

Pubblicato il 13/02/2024

N. 01442/2024REG.PROV.COLL.
N. 02108/2019 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 2108 del 2019, proposto dalla società Valle del Pereto S.r.l., poi incorporata nella società Pro.Svi.Ter S.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Alessandro Zampone e Paolo Tullio, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Ministero della Difesa - Stato Maggiore dell'Aeronautica, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, 12;

nei confronti

Comune di Guidonia Montecelio, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, non costituito in giudizio;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, Sezione Prima-bis, n. 7922 del 16 luglio 2018, resa tra le parti.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Ministero della Difesa - Stato Maggiore dell'Aeronautica;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 1 febbraio 2024 il Cons. Luca Lamberti e viste le conclusioni delle parti come da verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

La società ricorrente è proprietaria di un compendio in Comune di Guidonia Montecelio, ubicato in prossimità dell'omonimo aeroporto militare e sottoposto a vincolo di inedificabilità a suo tempo imposto con d.m. 9 agosto 1965, in quanto posto sulla direttrice di volo lato nord dell'aeroporto medesimo, dotato di una pista con asse 180 - 360 (in gergo aeronautico 18-36), ossia con orientamento nord-sud.

La società ha impugnato in prime cure:

- il provvedimento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare del 21 novembre 2007, recante la reiezione dell'istanza di rimodulazione del citato vincolo;
- il d.m. 9 agosto 1965, "*ove occorrer possa*".

La società, in particolare, ha mosso le seguenti censure:

- I - l'incompetenza dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, essendo titolare del potere il Ministero della Difesa;
- II - l'inconferenza del provvedimento reiettivo, posto che la pista sarebbe *de facto* monodirezionale, potendo essere utilizzata esclusivamente verso sud (per il decollo) e da sud (per l'atterraggio), a causa della presenza di una collina subito a nord della pista;
- III - la mancanza del preavviso di rigetto;
- IV - il difetto di motivazione.

La società ha anche sollecitato, “*ove ritenuto necessario*”, la nomina di un CTU al fine di acclarare le effettive condizioni di uso dell’aeroporto.

Il Ministero della Difesa si è costituito in resistenza, depositando apposita relazione sui fatti di causa.

Si è altresì costituito il Comune di Guidonia Montecelio, aderendo alle istanze della società ricorrente.

Con la sentenza impugnata il T.a.r. ha respinto il ricorso, osservando che:

I - lo Stato Maggiore dell’Aeronautica ha emanato l’atto gravato a seguito di specifica delega del Ministero della Difesa;

II - è vero che l’uso della pista è, di norma, solo verso sud (per il decollo) e da sud (per l’atterraggio); tuttavia, in casi di emergenza, non può essere escluso un utilizzo della pista anche verso nord (per il decollo) e da nord (per l’atterraggio), con conseguente sorvolo del compendio della ricorrente; peraltro, la manovra della cd. “riattaccata” indicata dall’Amministrazione (ossia la procedura, seguita dagli elicotteri dotati di carrello con ruote, di re-involo immediatamente successivo ad una simulazione di atterraggio effettuata ad una quota di 500 piedi, pari a circa 150 metri) “*si svolge esattamente a ridosso dell’area in questione*”; peraltro, le doglianze avverso l’eccessiva incidenza sul diritto di proprietà del vincolo avrebbero dovuto essere svolte al momento dell’imposizione del vincolo medesimo;

III - la mancanza del preavviso di rigetto non rende l’atto illegittimo, in considerazione dell’art. 21-octies l. n. 241 del 1990, poiché l’atto “*non avrebbe potuto essere diverso da quello in concreto adottato*”;

IV - le ragioni di sicurezza, pur sinteticamente addotte nel provvedimento gravato, sono pregnanti.

La società ha interposto appello, riproponendo criticamente le censure e le richieste istruttorie di prime cure.

Si è costituito in resistenza il Ministero della Difesa.

Il ricorso è stato trattato alla pubblica udienza del 1 febbraio 2024.

Il ricorso è infondato, sì che non si rende necessario alcun supplemento istruttorio.

Per la stessa ragione, è superfluo disporre l'acquisizione della cartolina di ricevimento (mancante in atti) comprovante la ritualità della notificazione dell'appello al Comune, in considerazione del fatto che in prime cure l'Ente aveva assunto una posizione adesiva alle istanze della ricorrente.

Venendo al merito e seguendo l'ordine delle censure svolte in primo grado e riproposte in appello, il Collegio osserva quanto segue.

I - La censura di incompetenza è smentita *per tabulas* dalla presenza della delega ministeriale già menzionata nella sentenza gravata; il profilo circa l'assenza di una disposizione normativa legittimante siffatta delega (che, incidentalmente, è rilasciata a favore di un organo della stessa Amministrazione specificamente competente per la materia *de qua*) non è stata svolta in prime cure ed è, pertanto, inammissibile.

II – In disparte il fatto che le censure mosse direttamente avverso l'imposizione del vincolo avrebbero dovuto essere svolte al momento dell'emanazione del d.m. del 1965, il Collegio rileva che il compendio dell'appellante, situato nel cono virtuale di prosecuzione della pista sul lato nord, è gravato da un vincolo di inedificabilità oltre una certa altezza, calcolata in funzione del piano inclinato di 1 metro di altezza (sul livello della pista) ogni 30 metri di distanza dalla recinzione dell'aeroporto; la presenza della citata collina immediatamente a nord dello scalo fa, tuttavia, sì che, già in corrispondenza del compendio dell'appellante, tale piano inclinato si proietti al di sotto dello stesso livello del terreno, tramutandosi in un vincolo di inedificabilità assoluta.

Poiché la peculiare condizione orografica dei luoghi determinerebbe la sostanziale, integrale ed assoluta inutilizzabilità della pista verso nord (per il decollo) e da nord (per l'atterraggio), ad avviso dell'appellante il compendio dovrebbe essere sottoposto al meno incidente vincolo (inclinata di 1/7

anziché di 1/30) previsto per le aree di sorvolo diverse da quelle interessate dalle manovre di decollo e atterraggio.

Siffatte argomentazioni non convincono.

Il Collegio osserva, anzitutto, che le ragioni di sicurezza del volo e della pubblica incolumità in generale addotte dall'Amministrazione nel provvedimento gravato presentano un marcato grado di pregnanza, in quanto poste a tutela di beni primari di plurimi (ed indistinti) soggetti non suscettibili di essere altrimenti protetti dal rischio di eventi catastrofici, che l'edificazione *in situ* oggettivamente incrementerebbe.

Inoltre, le modalità, tanto emergenziali quanto addestrative, dell'uso della pista rientrano nell'ampia discrezionalità dell'Amministrazione militare, dovendosi altresì tenere in considerazione il fatto che le attività di volo militare rispondono a criteri non coincidenti con quelli che guidano l'operatività dell'aviazione civile. Sul punto, il Collegio evidenzia che le considerazioni svolte dall'Amministrazione a sostegno della gravata decisione presentano oggettivi profili di credibilità ed attendibilità: fermo restando che è sempre possibile, in casi di emergenza, un uso della pista verso nord (per il decollo) e da nord (per l'atterraggio), consta comunque l'attuale pratica di attività addestrative – in particolare, la manovra di “riattaccata” per gli elicotteri dotati di carrello con ruote, consistente in un re-involo immediatamente successivo ad una simulazione di atterraggio effettuata ad una quota di 500 piedi, pari a circa 150 metri – che oggettivamente richiedono il mantenimento del vincolo avversato.

III – Le ragioni da ultimo esposte lumeggiano la sussistenza dei presupposti per l'operatività dell'art. 21-octies, comma 2, primo periodo, l. n. 241 del 1990: l'orientamento della pista, l'ubicazione del compendio dell'appellante lungo la prosecuzione virtuale della pista stessa, l'attuale operatività dell'aeroporto, le manovre ivi svolte e i profili peculiari che presiedono al volo militare rendono l'atto, ai fini che qui interessano, sostanzialmente vincolato.

IV – Le esigenze di sicurezza del volo e di tutela della pubblica incolumità, pur sinteticamente enucleate, soddisfano il dovere motivazionale di cui all'art. 3 l. n. 241 del 1990, in considerazione della relativa pregnanza e dell'impossibilità di soddisfarle altrimenti.

L'oggettiva peculiarità della controversia rende, comunque, congrua la compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

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

Spese compensate.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 1 febbraio 2024 con l'intervento dei magistrati:

Luigi Carbone, Presidente

Luca Lamberti, Consigliere, Estensore

Silvia Martino, Consigliere

Luca Monteferrante, Consigliere

Ofelia Fratamico, Consigliere

L'ESTENSORE

Luca Lamberti

IL PRESIDENTE

Luigi Carbone

IL SEGRETARIO