

Pubblicato il 22/03/2022

N. 02062/2022REG.PROV.COLL.
N. 08502/2021 REG.RIC.



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 numero di registro generale 8502 del 2021, proposto da Gabriella Caracciolo, rappresentata e difesa dagli avvocati Marcello Vignolo, Massimo Massa, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio Fabio Trinca in Roma, via Portuense n. 104;

contro

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Ministero della Transizione Ecologica, in persona dei legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

So.G.Aer. S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Matilde Mura, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Regione Autonoma della Sardegna, Comune di Elmas, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Comune di Cagliari, Città Metropolitana di Cagliari, Arpas – Agenzia Regionale per la Protezione Dell'Ambiente della Sardegna, non costituiti in giudizio;

nei confronti

Alessandro Demuro, Claudia Demuro, non costituiti in giudizio;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna, Sezione Prima n. 372/2021, resa tra le parti:

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, del Ministero della Transizione Ecologica e di So.G.Aer. S.p.A.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 24 febbraio 2022 il Consigliere Ugo De Carlo e uditi per le parti gli avvocati viste le conclusioni delle parti come da verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Gabriella Caracciolo impugnava la sentenza 372/2021 del T.a.r. per la Sardegna che aveva respinto il ricorso principale avverso una serie di atti che avevano approvato il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Elmas oltre al decreto di esproprio dell'immobile di proprietà dei figli dell'appellante che avevano concesso in usufrutto alla madre.

2. L'appellante aveva concesso in locazione i terreni alla So.G.Aer., società che gestisce l'aeroporto, che su di essi aveva realizzato un parcheggio nelle immediate vicinanze dell'aeroporto internazionale di Elmas, in zona urbanistica G1 del Piano Urbanistico Comunale, i cui proventi sarebbero venuti meno per effetto dell'espropriazione dei terreni per l'attuazione del Master Plan dell'aeroporto.

3. I motivi dell'originario ricorso erano i seguenti:

1) violazione dell'art. 15 del Piano Paesaggistico Regionale: il parcheggio per cui è causa si trova a meno di duemila metri dal mare, in zona urbanistica G

del piano urbanistico comunale di Elmas;

2) violazione della direttiva n. 2001/42/CE e degli artt. 11 comma 5 e 13 comma 6 d. lgs. 152/2006: il progetto in esame denominato Master Plan Aeroportuale o anche Piano di Sviluppo dell'Aeroporto, avendo natura di atto di pianificazione, doveva essere sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2001/42/CE e degli articoli 4 (nel testo vigente tra il 2010 e il 2017) e 11 e segg. del Codice dell'ambiente approvato con d. lgs. 152/2006, mentre invece nel caso concreto la VAS non è stata eseguita;

3) violazione delle norme che garantiscono la partecipazione degli interessati al procedimento di VIA, in quanto la pubblicazione volta a dare notizia dell'avvio della procedura di VIA avrebbe riportato elementi fuorvianti che avrebbero precluso la piena partecipazione dei soggetti interessati a parteciparvi, con pregiudizio dell'esigenza primaria individuata dalle norme dell'Unione e da quelle interne di assicurare il coinvolgimento, sin dal momento iniziale del procedimento, di tutti i cittadini e delle associazioni interessate dal progetto;

4) violazione dell'art. 21, comma 2, lett. b), del d. lgs. n. 152/2006 (nel testo applicabile al tempo della procedura): non avendo l'autorità competente per la VIA esaminato, come richiesto dalla normativa di settore, le principali alternative all'intervento in questione, "compresa l'opzione zero";

5) eccesso di potere - Difetto di motivazione e d'istruttoria - Violazione del Codice dell'ambiente: il decreto interministeriale n. 162 del 13 giugno 2014, che ha concluso positivamente la VIA, sarebbe altresì viziato per non aver adeguatamente approfondito tutte le criticità segnalate, nonché aver indicato, tra le ragioni della necessità della contestata espropriazione, la carenza di parcheggi privati senza considerare che l'area della ricorrente da oltre 50 anni è proprio destinata a parcheggio per autoveicoli privati;

6) violazione delle prescrizioni impartite in sede di VIA - Violazione dell'art. 26, comma 2, lett. b: in quanto le prescrizioni poste dal d. m. n. 162 del 13

giugno 2014, consistenti in approfondimenti progettuali o nell'acquisizione di ulteriori pareri da parte di organi rimasti estranei alla VIA, sarebbero state violate, con conseguente illegittimità di tutti i provvedimenti impugnati emessi successivamente alla sua adozione e, in particolare, i provvedimenti che hanno approvato definitivamente il progetto;

7) violazione della direttiva n. 2001/42/CE e dell'art. 22 d. lgs. 152/2006: in quanto lo studio d'impatto ambientale mancherebbe degli elementi minimi indispensabili per assicurare che il Master Plan Aeroportuale risulti compatibile con la salute e il benessere della popolazione, con la sicurezza geologica e idrogeologica, con la qualità dell'aria e con la salvaguardia degli habitat protetti dall'area SIC;

8) illegittimità dell'intesa ex DPR 383/1994 e DPR 348/1979 - Incompetenza degli organi che si sono espressi: con decreto n. 11756 del 15 dicembre 2016, il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato il perfezionamento dell'intesa ai sensi dell'art. 3 DPR 383/1994 e del DPR 348/1979;

9) illegittimità dell'Intesa ex DPR n. 383/1994 e DPR n. 348/1979 - Eccesso di potere: sarebbe stata violata la prescrizione della Giunta regionale che subordinava l'Intesa alla riduzione per non meno di 4/5 dell'espansione del P.S.A. verso l'abitato di Elmas, rispetto alle previsioni progettuali;

10) eccesso di potere - Sviamento funzionale: in quanto, l'iniziativa della So.G.Aer. sarebbe in realtà finalizzata ad eliminare autoritativamente la concorrenza dell'Autorimessa Italia.

Con i ricorsi per motivi aggiunti articolava ulteriori motivi di ricorso:

11) violazione degli articoli 4, 6 e 11, comma 5, del d.lgs. n. 152/2006 e degli articoli 3 e 4 della direttiva n. 2001/42/CE: in quanto il procedimento di approvazione del Master Plan Aeroportuale non è stato preceduto dalla necessaria VAS, in violazione degli articoli 4, 6 e 11 comma 5 del d.lgs. 152/2006 e degli articoli 3 (paragrafi 1 e 2 lett. a) e 4 della direttiva n. 2001/42/CE;

12) violazione dell'art. 96 d.lgs. n. 163/2006 e dell'art. 15, commi 1 e 5, d.P.R. n. 327/2001 - Eccesso di potere: in quanto l'ENAC non avrebbe ottemperato alla prescrizione della Soprintendenza beni archeologici di Cagliari e Oristano del 4 novembre 2011 e non avrebbe eseguito i saggi necessari a salvaguardare l'area di protezione prevista dal PPR per il bene paesaggistico Chiesa di S. Caterina d'Alessa, né tali verifiche potrebbero legittimamente essere rinviate a una data successiva alle espropriazioni;

13) violazione art. 3 d.P.R. n. 383/1994 e art. 12 d.P.R. n. 327/2001 - Violazione art. 146, comma 7, d.lgs. n. 42/2004: tutti gli atti della conferenza di servizi compreso il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei Beni e le attività Culturali prot. n. 33868/2012 sarebbero illegittimi per essersi espressi su un progetto non definitivo;

14) violazione del d.P.R. n. 383/1994: in quanto l'approvazione conclusiva della Regione che perfeziona l'intesa e comporta la dichiarazione di pubblica utilità del bene non sarebbe stata espressa sul progetto nel suo complesso ma solo sulla parte riguardante il breve periodo, che non evidenziava l'espropriazione delle aree in questione;

15) eccesso di potere - Incompetenza - Violazione del d.P.R. n. 383/1994: l'Assessore regionale ai trasporti, quale organo politico, non avrebbe alcun potere o competenza né in materia di certificazioni né di amministrazione attiva per dichiarare soddisfatte, con effetti sostanziali sul procedimento amministrativo, le indicazioni contenute nella DGR n. 12/40 del 27 marzo 2015;

16) eccesso di potere - Incompetenza - Violazione del d.P.R. n. 383/1994: la nota dell'Ufficio di Gabinetto della Presidenza della Giunta regionale n. 3784 del 23 maggio 2016 sarebbe afflitta dai medesimi vizi di incompetenza aggravati dal fatto che la sua peculiare natura gli precluderebbe qualsiasi attività provvedimentale;

17) violazione degli articoli 4, 6 e 11 comma 5 del d.lgs. n. 152/2006 e degli articoli 3 e 4 della direttiva n. 2001/42/CE: in quanto il Master Plan

Aeroportuale di Elmas, prevedendo la profonda ristrutturazione di un compendio vasto molte centinaia di ettari, rientrava senz'altro tra le fattispecie per le quali è necessaria la sottoposizione a VAS.

4. La sentenza impugnata, assorbendo le eccezioni sollevate dalle parti resistenti (So.G.Aer s.p.a., ENAC, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), ha respinto il ricorso, osservando quanto segue:

- il Piano Urbanistico Comunale adeguato al P.P.R. era stato definitivamente approvato prima della conclusione del complesso procedimento di approvazione degli atti necessari alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo dell'Aeroporto;

- la procedura di V.A.S. non sarebbe stata necessaria, poiché il Master Plan Aeroportuale sarebbe uno strumento di “natura progettuale” e non un atto di pianificazione;

- non sarebbero state violate le norme sulla partecipazione al procedimento di V.I.A. da parte dei privati, poiché le notizie apparse sulla stampa avrebbero dovuto indurre gli interessati ad attivarsi al fine di ottenere una più approfondita informazione in proposito;

- l'opzione zero sarebbe stata considerata, ma le necessità di sviluppo della stazione aeroportuale, valutata come strategica, ne avrebbero escluso la praticabilità;

- il decreto di V.I.A. sarebbe stato subordinato ad una serie di prescrizioni, la cui osservanza afferirebbe alla fase di realizzazione del progetto; tali prescrizioni, oltretutto, non sarebbero affette dai vizi lamentati;

- lo studio d'impatto ambientale non sarebbe viziato per il solo fatto della numerosità delle prescrizioni ivi individuate;

- non vi sarebbe alcuna incompetenza, poiché il Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale ha sottoscritto l'intesa con gli organi statali nell'esercizio di una mera delega di firma, avendo comunque la Regione

svolto un'articolata attività tecnico-amministrativa curata dai competenti uffici;

- l'intesa non violerebbe le preve prescizioni fornite dalla Giunta regionale;
- non consterebbe che l'iniziativa della So.G.Aer. sia in realtà finalizzata ad eliminare autoritativamente la concorrenza dell'Autorimessa Italia per gestire direttamente, e in regime di monopolio, l'intera attività della sosta delle auto nei pressi dell'aeroporto, tanto più che nell'area sarebbe localizzata la futura torre di controllo dello scalo;
- l'eventuale violazione delle prescizioni della Soprintendenza afferenti ad un'altra area non avrebbe effetti invalidanti sulla proprietà della ricorrente;
- il progetto su cui si sono espresse le competenti Amministrazioni sarebbe stato "completo".

5. L'appello riproponeva alcuni dei motivi sollevati in primo grado:

A) Mancato espletamento della VAS - Violazione della direttiva n. 2001/42/CE e degli artt. 11 comma 5 e 13 comma 6 del d.lgs. 152/2006. Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto regola l'uso di un'estensione pari a circa tre milioni di metri quadrati. Esso prevede una serie complessa e articolata d'interventi che comprendono la realizzazione d'ingenti volumi edilizi e, prima ancora, profonde trasformazioni urbanistiche, con modifiche della destinazione d'uso di una ventina d'ettari aggiuntivi, incidendo in modo rilevante sul rumore e sulle complessive condizioni di salute delle popolazioni insediate nelle vicinanze, si ripercuoterà in modo pesantissimo sulla flora, sulla fauna e sui valori paesistici e ambientali. Si tratta, pertanto, di un atto di pianificazione per il quale vari enti hanno richiesto nel corso del procedimento l'effettuazione della V.A.S.

B) Violazione delle norme che garantiscono la partecipazione degli interessati al procedimento di VIA.

L'avviso pubblicato sui quotidiani riguardava un ampliamento dell'aeroporto verso nord-est su aree ricadenti in zona G2 e G10 e non G1 come il terreno di proprietà dell'appellante che non ha potuto partecipare al procedimento.

C) Mancata considerazione della c. d. Opzione Zero - Violazione dell'art. 21 comma 2 lett. b) del d.lgs. 152/2006.

Non è stata valutata la possibilità di non procedere all'ampliamento richiesto valutando che esso potrebbe ledere in maniera sproporzionata gli altri interessi pubblici e privati coinvolti. La sua citazione nella V.I.A. è solo formale perché si era deciso in ogni caso di procedere all'ampliamento.

Difetto di motivazione sull'ampliamento dell'aeroporto per reperire nuovi parcheggi - Sviamento funzionale.

Non è stata esaminata la possibilità di sfruttare l'area ex militare tra la pista e lo stagno o l'area a sudest e quindi l'inutilità d'occupare nuovo territorio comunale e di consumare nuove aree del comune. Negli atti di VIA si lamenta l'insufficienza dei parcheggi per autoveicoli privati, ma gran parte delle aree espropriande nella zona di Santa Caterina sono già destinate a parcheggio per autoveicoli privati. La scelta appare, quindi, funzionale ad eliminare qualsiasi concorrenza in relazione al servizio parcheggi alla So.G.Aer.

D) Difetto di motivazione sull'ampliamento dell'aeroporto per reperire nuovi parcheggi - Sviamento funzionale.

Non è stata esaminata la possibilità di sfruttare l'area ex militare tra la pista e lo stagno o l'area a sudest e quindi l'inutilità d'occupare nuovo territorio comunale e di consumare nuove aree del comune. Negli atti di VIA si lamenta l'insufficienza dei parcheggi per autoveicoli privati, ma gran parte delle aree espropriande nella zona di Santa Caterina sono già destinate a parcheggio per autoveicoli privati. La scelta appare, quindi, funzionale ad eliminare qualsiasi concorrenza in relazione al servizio parcheggi alla So.G.Aer..

E) Violazione della direttiva n. 2001/42/CE e dell'art. 22 d.lgs. 152/2006 - Illegittimità degli atti che hanno approvato la VIA e violazione delle prescrizioni da essi stabilite.

Alcune delle 31 prescrizioni che sono inserite nel decreto interministeriale che ha concluso la V.I.A. sono state violate e comunque il loro numero è sintomo del fatto che lo Studio di Impatto ambientale presentava molte insufficienze

che dovevano portare ad una valutazione negativa di impatto ambientale. L'impatto della nuova struttura sulla viabilità esistente non poteva essere rinviato ad un futuro studio, e lo stesso dicasi per la relazione geotecnica per caratterizzare i terreni interessati da quegli interventi che prevedono un cambiamento d'uso del suolo.

F) Illegittimità dell'intesa ex d.P.R. n. 383/1994 e d.P.R. n. 348/1979 per vizio di incompetenza.

L'intesa Stato-Regione deve essere considerata un atto di gestione ed allora anche il firmatario da parte della Regione Sardegna doveva essere un dirigente e non il capo di gabinetto del Presidente della Giunta regionale.

G) Illegittimità dell'intesa ex d.P.R. n. 383/1994 e d.P.R. n. 348/1979 - Eccesso di potere.

La Giunta regionale della Sardegna ha infine espresso parere favorevole subordinandolo rigidamente alle condizioni che si riducesse la superficie dei parcheggi d'almeno il 50%, che si diminuisse d'almeno i 4/5 l'espansione dei confini aeroportuali verso l'abitato di Elmas e che l'ENAC concedesse all'amministrazione comunale di Elmas la parte di strutture ex militari non funzionali allo sviluppo dell'aeroporto civile.

Ma la riduzione cui era subordinato il parere favorevole non si è verificata contrariamente a quanto affermato dal T.a.r.

H) Eccesso di potere per sviamento per non essere provato che l'espropriazione dell'area sia finalizzata allo spostamento su quei terreni della torre di controllo, mentre la vera ragione sarebbe assicurare a So.G.Aer. il monopolio dei parcheggi.

I) Violazione art. 3 d.P.R. n. 383/1994 e art. 12 d.P.R. n. 327/2001 - Violazione art. 146 comma 7 d.lgs. 42/2004.

Il progetto sottoposto all'esame della conferenza di servizi non era un progetto definitivo ed il Servizio Tutela del paesaggio per le province di Cagliari e Carbonia-Iglesias evidenziava alcuni punti di riferimento per la progettazione paesaggistica delle opere che in virtù delle prescrizioni espresse,

dimostra che i nuovi fabbricati non erano individuati nemmeno nella sagoma e negli elementi fondamentali come i caratteri architettonici di massima, le altezze, i volumi e il posizionamento.

L) Violazione del d.P.R. n. 383/1994.

Ritiene l'appellante che l'area di sua proprietà oggetto di espropriazione è stata aggiunta successivamente e non è stata oggetto di intesa con la Regione.

M) L'ultimo motivo riguarda l'impugnazione della Deliberazione n. 30 del 19 luglio 2019, con la quale il Consiglio comunale di Elmas ha adeguato il proprio piano urbanistico al Piano paesaggistico regionale, finalizzata al recepimento del piano di sviluppo aeroportuale per illegittimità derivata.

6. So.G.Aer. s.p.a. si costituiva in giudizio chiedendo il rigetto dell'appello e riproponeva le eccezioni di tardività del ricorso di primo grado e di carenza di legittimazione in capo all'odierna appellante, già sollevate in primo grado ed assorbite dal T.a.r..

7. Le parti presentavano memoria per la camera di consiglio, nel corso della quale acconsentivano ad un rinvio al merito.

8. In prossimità dell'udienza di merito venivano depositate le memorie finali e quelle di replica e l'appellante faceva presente che nell'area che le veniva espropriata non sarebbe stata realizzata la torre di controllo ma dei parcheggi, con ciò confermando lo sviamento di potere segnalato. Nella memoria di replica So.G.Aer. s.p.a. affermava che nessun cambiamento era avvenuto e sui terreni dell'appellante sarebbe stata realizzata la torre di controllo.

9 L'appello, trattato alla pubblica udienza del 24 febbraio 2022, è infondato e si può, pertanto, prescindere dall'esame delle eccezioni di tardività del ricorso di primo grado e di carenza di legittimazione a ricorrere in capo all'odierna appellante, assorbite in prime cure e qui riproposte.

10. La questione più rilevante proposta dall'appellante è quella riproposta con il primo motivo laddove si ritiene che il progetto approvato dagli atti impugnati doveva essere soggetto alla V.A.S.

Il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Elmas non può essere considerato un atto di pianificazione urbanistica e nemmeno un progetto per la creazione di un'infrastruttura ricompresa tra quelle per le quali gli allegati al D.lgs. 152/2006 prevedono l'effettuazione della V.A.S.

Si tratta, infatti, di un progetto di ampliamento di una singola struttura esistente, la cui natura puntiforme esclude la VAS, che non consegue al dato quantitativo dell'ampiezza delle aree coinvolte dal progetto, bensì al dato giuridico della natura pianificatoria dell'atto.

11. Il secondo motivo ribadisce la contestazione della mancata comunicazione individuale della presentazione del progetto; vi è stata la pubblicazione di avvisi sui quotidiani più diffusi sull'isola e l'ampiezza dell'area che sarebbe stata interessata dai lavori di ampliamento avrebbe dovuto comunque sollecitare una richiesta di partecipazione degli interessati al procedimento amministrativo teso all'approvazione delle opere di ampliamento. Non può fare a meno di evidenziarsi che la mancata partecipazione alla procedura di V.I.A. non ha determinato impossibilità di tutela dal momento che l'area di proprietà della società non è stata interessata da prescrizioni di tutela ambientale. Peraltro relativamente al procedimento di espropriazione l'interesse del privato è stato rispettato poiché la comunicazione riguardava l'individuazione dettagliata delle aree da espropriare e sul punto l'appellante non ha dedotto vizi. In ogni caso la censura di natura procedimentale è superata dalla circostanza che comunque, ex art. 21-*octies* l. n. 241 del 1990, l'esito del procedimento non poteva essere diverso.

12. Il terzo motivo contesta la mancata valutazione dell'opzione zero in occasione della V.I.A. effettuata per l'approvazione dell'intervento, ma in realtà, esaminando il parere espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica del 21 dicembre 2012, emerge che l'opzione zero sia stata esaminata e scartata in quanto “ *comporterebbe l'impossibilità di far fronte al deficit di capacità che già attualmente condiziona l'effettiva potenzialità dello scalo lasciando pertanto la stessa inespresa, in contrasto con il ruolo di aeroporto strategico assegnato a Cagliari Elmas dallo*

studio E.N.A.C.”. E’ evidente che l’ampliamento dell’aeroporto era considerata una priorità e solamente in presenza di controindicazioni sul piano ambientale da far considerare impossibile una qualunque forma di ampliamento dello scalo, l’opzione zero diveniva l’unica scelta praticabile. La Commissione ha ritenuto, invece, di prevedere una serie molto ampia di prescrizioni che salvaguardassero i beni che potevano essere lesi dalla realizzazione della nuova infrastruttura. In ogni caso la censura non è condivisibile in quanto la formale indicazione dell’opzione zero come scelta non praticabile dimostra che essa è stata presa in considerazione quanto meno per verificare che non vi fosse un’inconciliabilità tra il Piano di Sviluppo dell’aeroporto e la tutela ambientale delle aree in esso ricomprese.

13. Il quarto motivo afferma che la scelta di realizzare ulteriori parcheggi poteva essere effettuata utilizzando altre aree e non espropriando quelle di proprietà della società appellante allo scopo di eliminare un concorrente della società che gestisce lo scalo. La censura è infondata poiché da un lato propone censure di merito sull’assetto complessivo del *master plan*, e dall’altro non considera il fatto che sulle aree attualmente utilizzate per fornire parcheggi agli utenti dell’aeroporto verrà costruita la nuova torre di controllo nell’ambito della diversa collocazione delle strutture necessarie per la gestione dello scalo. La scelta oltretutto è stata decisa perché si tratta di un posizionamento che non interferisce con beni culturali e ambientali presenti in zona.

14. Il quinto motivo deduce dal numero delle prescrizioni che sono state imposte in sede di V.I.A. la lacunosità del progetto iniziale e la sua inidoneità ad essere posto a fondamento delle autorizzazioni necessarie per la sua realizzazione. Ma sul punto va osservato come un progetto così esteso, che ricomprende vasta parte del territorio comunale, non può che comportare la sua sottoposizione ad una serie ampia di prescrizioni a tutela di tutti quei beni che possono essere incisi dalla sua realizzazione. Da tale circostanza non può dedursi l’inidoneità del progetto stesso che non può dipendere dal numero

delle prescrizioni (Cons. Stato, IV sezione, 9 novembre 2020, n. 6862; VI sezione, 5 gennaio 2004 n.1). D'altronde se le prescrizioni non fossero sufficienti a rendere attuabile il progetto la Commissione tecnica dovrebbe concludere l'esame con la sua bocciatura.

Quanto alla contestazione che alcune prescrizioni richiama attività da svolgere in futuro che avrebbero, invece, dovuto precedere l'approvazione del progetto e l'espropriazione delle aree, non può che richiamarsi quanto motivato dal primo giudice al § 38.1 della sentenza impugnata, trattandosi di prescrizioni che per loro natura non potranno che essere osservate in una fase avanzata dei lavori con eventuale modifica del progetto all'esito degli studi effettuati (relazione geotecnica, verifica dello stato idrologico e idrogeologico dell'intera area). Non va poi sottaciuto che le Amministrazioni che hanno autorizzato il progetto hanno il compito di vigilare sull'osservanza delle prescrizioni con facoltà di bloccare l'esecuzione dei lavori di ampliamento di fronte ad inadempimenti che mettano a repentaglio i beni tutelati dalle misure disposte in sede di V.I.A.

15. Il sesto motivo censura l'incompetenza dell'organo della Regione Sardegna che ha sottoscritto l'intesa Stato-Regione dal momento che essa è stata sottoscritta "d'ordine del Presidente" dal Capo di Gabinetto della Presidenza regionale. La doglianza non ha fondamento, giacché la valutazione dell'atto era stata compiuta dagli organi tecnici competenti a livello regionale che si erano espressi favorevolmente sul progetto proposto dall'amministrazione statale. D'altro canto, la firma è stata apposta dal Capo di Gabinetto d'ordine del Presidente della Regione, dunque nella spendita di una mera delega di firma.

16. Il settimo motivo denuncia la violazione della Deliberazione della Giunta Regionale del 27 marzo 2015 n. 1240 che aveva subordinato l'intesa alla riduzione per almeno 4/5 del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto verso l'abitato di Elmas. Come già osservato nella sentenza impugnata, dal decreto E.N.A.C. n. 11756 del 15 dicembre 2016, risulta che è stata riconfigurata l'area di

espansione dell'aeroporto in ossequio alla delibera regionale. Peraltro l'appellante non ha alcun interesse al mancato rispetto della delibera poiché le aree ad essa espropriate si trovano dalla parte opposta rispetto all'abitato di Elmas e non avrebbe potuto giovare della nuova determinazione delle superfici interessate dal *master plan*.

17 L'ottavo motivo va respinto, in quanto il rilievo è smentito dalla nota del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili del 22 marzo 2019 la quale segnala che, a seguito di una richiesta della società di gestione, era stata accordata la ricollocazione della torre di controllo perché andrebbe ad insistere su un terreno già urbanizzato, attualmente occupato da un parcheggio per la sosta di autoveicoli, di cui il *master plan* ha previsto l'acquisizione.

18. Il nono motivo rileva l'illegittimità degli atti della conferenza di servizi perché avrebbero ad oggetto un progetto non definitivo, laddove, al contrario, l'art. 3, comma 3 del d.P.R. n. 383 del 1994, allora vigente, stabiliva che la conferenza di servizi si sarebbe dovuta esprimere esclusivamente sui progetti definitivi. La censura non ha pregio perché si fonda su una norma che non si applica al caso di specie in quanto essa attiene al procedimento per la localizzazione delle opere di interesse statale difformi dagli strumenti urbanistici nel caso di mancato perfezionamento dell'intesa. Nel caso in esame è stata data applicazione all'art. 2 del d.P.R. n. 383 del 1994 che in relazione ai procedimenti di localizzazione delle opere pubbliche, prevede che l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi sia fatto dallo Stato di intesa con la regione interessata. Vi era stata sul punto un'osservazione del Direttore del Servizio Tutela Paesaggio del 16 febbraio 2015, il quale aveva rilevato come il livello di progettazione delle opere in oggetto non fosse definitivo; tale nota, tuttavia, è stata in seguito ritenuta superata dallo stesso funzionario con nota n. 33017 del 27 luglio 2015, dove si dava atto che erano state considerate le prescrizioni indicate nella nota del 16 febbraio.

19. Il decimo motivo sostiene che l'assenso della regione Sardegna era stato dato su un progetto che non prevedeva l'espropriazione delle aree di proprietà dell'appellante. Il motivo è palesemente infondato in quanto, come affermato nella sentenza impugnata (punto 52), *“il provvedimento finale n.11756/2016 ricomprende, infatti, anche gli interventi, riguardanti lo stato finale dell'intervento, nei quali ricadono le aree di proprietà oggetto dell'interesse della ricorrente”*.

20. La reiezione dei motivi sollevati nei confronti degli atti che hanno condotto all'intesa che ha approvato il nuovo *master plan* dell'aeroporto, consente di non esaminare il motivo di appello relativo alla determinazione del Comune di Elmas che era stato sollevato a titolo di illegittimità derivata.

21. L'appello va, in conclusione, respinto, ma per la complessità della vicenda, appare equo compensare le spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale, Sezione Quarta, definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Spese compensate.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 24 febbraio 2022 con l'intervento dei magistrati:

Luca Lamberti, Presidente FF

Alessandro Verrico, Consigliere

Silvia Martino, Consigliere

Michele Pizzi, Consigliere

Ugo De Carlo, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Ugo De Carlo

IL PRESIDENTE
Luca Lamberti

IL SEGRETARIO