificati senza la previa analisi della concorsualità delle altre fonti di rumore presenti;
- l'inadeguata valutazione del contributo alla riduzione del rumore che avrebbe apportato la nuova procedura sperimentale di decollo (entrata in vigore nel 2019), in corso di valutazione da parte della Commissione aeroportuale sul rumore (tale procedura avrebbe potuto condurre ad una diversa combinazione degli interventi di contenimento del rumore previsti dal Piano e, in particolare, ad una riduzione dei voli considerevolmente minore rispetto a quella approvata).
- la decisione di anticipare la riduzione dei voli al 15 aprile 2019, non prescritta dal Piano avrebbe avuto come unica giustificazione l'esigenza meramente "politica" di soddisfare la richiesta dei Comuni interessati.

3. Il Tar di Roma, con la sentenza indicata in epigrafe, ha respinto il ricorso e i connessi motivi aggiunti.

3.1. Il giudice di primo grado ha ritenuto innanzitutto inammissibile la censura relativa al mancato assoggettamento alla VAS del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale, approvato dalla Regione Lazio il 1° luglio 2010 in esito alla Conferenza di Servizi composta, oltre che dalla stessa Regione, dai comuni di Roma, di Ciampino e di Marino. Secondo il Tar, la ricorrente non avrebbe impugnato tempestivamente la zonizzazione e non avrebbe avuto un interesse attuale e concreto a coltivare la censura posto che tra le previsioni contenute nel Piano di zonizzazione e la disposizione che ha ridotto il numero dei voli giornalieri nello scalo di Ciampino non vi sarebbe stato alcun rapporto di derivazione causale con il mancato assoggettamento a VAS (in sostanza, la dedotta mancanza di assoggettamento a VAS sarebbe stata una doglianza astratta di natura meramente procedurale).

3.2. Il Tar ha poi respinto gli ulteriori motivi del ricorso introduttivo, ritenendo non applicabile al caso di specie il Regolamento UE 598 del 2014 (lo scalo di Ciampino non supererebbe la soglia di traffico di 50.000 movimenti civili per anno) e non sussistente un obbligo di aggiornamento della zonizzazione acustica, che sarebbe stata comunque redatta coerentemente ai descrittori acustici indicati nella direttiva 2002/49/CE.

3.3. Relativamente ai motivi aggiunti, il giudice di primo grado non ha ritenuto sussistente il difetto di istruttoria e di motivazione per la coincidenza della previsione della riduzione dei voli contenuta nel DM n. 345/2018 e il "*Masterplan*" predisposto da

Aeroporti di Roma e neppure illegittimo il divieto di volo notturno nella fascia oraria dalle 23 alle 6 non contemplato nello stesso “Masterplan” (il Ministero dell’Ambiente avrebbe avuto comunque la possibilità introdurre tale prescrizione in quanto Autorità deputata all’approvazione del Piano).

3.4. Per il Tar, il divieto di voli notturni sarebbe stata quindi una misura *“del tutto coerente con le esigenze preminenti di tutela della salute della cittadinanza maggiormente esposta ad elevati livelli di rumore provenienti dai velivoli in decollo o in atterraggio, i quali, com’è ovvio, sono particolarmente disturbanti nelle ore fisiologicamente dedicate al riposo notturno delle persone”*.

3.5. Quanto alla procedura di volo sperimentale approvata dalla Commissione aeroportuale ed in uso a partire dal 2014, il giudice di prime cure ha rilevato che la stessa ha continuato ad essere

utilizzata nell’aeroporto di Ciampino (dal 2014) fino alla fine del 2018 ed è stata poi sostituita da una successiva procedura di decollo, sempre “sperimentale”, che è entrata in vigore soltanto il 3 gennaio 2019 e dunque non in un momento successivo all’approvazione del DM n. 345/2018.

3.6. Né secondo lo stesso giudice vi sarebbe stata evidenza di possibili misure alternative meno restrittive per i vettori aerei ai fini del rispetto delle prescrizioni contenute nella zonizzazione acustica aeroportuale e nei piani di zonizzazione acustica dei comuni vicini *“Una situazione di generalizzata e sistematica violazione dei limiti normativi - dunque “grave” sul piano del pregiudizio ambientale e per la salute dei cittadini, come hanno confermato, a suo tempo, gli Studi SERA (Studio sugli effetti del Rumore Aeroportuale) e SAMBA (Salute, Ambiente, Bambini) a cura del Dipartimento di epidemiologia del Servizio Sanitario Nazionale Regione Lazio prodotti in giudizio da Regione Lazio (v. doc.10 e 11 Regione Lazio) - non poteva prescindere, pena la sua inefficacia, da interventi drastici sulla sorgente del rumore, sia sotto il profilo della procedura di decollo, sia, con priorità su ogni altro aspetto, ai fini della riduzione del numero dei voli che, come è notorio, ha avuto un incremento esponenziale nel corso degli anni nell’aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, insistente nei pressi di aree fortemente urbanizzate”*.

3.7. Infine per il Tar le criticità rilevate da ISPRA e ARPA Lazio sarebbero disperse da inadeguatezze istruttorie di Aeroporti di Roma, mentre la nuova procedura di decollo entrata in vigore il 3 gennaio 2019 non era presente nel momento dell’adozione del DM n. 345/2018 e comunque evidenzerebbe talune criticità: *“Da altro punto di vista, il Collegio rileva altresì che, alla luce delle risultanze delle indagini sinora condotte, una volta terminato l’anno di sperimentazione (l’intero anno 2019), gli effetti della nuova procedura - proposta in sede di lavori della*

Commissione aeroportuale da Aeroporti di Roma S.p.A. ed ENAC (quindi in un contesto procedimentale diverso e posteriore a quello che ha condotto all'adozione del decreto qui impugnato) - hanno mostrato aspetti niente affatto migliorativi in merito al contenimento del rumore aeroportuale, alla luce delle rilevazioni svolte e dei puntuali risultati forniti da ARPA Lazio che, nella propria relazione del 28.2.2020 (prodotta nell'ambito dei lavori della Commissione antirumore, di cui l'ARPA regionale è componente necessario ai sensi dell'art. 5 D.M. 31 ottobre 1997), è pervenuta alle seguenti conclusioni fattuali e tecniche (vedi doc. 2 Regione Lazio, dep. 28.2.2020 e pedissequo documento depositato dalla difesa erariale il 17.10.2020): Alla luce di quanto precede, quindi, la nuova procedura di decollo risulta aver prodotto uno scenario complessivamente deteriore nei confronti dei cittadini delle aree esposte, avendo determinato uno spostamento di parte dei superamenti acustici dal Comune di Marino alla frazione di Santa Maria della Mole, accompagnato da un incremento totale di popolazione esposta al rumore per valori maggiori di 60 dBA, pari a circa 2500 persone. Resta fermo che, per entrambi gli scenari (quello 2014-2018 e quello 2019), con l'attuale numero di voli si evidenziano uguali livelli di criticità nelle porzioni laterali e di fine pista dell'abitato di Ciampino".

4. Contro la suddetta sentenza ha quindi proposto appello la Ryanair sulla base di dieci motivi di gravame di seguito sinteticamente riportati.

4.1. Con il primo motivo di appello è riproposto il primo motivo del ricorso introduttivo al Tar. Il piano di zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale dell'aeroporto di Ciampino, approvato con delibera di Giunta della regione Lazio n.381/2010, non sarebbe stato sottoposto alla previa valutazione ambientale strategica (VAS), come invece prescritto dal d.lgs. 152/2006, con conseguente illegittimità della zonizzazione acustica approvata e, in via derivata, illegittimità del Piano di contenimento del rumore approvato nel 2018 sul presupposto della predetta zonizzazione.

4.1.2. Il Tar avrebbe quindi erroneamente concluso per l'inammissibilità del motivo non essendo la società ricorrente tenuta all'impugnazione se non in occasione dell'atto applicativo e mantenendo invece un interesse a contestare l'atto pianificatorio in ragione della stretta consequenzialità tra lo stesso ed i provvedimenti attuativi, compresa la disposta riduzione dei voli.

4.2. Nel secondo motivo di appello (che ripropone il secondo motivo del ricorso di primo grado) è dedotta la violazione delle regole procedurali previste dalla normativa europea e da quella nazionale per l'approvazione del Piano di contenimento del rumore, ed in articolare del Regolamento UE 598/2014, della direttiva 2002/49/CE del 25

giugno 2002, in relazione all'omessa valutazione periodica del rumore nell'aeroporto, alle metodologie di determinazione dello stesso rumore, alla mancata valutazione di misure complementari e alla mancata valutazione in termini di costi/benefici delle restrizioni introdotte, al processo di consultazione dei soggetti interessati e alla imposizione immediata delle medesime restrizioni.

4.2.1. Il giudice di primo grado avrebbe erroneamente ritenuto non applicabile al caso di specie il Regolamento UE 598/2014 in quanto non riferibile ad uno scalo come quello di Ciampino che non supera i 50.000 movimenti di aerei civili per anno.

4.3. Nel terzo motivo di appello, la società ricorrente ripropone il primo motivo dei primi motivi aggiunti al ricorso principale, in cui ha sostenuto che la riduzione dei voli da 97 a 65 giornalieri derivasse da scelte operate al di fuori del procedimento istruttorio, in sedi diverse da quelle legittimate a valutare misure finalizzate all'abbattimento e contenimento del rumore (cioè nel "*Masterplan*").

4.3.1. Il Tar avrebbe quindi erroneamente ritenuto che la coincidenza tra contenuti della proposta degli Aeroporti di Roma e il DM n. 345/2018 avrebbe escluso lo sviamento o l'anomalia procedimentale, non considerando invece che la relazione allo stesso Piano fosse carente in ordine all'esame di proposte alternative e meno impattanti sul traffico aereo.

4.4. Con il quarto motivo di appello (che ripropone il secondo dei primi motivi aggiunti) la Ryanair lamenta il fatto che il DM n. 345/2018 prescriva il divieto di volo notturno nonostante tale misura non sia tra le misure "alla sorgente" del rumore previste nel Piano presentato da Aeroporti di Roma.

4.4.1. Il giudice di prime cure avrebbe erroneamente ritenuto che il Ministero dell'Ambiente nell'adottare il decreto impugnato aveva il potere di introdurre ulteriori prescrizioni modificando ed integrando la proposta. Tale impostazione non avrebbe tenuto conto non solo dei principi di cui al Regolamento UE 598/2014, ma anche delle possibili misure complementari e della valutazione dei costi/benefici inerenti alla restrizione imposta.

4.5. Con il quinto motivo di appello la parte appellante, come già fatto con i motivi aggiunti in primo grado, sostiene che il Piano approvato dal DM n. 345/2018 fosse stato elaborato a partire dalla procedura di volo in uso dal 2014 che, però, non era stata previamente approvata quale "procedura antirumore" dall'apposita Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31 ottobre 1997.

4.5.1. La sentenza sarebbe errata laddove ha ritenuto che la procedura di volo 2014-2018, sebbene sperimentale, dovesse considerarsi di riferimento in quanto approvata da ENAV. Tale procedura invece avrebbe dovuto essere approvata dalla Commissione aeroportuale sul rumore di cui all'art. 5 del citato DM del 1997.

4.6. Con il sesto motivo di appello (che ripropone il quarto motivo dei primi motivi aggiunti) la Ryanair lamenta le carenze istruttorie relativamente alla relazione tecnica allegata al Piano e al decreto n. 345/2018 che l'ha recepita, nella parte in cui analizza esclusivamente la simultanea applicazione delle tre proposte (introduzione di una nuova procedura di decollo; riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri; sostituzione di parte del parco macchine (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più "performanti").

4.6.1. Il Tar avrebbe erroneamente ritenuto che la mancata valutazione di elementi quali: la sensibilità del risultato di ciascuna misura, l'effetto della nuova procedura di decollo, l'omessa valutazione di strumenti di mitigazione del rumore, la mancata indicazione della giornata tipo, la possibilità di aumentare la flotta di aeromobili più performanti, non poteva ritenersi idonea a condurre all'adozione di misure diverse.

4.7. Nel settimo motivo di appello (secondo motivi aggiunti in primo grado), la ricorrente evidenzia le insufficienze istruttorie emerse sulla base dei documenti istruttori ISPRA e ARPA Lazio che avevano rilevato delle criticità relativamente ai contenuti tecnici del Piano e della non corretta elaborazione modellistica dell'impatto acustico dell'aeroporto.

4.7.1. Il Tar avrebbe infondatamente ritenuto che tali criticità sarebbero state conseguenti alle insufficienti integrazioni istruttorie fornite dagli Aeroporti di Roma.

4.8. Con l'ottavo motivo di appello, la ricorrente lamenta che la sentenza appellata omette di pronunciarsi rispetto al secondo motivo dei secondi motivi aggiunti con il quale era stato censurato che il piano approvato non fosse stato predisposto sulla base della previa analisi della concorsualità delle fonti di rumore presenti sull'aeroporto, adempimento invece previsto dal DM n. 345/2018.

4.9. Con il nono motivo di appello è riproposta la censura, contenuta nei secondi motivi aggiunti, con la quale si contesta la mancata considerazione della "nuova" procedura di volo entrata in vigore da gennaio 2019.

4.9.1. Il giudice di primo grado avrebbe erroneamente ritenuto che *"la cronologia degli eventi non ha reso possibile la disamina della nuova procedura nel corso del procedimento che ha"*

condotto all'adozione del decreto ministeriale n. 345 in data 18 dicembre 2018". La nuova procedura di volo era invece stata predisposta fin dal maggio 2017 ed era stata presentata da ENAC nel procedimento di approvazione del Piano.

4.10. Con il decimo motivo di appello è riproposto il quarto motivo dei secondi motivi aggiunti con il quale è stata censurata la ristretta tempistica per la riduzione dei voli. Il Tar tuttavia non avrebbe esaminato il motivo.

5. Con decreto del Consiglio di Stato 6 aprile 2021, n. 649, è stata accolta l'istanza di superamento dei limiti dimensionali del ricorso

6. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e la Presidenza del Consiglio dei Ministri si sono costituiti per resistere in giudizio il 9 aprile 2021.

7. Il 15 aprile 2021 si è costituito in giudizio il comune di Marino, chiedendo il rigetto dell'appello.

8. Il 29 aprile, il 5 maggio e il 7 giugno 2021 Ryanair ha depositato ulteriori documenti.

9. Con atto di intervento *ad adiuvandum* si è costituita in giudizio il 2 maggio 2021 Wizz Air Hungry, depositando anche documenti.

10. Il Ministero della Transizione Ecologica (già Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) e la Presidenza del Consiglio dei Ministri hanno depositato il 3 maggio 2021 una memoria e documenti.

11. Il 3 maggio 2021 si sono costituite la regione Lazio, chiedendo il rigetto dell'appello, e la società Aeroporti di Roma, che ha evidenziato la competenza esclusiva del Ministero della Transizione Ecologica all'approvazione del Piano. Nella stessa data il Comune di Marino ha depositato una memoria.

12. Ryanair, la regione Lazio e Aeroporti di Roma hanno depositato ulteriori memorie il 16 luglio 2021.

13. Il Ministero della Transizione Ecologica e la Presidenza del Consiglio dei Ministri hanno depositato una memoria di replica il 21 luglio 2021.

14. La regione Lazio, Aeroporti di Roma e il comune di Marino hanno anch'essi depositato una replica rispettivamente il 25 e il 26 luglio 2021.

15. Con ordinanza cautelare n. 2403 del 10 maggio 2021 questa Sezione ha accolto l'istanza di sospensione degli effetti della sentenza impugnata presentata contestualmente al ricorso in appello con la seguente motivazione: *“Considerate le obiettive esigenze di abbattimento del rumore derivante dal traffico aereo dell'aeroporto di Ciampino, per le quali è stato emesso il decreto del Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare n. 345 del 18 dicembre*

2018; Rilevato, tuttavia, sotto il profilo del periculum in mora, che – in considerazione delle pronunce cautelari emesse in precedenza – vi sarebbe un effetto immediato degli atti impugnati in primo grado sull’utenza interessata e sulla operatività della società appellante; Considerato, pertanto, di ovviare al danno lamentato, nei limiti dell’interesse fatto valere dalla stessa società e con riferimento alle specifiche determinazioni attuative dell’ENAC, disponendo la sospensione della relativa riduzione degli slot fino alla prossima udienza di discussione dell’appello”.

16. La causa è stata trattenuta in decisione nella camera di consiglio tenutasi il giorno 16 settembre 2021.

17. L’appello non è fondato.

18. In data 11 novembre 2015 Aeroporti di Roma ha presentato il nuovo Piano degli interventi per il contenimento e l’abbattimento del rumore derivante dal traffico aeronautico dell’aeroporto “G.B. Pastine di Ciampino”, documento successivamente integrato dallo stesso gestore aeroportuale con note del 17 settembre 2016, del 31 dicembre 2016, del 27 luglio 2017 e del 15 novembre 2017.

18.1. Il Piano si è basato sulla “zonizzazione acustica dell’intorno aeroportuale” a suo tempo approvata con la delibera della Giunta regionale del Lazio n. 381 del 7 agosto 2010.

18.2. Il Piano e l’allegata relazione prevedevano interventi di abbattimento del rumore consistenti in interventi sulla sorgente, quali l’introduzione di una nuova procedura di decollo, la riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri, la sostituzione di parte del “parco macchine” (50%), a partire dal 1 gennaio 2019, con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più “performanti”, nonché interventi diretti sui ricettori (popolazione ed aree impattate).

18.3. A seguito dell’intesa della Conferenza Unificata formalizzata nella seduta del 22 novembre 2018, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) ha approvato il Piano proposto da Aeroporti di Roma con il decreto n. 345 del 18 dicembre 2018.

18.4. Nell’Allegato A al decreto sono contenute una serie di prescrizioni imposte al gestore aeroportuale per l’attuazione degli interventi previsti dal Piano (nn. 1-3: prescrizioni generali; nn. 4-8: relative agli interventi sulla sorgente; n. 9: relativa agli interventi diretti sugli edifici scolastici; n. 10: relativa al sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale), con l’indicazione delle rispettive scadenze, tutte antecedenti alla data dell’11 novembre 2020. Il punto 5, in particolare, prevede l’obbligo del gestore

aeroportuale di fornire evidenza entro il 15 aprile 2019, al Ministero dell’Ambiente e agli altri Enti interessati, della delibera del Comitato di coordinamento (ai sensi del Regolamento CEE n. 95/98) di *“riduzione di capacità dell’Aeroporto di Ciampino, così come previsto dal Piano”*. Il successivo punto 6 prevede l’obbligo a carico del gestore aeroportuale di fornire al Ministero e agli altri Enti interessati *“la documentazione comprovante l’effettiva chiusura ai voli dell’aeroporto nel periodo notturno (23:00 – 06:00), come previsto nel Piano”*.

18.5. Gli interventi previsti sono dunque stati rivolti a contenere il rumore (tra i quali: la nuova procedura di decollo; la riduzione dei voli commerciali; l’introduzione di velivoli acusticamente più performanti; la limitazione del volo notturno) mediante *“restrizioni operative”* che in parte hanno modificato ed in parte ridotto l’accesso dei vettori aerei all’aeroporto di Ciampino.

18.6. Di conseguenza, gli Enti preposti alla gestione e al controllo dell’aeroporto e del traffico aereo di Ciampino hanno adottato i conseguenziali provvedimenti di implementazione operativa delle predette restrizioni all’accesso previste dal DM n. 345/2018 (in data 7 febbraio 2019 l’ENAC, in espressa attuazione delle prescrizioni di cui al punto 6 dell’Allegato A al decreto, afferenti alla chiusura effettiva dell’aeroporto ai voli nell’orario notturno (23:00 – 06:00), ha adottato l’ordinanza n. 2/2019 con la quale ha dichiarato che lo stesso DM fosse immediatamente esecutivo e direttamente applicabile, disponendo l’abrogazione delle sue precedenti ordinanze n. 13 e 17 del 2010 e, per l’effetto, ha determinato l’applicazione del divieto al volo notturno).

18.7. La Ryanair, principale vettore aereo dello scalo di Ciampino, ha quindi impugnato il DM n. 345/2018 e gli atti allo stesso connessi con un ricorso nel quale ha prospettato molteplici censure poi integrate da due atti per motivi aggiunti.

18.8. Il Tar di Roma, con la sentenza appellata n. 3236/2021, ha respinto il ricorso ed i connessi motivi aggiunti, ritenendo quindi legittimo il DM n. 345/2018.

19. Ricostruita la vicenda nei suoi tratti essenziali è comunque opportuno, sempre in via preliminare, svolgere alcune considerazioni generali.

19.1. La prima riguarda l’ubicazione dell’aeroporto internazionale Giovan Battista Pastine di Ciampino. Lo scalo aereo, gestito dalla società Aeroporti di Roma, ricade in parte nel territorio del comune di Roma e in parte nel comune di Ciampino. Per la vicinanza dello stesso ad aree densamente abitate, lo scalo aereo è stato oggetto nel corso del tempo di diversi interventi adottati dal Ministero dei Trasporti, da ENAC e

dalla regione Lazio tesi alla riduzione del tasso di inquinamento acustico particolarmente avvertito dai cittadini di Marino (frazioni di Cava dei Selci e Santa Maria della Mole), Ciampino e dell'VIII Municipio di Roma.

19.2. La seconda considerazione generale attiene alla rilevanza del tema dell'inquinamento acustico derivante dal traffico aereo e alla conseguente esigenza di un suo abbattimento entro soglie di tollerabilità giornaliera. Tale aspetto, già segnalato in sede cautelare ed oggetto anche di interventi comunitari, non può ovviamente prescindere dall'adozione di restrizioni operative negli aeroporti, nell'ambito di un approccio equilibrato che tenga conto anche delle esigenze dei vettori, mediante misure che riducano il rumore con un massimo beneficio ambientale al minimo costo.

19.3. Tuttavia, le emissioni acustiche da attività aeroportuali, rispetto alle quali valgono principi diversi da quello della normale tollerabilità di cui all'art. 844 c.c., pur soggiacendo a disposizioni di legge e di regolamento che ne disciplinano le specifiche sorgenti e le priorità di un loro determinato uso, debbono in ogni caso essere considerate alla stregua di una interpretazione costituzionalmente orientata, tenendo anche conto che *“il limite della tutela della salute è da ritenersi ormai intrinseco nell'attività di produzione oltre che nei rapporti di vicinato, alla luce di una interpretazione costituzionalmente orientata, dovendo considerarsi prevalente, rispetto alle esigenze della produzione, il soddisfacimento ad una normale qualità della vita”* (cfr. Cass. civ., 8 marzo 2010, n. 5564).

19.4. D'altra parte, come rilevato da questa Sezione nella sentenza del 5 marzo 2019, n. 1534, il divieto di voli civili notturni negli aeroporti può essere disposto, in coerenza con la direttiva 2002/30/CE e con il d.lgs. n. 13/2005 di attuazione della stessa, attraverso l'adozione di un procedimento idoneo a:

- differenziare la portata del divieto in relazione alle singole situazioni di effettivo inquinamento acustico e di effettivo danno o pericolo per la salute e per l'interesse ambientale;
- discriminare le situazioni in base alle realtà territoriali e ambientali disomogenee;
- valutare, in concreto, l'idoneità del ricorso alle misure di contenimento acustico previste dalla normativa vigente;
- escludere, in concreto, l'adottabilità di misure alternative per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti.

20. Svolte le suddette considerazioni preliminari, vanno dunque esaminati i singoli motivi di appello, che in larga misura ripropongono le censure mosse in primo grado.

21. Con il primo motivo, parte appellante sostiene l'illegittimità della presupposta delibera della Giunta regionale del Lazio n. 381 del 7 agosto 2010, concernente la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, per la mancanza della valutazione ambientale strategica (VAS) e di conseguenza la violazione della direttiva 42/2001/CE e degli artt. 11 – 18 del d.lgs. n. 152/2006, nonché per l'erronea dichiarazione di inammissibilità della censura da parte del Tar.

21.1. Il motivo non è fondato.

A prescindere dalle circostanze evidenziate dal giudice di primo grado inerenti alla tardiva impugnazione della delibera (dopo nove anni dalla sua pubblicazione) e all'assenza di concretezza dell'interesse in capo all'appellante, la stessa risulta inammissibile, in quanto Ryanair l'ha già impugnata al Tar per il Lazio con ricorso n. 11832/2010, dichiarato poi perento con decreto decisorio n. 19739/2013.

22. Nel secondo motivo di appello, è dedotta la violazione delle disposizioni previste dalla normativa europea e da quella nazionale per l'approvazione del Piano di contenimento del rumore di cui al DM n. 345/2018.

22.1. Anche tale profilo di censura risulta infondato.

Il Tar ha innanzitutto escluso l'applicabilità, nel caso di specie, del Regolamento UE 598/2014 in relazione alla circostanza che l'aeroporto di Ciampino non rientra tra quelli previsti dall'art. 2 dello stesso Regolamento, e cioè tra quelli con un traffico "*superiore a 50.000 movimenti di velivoli civili per anno di calendario (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), in base alla media degli ultimi tre anni di calendario prima della determinazione del rumore*" (il riferimento nel preambolo del DM n. 345/2018 allo stesso Regolamento come "visto" non ha rilievo in senso contrario posto che dal suo esame non consegue una necessaria applicazione).

22.2. Dopo aver specificato la definizione di velivolo rilevante ai fini del calcolo del suddetto limite (cfr. citato art. 2), il giudice di primo grado ha correttamente concluso, sulla base dei dati di traffico forniti dal gestore (Aeroporti di Roma), che il movimento dei velivoli non superasse la soglia di 50.000 unità, anche computando, oltre i voli di linea, anche quelli charter (la definizione di velivolo riferita ad aeromobili ad ali fisse la cui massa massima certificata al decollo è pari o superiore a 34.000 kg o con un numero massimo certificato di posti a sedere per passeggeri per il tipo di aereo superiore a 19, esclusi i sedili riservati all'equipaggio, porta invece ad escludere una parte degli aerotaxi).

22.3. Né il prospetto di ENAC dei dati di traffico menzionato dalla ricorrente può condurre a conclusioni diverse, posto che i voli commerciali non di linea sono nello stesso computati sotto la voce charter.

22.4. In relazione alle asserite violazioni della direttiva 2002/49/CE (relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale) e della normativa nazionale di attuazione di cui al d.lgs. n. 194/2005, a causa del mancato aggiornamento della mappatura acustica dell'aeroporto di Ciampino e della erronea metodologia di determinazione del rumore utilizzata, va rilevato che può ritenersi condivisibile l'assunto del Tar in ordine alla non applicazione delle richiamate disposizioni al caso in esame.

La direttiva citata infatti non disciplina la zonizzazione acustica del territorio e non fissa limiti acustici o fasce di rispetto, ma è destinata (cfr. art. 1, comma 2) a fornire una base per lo sviluppo di misure comunitarie di contenimento del rumore generato anche da aeromobili (la disciplina nazionale sulla tutela dall'inquinamento acustico è invece rinvenibile nella legge quadro n. 447/1995).

22.5. Quanto alla zonizzazione aeroportuale risalente al 2010 (delibera regionale n. 381/2010) e alla non conformità rispetto all'attualità dei dati sul rumore e delle metodologie di determinazione, va evidenziato come la "mappatura acustica", la "zonizzazione acustica" e le "curve di isolivello" siano strumenti tra loro distinti. Ai fini del contenimento e dell'abbattimento del rumore previsti nel Piano, ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della legge n.447/1995 e del DM 29 novembre 2000, ciò che conta sono la zonizzazione acustica e le curve di isolivello e non la mappatura acustica.

23. Nel terzo motivo di appello, si contesta la riduzione dei voli da 97 a 65 giornalieri che sarebbe avvenuta fuori dal procedimento istruttorio, in sedi diverse da quelle legittimate a valutare misure finalizzate all'abbattimento e contenimento del rumore.

Il motivo è infondato, a prescindere dall'eccezione di inammissibilità formulata dall'avvocatura dello Stato (i profili eccepiti nei motivi aggiunti proposti in primo grado sarebbero stati da tempo a conoscenza della parte ricorrente).

23.1. Il Piano (DM 345/2018) - nel definire le restrizioni operative di contenimento del rumore - ha preso ovviamente a base la proposta di Aeroporti di Roma formulata anche sulla base del "Masterplan" (piano di sviluppo aeroportuale) nella quale già si dava atto della riduzione del traffico aereo dell'aeroporto di Ciampino prevista nell'Atto Unico stipulato con ENAC nel 2012.

23.2. Ciò in conformità con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000, che ha esplicitamente disposto che gli enti gestori predisponessero un piano per gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del comma 5 dell'art. 10 della legge quadro n. 447/1995.

23.3. In ogni caso, la determinazione di riduzione dei voli è stata adottata a seguito della Conferenza dei Servizi del 22 novembre 2018, nel corso della quale il Ministero dell'Ambiente e le altre parti (tra cui la Regione, ISPRA, ARPA Lazio) hanno valutato non acriticamente le proposte del gestore (le misure adottate sono state ritenute adeguate e conformi al principio di

proporzionalità, anche in considerazione del carattere prioritario riconosciuto agli interventi sulla

sorgente rumorosa dal D.M. 29 novembre 2000, nonché dalla stessa normativa europea di cui al Regolamento 793/2004).

23.4. In sostanza, posto che tutte le possibili procedure di mitigazione a terra erano già state adottate presso l'aeroporto di Ciampino, è risultato evidente che l'unico intervento possibile per ridurre il rumore alla sorgente consistesse nella limitazione del numero dei voli giornalieri.

24. Con il quarto motivo di appello, la Ryanair censura le prescrizioni del Piano (*rectius*: DM n 345/2018) in ordine al divieto di volo notturno.

Anche tale profilo è infondato.

24.1. La misura sul volo notturno era implicitamente indicata nella proposta di Aeroporti di Roma in cui era prevista l'operatività dello scalo nel periodo compreso tra le 6 e le 23. Più nel dettaglio, il divieto è stato introdotto non in modo del tutto nuovo dal Ministero dell'Ambiente, che comunque come autorità preposta all'approvazione del Piano ben poteva disporlo (cfr. Allegato A prescrizioni relative agli interventi sulla sorgente).

25. Con il quinto motivo di appello, la ricorrente lamenta che il Piano approvato con il DM n. 345/2018 non ha tenuto conto che la procedura di volo presa a riferimento e risalente al 2014 non fosse stata approvata come "procedura antirumore" dall'apposita Commissione aeroportuale prevista dall'art. 5 del DM 31 ottobre 1997.

25.1. Tale Commissione tuttavia non si è più riunita dal 2014 e dunque correttamente il giudice di primo grado ha ritenuto congruo che il Piano prendesse a riferimento la

procedura 2014-2018, seppure non approvata nella sua funzione antirumore per inadempienze della medesima Commissione.

26. Nel sesto motivo, parte appellante lamenta talune carenze istruttorie relativamente alla relazione tecnica allegata al Piano, in particolare nella parte in cui analizza esclusivamente la simultanea applicazione delle tre proposte (introduzione di una nuova procedura di decollo; riduzione dei voli commerciali dagli attuali 97 a 65 giornalieri; sostituzione di parte del parco macchine (50%) con introduzione di nuovi velivoli acusticamente più “performanti”).

26.1. Il motivo non può ritenersi fondato.

Le misure indicate risultano giustificate rispetto alla finalità di salvaguardare la cittadinanza prossima allo scalo dal forte rumore prodotto dagli aeromobili, rumore ancor più avvertito nelle ore notturne. Esse risultano peraltro coerenti con quei criteri di differenziazione sulla portata del divieto in relazione alla situazione di effettivo inquinamento acustico e di effettivo danno o pericolo per la salute e per l'interesse ambientale indicati nella citata sentenza di questa Sezione n. 1534/2019 (l'aeroporto di Ciampino per ragioni di sviluppo urbano si trova infatti a ridosso di aree densamente popolate che risentono in particolare modo degli effetti dell'impatto acustico prodotto dai velivoli).

26.2. Ragionevolmente dunque non appaiono sussistere alternative alle azioni intraprese, almeno allo stato della tecnologia di settore, né possono essere ricercate soluzioni probabilmente di minore efficacia sul piano della tutela della salute solo per salvaguardare gli interessi economici di chi utilizza l'aeroporto come *hub* principale.

27. Con il settimo motivo di appello, la società ricorrente evidenzia come nei documenti istruttori di ISPRA e ARPA Lazio fossero state rilevate delle criticità relativamente ai contenuti tecnici del Piano e alla non corretta elaborazione modellistica dell'impatto acustico dell'aeroporto.

27.1. La censura non è condivisibile.

Il Tar ha correttamente rilevato come il Ministero dell'Ambiente le avesse prese in considerazione nel provvedimento finale attraverso il recepimento in apposite prescrizioni contenute nell'Allegato A del DM n. 345/2018.

27.2. D'altra parte, come evidenzia lo stesso Tribunale a proposito del rilievo dato alle suddette criticità: *“le allegazioni della ricorrente non hanno provato che le attività successivamente poste in essere in adempimento delle prescrizioni (elaborazione di uno studio modellistico, nuova*

mappatura del rumore, rilevamenti ad opera delle nuove centraline installate) abbiano in qualche modo condotto ad un mutamento di scenario così significativo e tale da imporre una revisione delle misure di contenimento in termini favorevoli al vettore ricorrente (vale a dire un incremento del numero dei voli ammessi rispetto ai 65 prescritti dal Piano)”.

28. Con l’ottavo motivo di appello, si censura la sentenza appellata, che si sarebbe pronunciata sul secondo motivo dei secondi motivi aggiunti, con il quale era stato contestato che il piano approvato non fosse stato predisposto sulla base della previa analisi della concorsualità delle fonti di rumore presenti sull’aeroporto.

28.1. Anche tale motivo è infondato.

Il Tar non ha ommesso di pronunciarsi, ma ha espressamente ritenuto infondata la censura per la stessa ragione per cui ha ritenuto infondate le doglianze relative alle criticità di ISPRA e ARPA *“ad avviso del Collegio le criticità, pur effettivamente emerse, non possono ritenersi né trascurate né aggirate dall’Amministrazione procedente, atteso che esse hanno trovato, in effetti, adeguata considerazione nel provvedimento finale. La censura ricorsuale - relativa all’uso della tecnica delle prescrizioni volte a futuri adempimenti da parte del gestore aeroportuale e/o dei vettori operanti nello scalo di Ciampino, per affrontare problematiche tecniche potenzialmente idonee, viceversa, a mutare la consistenza delle stesse misure di contenimento del rumore (e quindi il contenuto stesso del dispositivo provvedimento) - non tiene conto, invero, del fatto che tale tecnica redazionale si è resa necessaria per superare una situazione di “empasse” che si stava protraendo ormai da anni (vedi la nota della Regione Lazio e le note AdR poc’anzi citate), la quale stava ritardando oltremodo l’approvazione del Piano”.*

29. Con il nono motivo di appello, si sostiene che il Piano non avrebbe tenuto conto della nuova procedura di volo entrata in vigore da gennaio 2019.

29.1. Il motivo non risulta fondato.

Il DM n. 345 è stato approvato nel dicembre 2018, cioè prima dell’approvazione del nuovo piano di volo (anche se nota la sua predisposizione nella fase finale del procedimento di approvazione del decreto e comunque dopo la conferenza unificata, lo stesso, come rilevato dal Tar, non poteva costituire elemento ostativo stante la natura ancora sperimentale e l’esigenza di provvedere alla salvaguardia dell’ambiente e della salute dei *“cittadini delle aree limitrofe al sedime aeroportuale, da lunghi anni esposti ad immissioni acustiche intollerabili”*).

29.2. In ogni caso, tale procedura sperimentale è stata oggetto di esame da parte della Commissione rumore, che ha già avuto modo di rilevare come Arpa Lazio, in

riferimento alla rotta di decollo dalla pista 15, in sperimentazione da gennaio 2019, abbia evidenziato (cfr. nota del 28 febbraio 2020) che la stessa non può considerarsi a minore impatto, interessando il tracciato di volo una popolazione esposta maggiore rispetto alla rotta del precedente procedura 2014 -2018 (anche i successivi *step* della medesima procedura di volo sono in fase di implementazione e verifica).

29.3. Su questo punto poi non risulta condivisibile l'osservazione di Aeroporti di Roma, contenuta nella memoria di replica del 26 luglio 2021, secondo cui la procedura di volo posta a base del Piano sarebbe stata ormai superata da quella sperimentale del 2019. In ragione della disciplina vigente, il gestore aeroportuale avrebbe dovuto, in disparte dal ruolo della Commissione antirumore, non tanto prospettare in sede contenziosa tale evenienza, quanto semmai essere parte attiva di una specifica proposta di revisione del Piano presso il competente Ministero (ai sensi del DM 26 novembre 2000 e dell'art. 10, comma 5, della legge n. 447/1995).

29.4. Inoltre, non può che rilevarsi la contraddizione tra quanto affermato dallo stesso gestore in ordine alla critica postuma alla limitazione dei voli e la relazione del responsabile scientifico incaricato dal Dipartimento DIAEE di Aeroporti di Roma del 6 novembre 2011, che propone tra gli interventi alla sorgente proprio la riduzione dei voli commerciali da 97 a 65 giornalieri entro il 2021 (cfr. pag. 4 della relazione sub allegato 2 produzione Wizz Air).

30. Con il decimo motivo di appello, la ricorrente lamenta infine la restrittiva tempistica prevista per la riduzione dei voli.

30.1. Il motivo non è fondato.

A prescindere dalle diverse sospensioni della previsione della riduzione dei voli intervenute a seguito delle ordinanze del giudice amministrativo, per ultima quella di questa Sezione n. 2403/2021, la tempistica si pone in coerenza con l'esigenza di una sollecita tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.

31. Per le ragioni sopra esposte, l'appello va respinto e, per l'effetto, va confermata la sentenza impugnata.

32. Tenuto conto della complessità della vicenda, le spese del presente grado di giudizio possono essere compensate.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta), definitivamente pronunciando sull'appello (n. 3228/20121), come in epigrafe proposto, lo respinge.

Compensa le spese del presente grado di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 16 settembre 2021 con l'intervento dei magistrati:

Luigi Maruotti, Presidente

Luca Lamberti, Consigliere

Francesco Gambato Spisani, Consigliere

Alessandro Verrico, Consigliere

Nicola D'Angelo, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Nicola D'Angelo

IL PRESIDENTE
Luigi Maruotti

IL SEGRETARIO