



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 Sesta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 7278 del 2012, proposto dalla società Società V. Energy S.p.a., in persona del legale rappresentante, rappresentata e difesa dagli avvocati Elisa Saldutti e Sergio Starace, con domicilio eletto presso Sergio Starace in Roma, via dei Monti Parioli, n. 46

contro

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), in persona del legale rappresentante, rappresentato e difeso per legge dall'Avvocatura generale dello Stato, domiciliata in Roma, via dei Portoghesi, 12

nei confronti di

Regione Calabria - Dipartimento Attività Produttive

per la riforma della sentenza del t.a.r. della Calabria, sezione I, n. 513 del 23 maggio 2012

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC);

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 12 luglio 2013 il Cons. Claudio Contessa e uditi per le parti gli avvocati Saldutti e Starace e l'avvocato dello Stato Volpe;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue

FATTO

La società V. Energy s.p.a. riferisce di essere attiva nel settore della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (energia eolica) e di aver presentato, in data 30 luglio 2007, una domanda finalizzata al rilascio di un'autorizzazione unica (articolo 12 del decreto legislativo 29 dicembre 2003, n. 387) per la realizzazione di un parco eolico (dagli atti di causa risulta che il parco eolico in questione sarebbe stato composto da otto generatori aventi altezze comprese fra 107 e 125 mt.).

Con un primo parere in data 5 aprile 2009, l'ENAV aveva emesso avviso negativo alla realizzazione dell'intervento, paventando il rischio che gli aerogeneratori in questione potessero incidere con le traiettorie di decollo e atterraggio da e per il vicino aeroporto di Crotone (che dista circa 5 chilometri dal progettato impianto).

Con circolare in data 25 febbraio 2010 n. 13259/Dirigen/DG (avente ad oggetto '*Ostacoli atipici e pericoli per la navigazione aerea. Valutazione dei progetti e richiesta nulla osta per i parchi eolici*'), l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora innanzi: 'l'ENAC') ha incluso le zone di traffico aeroportuale (ATZ) fra quelle di '*incompatibilità assoluta*' ai fini della realizzazione di parchi eolici.

Con parere in data 11 gennaio 2011, l'ENAC ha reso avviso negativo alla realizzazione dell'intervento in questione, paventando i rischi di interferenza in relazione al vicino aeroporto.

Nel febbraio del 2011 la società appellante ha presentato uno studio aeronautico ottimizzato al fine di dimostrare, sulla base di adeguati dati tecnici, l'insussistenza dei rischi paventati dall'ENAC.

Ciononostante, con atto in data 28 marzo 2011 (fatto oggetto di impugnativa in primo grado) l'ENAC ha confermato il proprio parere negativo alla realizzazione del parco eolico in questione, osservando che i progettati aerogeneratori – per le loro dimensioni e per il previsto posizionamento geografico – avrebbero rischiato di intercettare le traiettorie di decollo e di atterraggio degli aerei da e per l'aeroporto civile di Crotone.

Inoltre, secondo l'ENAC, l'ubicazione prevista per gli aerogeneratori risulterebbe all'interno dell'area ATZ ('zona di traffico aeroportuale'), nel cui ambito sussistono "condizioni di incompatibilità assoluta" per l'edificazione di parchi eolici in forza della circolare Enac del 25 febbraio 2010;

Il parere dell'ENAC del 28 marzo 2011 (nonché gli atti allo stesso connessi e presupposti) sono stati impugnati dalla società V. Energy s.p.a. dinanzi al T.A.R. per la Calabria il quale, con la sentenza in epigrafe, ha respinto il ricorso ritenendolo infondato.

La sentenza in questione è stata impugnata in appello dalla società V. Energy la quale ne ha chiesto la riforma articolando i seguenti motivi:

1) Violazione e falsa applicazione degli articoli 707, 708 e 709 del cod. nav. – Violazione dell'articolo 3 della legge n. 241 del 1990 per difetto di motivazione – Eccesso di potere per difetto di istruttoria, carenza di presupposti, travisamento dei fatti, illogicità, sviamento della causa tipica.

Nel rendere il parere impugnato, l'ENAC avrebbe violato le previsioni di cui al Capo III del Titolo III del codice della navigazione (e, segnatamente, gli articoli da 707 a 716, i quali fissano i limiti alla proprietà privata a tutela della sicurezza della navigazione aerea).

In particolare, l'ENAC (con atti sostanzialmente confermati dai primi Giudici) avrebbe omesso di considerare che:

- ai sensi dell'articolo 707 cod. nav., l'individuazione delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti per ragioni di sicurezza del traffico aereo avviene attraverso la predisposizione di apposite mappe alle quali è da riconoscere natura costitutiva del vincolo di rispetto. Ebbene, nel caso di specie è pacifico che l'area sulla quale è prevista la realizzazione dell'impianto eolico per cui è causa non sia inclusa nell'ambito di tali mappe. Anzi, risulta agli atti che l'area in questione costituisce una delle poche – nell'intero territorio comunale di Crotone – nel cui ambito è in effetti possibile realizzare impianti di questo tipo;

- in base al richiamato articolo 707 l'ENAC ha predisposto nel corso del 2003 il 'Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti' il quale – al capitolo 4, articolo 9 – disciplina la materia degli ostacoli, definendo le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti. Ebbene,

il regolamento in questione non dispone che nello spazio circostante l'aeroporto sussista un vincolo di inedificabilità assoluta, ma si limita a prevedere che la realizzazione del manufatto possa essere autorizzata nei limiti in cui ciò non determini un pericolo per la sicurezza della navigazione aerea;

- la società appellante aveva prodotto in atti uno studio aeronautico predisposto da primaria società il quale concludeva nel senso che le caratteristiche dell'impianto progettato non recassero alcun pericolo alla sicurezza del traffico aereo sia in relazione alle pertinenti disposizioni del codice della navigazione, sia in relazione al richiamato 'Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti' (c.d. 'Regolamento aeroporti'), sia – infine – in relazione alla pertinente regolamentazione tecnica internazionale (ci si riferisce, in particolare, ai contenuti di cui all'annesso XIV della Convenzione di Chicago del 1944 – ICAO - relativa all'aviazione civile internazionale). Ebbene, il parere impugnato in primo grado sarebbe illegittimo per non avere in alcun modo indicato le ragioni che inducevano l'amministrazione a discostarsi dalle conclusioni contenute nel richiamato studio aeronautico.

2) Eccesso di potere per mancanza, errore e travisamento dei presupposti, illogicità, perplessità, difetto di istruttoria e difetto di motivazione, ingiustizia manifesta – Contraddittorietà tra le determinazioni ENAV ed ENAC – Eccesso di potere per disparità di trattamento. L'ENAC (e in seguito i primi Giudici) avrebbero erroneamente ommesso di considerare che le caratteristiche del progetto per cui è causa giammai avrebbero giustificato l'espressione di un parere radicalmente negativo (non sussistendo effettivi pericoli per la navigazione aerea), potendo giustificare – al più – la formulazione di meri rilievi tecnici finalizzati all'imposizione di semplici prescrizioni di integrazione progettuale.

D'altronde, lo studio aeronautico prodotto in atti dalla società appellante era fondato sulla corretta applicazione di regole tecniche che non presentano – se non in minima parte – margini di opinabilità e che, ove correttamente condotte, non possono che condurre a risultati univoci.

3) Violazione e falsa applicazione dell'articolo 690 del cod. nav. – Eccesso di potere per erronea individuazione di una fattispecie di in edificabilità assoluta – Sviamento – Incompetenza. La società

appellante non nega che la circolare ENAC del 25 febbraio 2010 (avente ad oggetto 'Ostacoli atipici e pericoli per la navigazione aerea. Valutazione dei progetti e richiesta nulla osta per i parchi eolici') includa le zone di traffico aeroportuale – ATZ – fra quelle nel cui ambito sussistono condizioni di incompatibilità assoluta per la realizzazione di parchi eolici.

Tuttavia, l'appellante osserva che la stessa circolare è affetta da rilevanti profili di illegittimità in quanto:

- detta circolare è stata adottata dal direttore generale dell'Ente, ma non anche ratificata dal Consiglio di amministrazione dello stesso;
- il contenuto della circolare risulta in contrasto con il codice della navigazione, con il 'Regolamento aeroporti' e con l'annesso XIV ICAO (i quali non pongono condizioni di inedificabilità assoluta nelle zone limitrofe agli aeroporti, ma ammettono la possibilità di autorizzare singole opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio);
- la circolare in questione, per la parte in cui impone vincoli di incompatibilità assoluta alla realizzazione di parchi eolici all'interno delle ATZ sembra presupporre l'esistenza di 'poteri impliciti' in capo all'ENAC di integrare e modificare le pertinenti disposizioni codicistiche e del 'Regolamento aeroporti';
- la medesima circolare risulta illegittima in quanto sembra presupporre la sussistenza in capo al Direttore dell'Ente della competenza a modificare ed integrare il contenuto del 'Regolamento aeroporti' (competenza – questa – pacificamente insussistente in capo al Direttore generale).

4) *Eccesso di potere per disparità di trattamento e ingiustizia manifesta.* I primi Giudici avrebbero ommesso di considerare i profili di illegittimità per disparità di trattamento che viziavano le determinazioni impugnate in primo grado (determinazioni che risultavano fondate sulla rilevante altezza dei progettati aerogeneratori – di altezza compresa fra 107 e 125 metri - e che si erano tradotte in un parere radicalmente negativo, senza ipotizzare la possibilità di rilasciare un'autorizzazione con prescrizioni). Ebbene, la disparità di trattamento deriverebbe dal fatto che, in casi analoghi (alcuni dei quali relativi al medesimo ambito provinciale) lo stesso Ente aveva

autorizzato – sia pure con prescrizioni – la realizzazione di parchi eolici da realizzarsi in prossimità di aeroporti civili.

5) *Incompetenza dell'ENAC ad esprimersi sulle implicazioni di carattere informativo e sulle procedure strumentali di volo.* I primi Giudici avrebbero omesso di considerare che l'ENAC non è in radice competente a pronunciarsi in relazione alla richiesta di valutazione in ordine alla sussistenza di potenziali ostacoli, né sulle implicazioni di carattere informativo o sulle procedure strumentali di volo (trattandosi di aspetti che, in base alla l. 21 dicembre 1996, n. 665, risultano piuttosto demandate all'Ente Nazionale di Assistenza al Volo – ENAV).

L'appellante ha, altresì, riproposto puntualmente (pagine da 34 a 45 dell'atto di appello) taluni motivi di ricorso già articolati in primo grado e non valutati dal T.A.R.

Si è costituito in giudizio l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile il quale ha concluso nel senso della reiezione dell'appello.

Alla pubblica udienza del 12 luglio 2013 l'appello è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

1. Giunge alla decisione del Collegio il ricorso in appello proposto da una società attiva nel settore della produzione di energia eolica avverso la sentenza del T.A.R. della Calabria con cui è stato respinto il ricorso avverso gli atti con cui l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora innanzi: 'ENAC') ha rilasciato un parere negativo alla realizzazione di un parco eolico nel territorio comunale di Crotona per il rischio di interferenze con il vicino aeroporto.

2. L'appello è infondato.

3. Il primo motivo di appello, meglio descritto in premessa (con il quale si è lamentata sotto diversi profili la violazione del capo III del titolo III del codice della navigazione in tema di limiti alla proprietà privata a tutela della sicurezza della navigazione aerea, nonché dell'annesso XIV della Convenzione di Chicago del 1944 – ICAO -) non può trovare accoglimento.

3.1. Al riguardo il Collegio osserva in primo luogo che il parere negativo impugnato dinanzi al T.A.R. non si fondava in modo esclusivo sulle prescrizioni contenute nella circolare ENAC del 25 marzo 2010 (la quale, come si è anticipato, stabilisce che all'interno delle zone di traffico

aeroportuale - ATZ - sussistono “*condizioni di incompatibilità assoluta*” per la realizzazione di parchi eolici).

Al contrario, il parere in questione si fondava su una pluralità di ragioni ostative ciascuna delle quali di per sé idonea a supportare in modo adeguato la determinazione negativa.

In particolare, con il parere negativo impugnato in primo grado, l'ENAC aveva rilevato:

- che l'impianto sarebbe costituito da otto aerogeneratori di altezza superiore a mt 100agl (con altezze comprese fra 107 e 125 mt.);
- che gli aerogeneratori interessano in varie misure le superfici di identificazione rappresentate dalla AS RWY 17, TOCS RWY 35 e CS a protezione del volo dell'aeroporto crotonese di cui al cap. 4 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti; in particolare gli aerogeneratori 5-6-7-8 forano la TOPFA RWY 35 comportando implicazioni di carattere informativo;
- che il parco eolico interferisce con la procedura di volo VOR Z RWY 17.

Ne consegue che, quand'anche trovasse accoglimento la tesi dell'appellante secondo cui l'ENAC non potesse emanare una circolare avente ad oggetto l'individuazione di un'intera tipologia di siti nel cui ambito è preclusa in assoluto la realizzazione di parchi eolici (tesi che, comunque, non può essere condivisa), nondimeno la preclusione alla realizzazione del singolo intervento resterebbe operativa alla luce delle ulteriori e diverse valutazioni operate nell'ambito del medesimo provvedimento in data 28 marzo 2011 (valutazioni che, per le ragioni che di seguito si esporranno, non risultano affette da profili di irragionevolezza o incongruità).

3.2. Ad ogni modo il Collegio osserva che le pertinenti disposizioni del codice della navigazione (e, in particolare, gli articoli 707 e seguenti, nel testo risultante dall'articolo 3 del decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96), se per un verso annettono valenza costitutiva alla predisposizione, da parte dell'ENAC, di apposite mappe volte ad individuare le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti, per altro verso non impediscono per ciò stesso all'Ente in questione di individuare in via generale ulteriori tipologie di aree in relazione alle quali imporre vincoli e limitazioni in relazione ai possibili ostacoli alla navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la

stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale (e ciò, in coerenza con le previsioni di cui al primo comma del rinnovellato articolo 707 cod. nav.).

A tanto conduce l'analisi testuale e sistematica delle previsioni di cui ai commi primo e terzo del richiamato articolo 707 cod. nav. in relazione alle ulteriori disposizioni che disciplinano i poteri di intervento dell'ENAC in relazione alla determinazione dei vincoli e dei limiti finalizzati a garantire la maggiore sicurezza nel trasporto aereo.

Ebbene, i commi da ultimo richiamati stabiliscono – rispettivamente – che *“al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC”* e che *“le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato”*.

Il successivo quinto comma riconosce all'Ente in questione la possibilità di autorizzare, nelle direzioni di atterraggio e di decollo, *“opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO”*.

Il successivo articolo 709, al secondo comma, stabilisce che la costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Ebbene, dal quadro normativo dinanzi sinteticamente richiamato emerge che il potere per l'ENAC di imporre vincoli e limitazioni relativi agli ostacoli che possono costituire pericoli per la navigazione aerea non risulta limitato alla sola predisposizione delle mappe di cui è menzione al terzo comma del richiamato articolo 707 cod. nav., ma si traduce nella possibilità di esercitare ulteriori e diversi poteri – anche autorizzativi – nella medesima materia e per le medesime finalità.

E' evidente al riguardo che se i poteri spettanti all'ENAC *in subiecta materia* fossero limitati alle sole attività propedeutiche alla predisposizione delle mappe e se la successiva attività autorizzativa fosse rigidamente vincolata al contenuto delle mappe stesse (non consentendo all'Ente di spendere alcun ambito di discrezionalità tecnica diverso ed ulteriore), non avrebbe a ben vedere – neppure senso l'aver delineato normativamente l'esistenza di un autonomo potere autorizzativo in capo all'Ente (potere la cui *ratioessendi* sembra postulare in via necessaria l'esistenza di margini operativi più ampi rispetto a quelli derivanti dalla mera attuazione delle prescrizioni desumibili dalle mappe).

Se ciò è vero, ne consegue che del tutto legittimamente l'Ente può adottare atti a contenuto generale (quale la circolare del 25 febbraio 2010) volte a predeterminare con valenza generale i contenuti e le modalità dell'esercizio dei richiamati poteri inibitori in relazione a tipologie omogenee di aree e di potenziali ostacoli.

Né a conclusioni diverse può giungersi in relazione al fatto che il divieto alla realizzazione di parchi eolici nell'ambito delle zone di traffico aeroportuale (ATZ) non sia stato sancito dal regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti del 2003 (regolamento emanato in attuazione delle previsioni di cui all'Annesso XIV ICAO in tema di definizione delle caratteristiche degli aeroporti e di definizione degli *standard* che riguardano la posizione di ostacoli rispetto alle superfici limite per garantire la manovra in sicurezza degli aerei).

Anche in questo caso, pure a non voler sminuire la rilevanza sistematica delle previsioni di cui al richiamato regolamento (il quale rinviene la propria fonte legittimante nelle previsioni di cui al primo comma dell'articolo 707 cod. nav.), si ritiene che le sue previsioni non impediscano comunque all'Ente di individuare *aliunde* – nel legittimo esercizio dei richiamati poteri di individuazione e prevenzione dei potenziali pericoli alla sicurezza dei traffici aerei – *ulteriori e diversi* vincoli e limitazioni, anche attraverso la predisposizione di atti a contenuto generale.

3.3. Occorre a questo punto domandarsi se gli atti impugnati in primo grado (e, segnatamente, il parere negativo del 28 marzo 2011) risultino affetti dai profili di illegittimità per eccesso di potere lamentati dalla società appellante anche in relazione al contenuto dello studio aeronautico versato

in atti dalla medesima società appellante e dal quale sarebbe emersa la sostanziale assenza di impatti sulla sicurezza aerea per effetto della realizzazione dell'impianto eolico di cui in premessa.

Al riguardo occorre premettere che, come correttamente osservato dai primi Giudici, le valutazioni effettuate dall'ENAC e prodromiche all'imposizione dei richiamati vincoli e limiti costituiscono esercizio di valutazioni tecniche, traducendo in relazione alla concreta vicenda i dettami desumibili da un patrimonio di conoscenze tecniche di carattere opinabile. Allo stesso modo, i primi Giudici hanno condivisibilmente confermato (sulla base di orientamenti ormai consolidati) che le richiamate valutazioni tecniche siano censurabili in sede giurisdizionale solo nel caso in cui la scelta tecnica in concreto adottata risulti palesemente irragionevole o incongrua, restando – comunque – escluso che il Giudice possa sostituire le determinazioni in tal modo adottate con le proprie valutazioni.

Ebbene, riconducendo i principi appena richiamati alle peculiarità del caso di specie il Collegio ritiene che il parere negativo impugnato in primo grado non presenti aspetti di irragionevolezza e incongruità neppure avuto riguardo al contenuto e alle risultanze del più volte richiamato studio aeronautico di parte.

Come si è detto in precedenza, il parere in questione ha sottolineato il potenziale pericolo per la navigazione aerea rappresentato dalla presenza di aerogeneratori di altezza variabile da 107 a 125 mt. a una distanza di circa 5 chilometri dall'aeroporto crotonese e posti nelle direttrici di decollo e di atterraggio.

In particolare, il parere in questione ha rappresentato: i) che gli aerogeneratori in questione interessassero in varie misure le superfici di identificazione degli ostacoli posti a protezione del volo nell'aeroporto in questione; ii) che la realizzazione del parco avrebbe interferito con una specifica procedura di volo (VOR Z RWY 17); iii) che l'ubicazione prevista per gli aerogeneratori risultasse all'interno della zona di traffico aeroportuale (ATZ), nell'ambito della quale la più volte richiamata circolare ENAC del febbraio 2010 impedisce la realizzazione di parchi eolici.

Ebbene, nella consapevolezza dei richiamati limiti al vaglio in sede giurisdizionale all'esercizio delle valutazioni tecniche, si ritiene che in tanto si sarebbe potuto revocare in dubbio la correttezza

delle scelte adottate in parte qua dall'ENAC in quanto – anche sulla base del modello tecnico alternativo proposto nell'ambito dello studio aeronautico di parte – si fosse concluso nel senso che l'Ente avesse irragionevolmente imposto prescrizioni del tutto inadeguate al fine di conseguire il primario obiettivo oggetto delle sue valutazioni (*i.e.*: l'imposizione di prescrizioni finalizzate a prevenire in modo adeguato i potenziali pericoli per la navigazione aerea)

Ebbene, all'esame degli atti di causa non emergono i lamentati profili di irragionevolezza.

In particolare, dall'esame dello studio aeronautico in questione (il quale mira a confermare la sostanziale assenza di rischi per la sicurezza aerea connessi alla realizzazione del parco eolico per cui è causa) non emergono elementi atti ad inferire l'irragionevolezza sotto il profilo tecnico delle prescrizioni impeditive poste dall'ENAC in relazione al primario obiettivo di garantire il massimo possibile livello di sicurezza e di impedire la realizzazione di potenziali pericoli per la navigazione aerea.

Al riguardo è sufficiente osservare che – per espressa ammissione della stessa società appellante – il modello tecnico alternativo trasfuso nel richiamato studio aeronautico avrebbe consentito l'installazione dei voluminosi aerogeneratori, nella consapevolezza per cui *“il sito su cui sorgerà il parco presenta un'esposizione al rischio aeronautica molto bassa”*.

L'affermazione in questione risulta di per sé dirimente nel senso di confermare la correttezza delle conclusioni cui è pervenuto l'Ente.

Ed infatti, in un settore – quale quello del traffico aereo - in cui il rischio di incidenti è quanto mai immanente e deve essere evitato con ogni mezzo possibile, il fatto che il rischio in questione sia *“molto basso”* non esime in alcun modo dall'intraprendere misure volte ad elidere ulteriormente tale rischio, sino a ridurlo pressoché a *‘zero’*.

Del resto, nella relazione tecnica resa dall'ENAC nel corso del primo grado, è stato chiarito: 1) che il progettato parco eolico, nella sua caratterizzazione di insieme di manufatti di dimensioni ragguardevoli – specie in altezza – e distribuiti su ampie aree del territorio, assumerebbe un significato di influenza rispetto alla navigazione aerea, non più ad effetto puntiforme, ma nell'ambito di una superficie estesa, con una condizione peggiorativa per la complessiva sicurezza

del trasporto aereo; *ii*) che dall'esame della relazione ambientale allegata al progetto emerge che il parco in questione dovrebbe essere realizzato contestualmente ad altri due parchi eolici limitrofi i quali impegnano i rilievi immediatamente adiacenti, *"con il risultato di una sostanziale manomissione del contesto orografico senza soluzione di continuità per un totale di [25] aerogeneratori che impegnerebbero la AS, la TOCS, la CS, la OHS e solo in parte risulterebbero esterni alla ATZ, ovvero più distanti di 5 NM dall'aeroporto"*.

4. Per ragioni in parte analoghe a quelle esaminate in relazione al primo motivo deve altresì essere respinto il secondo motivo di appello

Come si è anticipato in narrativa, con il motivo in questione si è lamentato che i primi Giudici avrebbero erroneamente ommesso di considerare che le caratteristiche del progetto per cui è causa non avrebbero giustificato l'espressione di un parere radicalmente negativo (non sussistendo effettivi pericoli per la navigazione aerea), potendo giustificare – al più – la formulazione di meri rilievi tecnici finalizzati all'imposizione di semplici prescrizioni di integrazione progettuale.

Il punto è che – per le ragioni dinanzi esposte *sub 3* -, non può essere in radice condiviso il presupposto logico-fattuale da cui muove l'articolazione del motivo in parola (ci si riferisce al fatto che il progetto della società appellante non avrebbe comportato effettivi pericoli per la navigazione aerea), atteso che un siffatto rischio – per espressa ammissione della stessa appellante – era comunque connesso all'articolazione del progetto.

Né la società appellante ha allegato ragioni o elementi atti ad inferire che l'imposizione di prescrizioni avrebbe potuto contribuire ad elidere *in toto* il richiamato rischio.

Il motivo in questione, quindi, non può trovare accoglimento.

5. Ed ancora, per le ragioni sin qui esaminate non può trovare accoglimento il terzo motivo di appello, con cui la società V. Energy ha sottolineato la presunta illegittimità della circolare del 25 febbraio 2010 per contrasto con il 'Regolamento aeroporti' ENAC del 2003 e con l'annesso XIV ICAO, nonché per incompetenza del Direttore generale alla sua adozione.

Ebbene, quanto al primo aspetto (presunto contrasto con la pertinente normativa internazionale e nazionale) ci si limita a rimandare a quanto in precedenza esposto.

Inoltre, non risulta fondato il motivo di doglianza (già articolato in primo grado e nella presente sede puntualmente riproposto) relativo alla presunta incompetenza del Direttore Generale dell'Ente all'adozione della circolare in questione.

In contrario si osserva che, dal momento che la circolare in questione non presenta alcun elemento di contrasto con le pertinenti disposizioni del Codice della navigazione, con il 'Regolamento aeroporti' del 2003 e con l'Annesso XIV ICAO (né modifica in alcun punto le prescrizioni ivi contenute, limitandosi – piuttosto a specificarne le prescrizioni in relazione a una determinata tipologia di installazioni -) appare sufficiente l'adozione della stessa da parte del Direttore generale, senza la necessità di ratifica da parte del Consiglio di amministrazione dell'Ente.

Si ritiene, in particolare, che attraverso l'adozione della circolare in questione, il Direttore generale si sia limitato ad esercitare un potere volto a garantire 'l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo' nella gestione dell'Ente, conformemente alla previsione di cui all'articolo 7 del decreto ministeriale 3 giugno 1999 (recante 'Approvazione dello statuto dell'Ente nazionale per l'aviazione civile').

6. Neppure può trovare accoglimento il quarto motivo di appello con cui (reiterando un analogo motivo già articolato in primo grado e non accolto dal T.A.R.) la società appellante lamenta che il parere negativo del 28 marzo 2011 sia caratterizzato da profili di eccesso di potere per disparità di trattamento.

Al riguardo ci si limita ad osservare che, in base a un consolidato orientamento dal quale non si rinvergono nel caso di specie ragioni per discostarsi, la disparità di trattamento può essere in concreto affermata solo laddove sia dimostrata la sostanziale identità delle situazioni e delle statuizioni poste in comparazione e non anche nelle ipotesi in cui – come nel caso di specie – la parte ricorrente si limiti ad asserire (ma senza alcuna allegazione di carattere effettivamente probante) la pura e semplice esistenza di precedenti favorevoli per altri soggetti, senza alcuna ulteriore specificazione in ordine alla piena identità delle situazioni sottostanti.

7. Da ultimo, non può trovare accoglimento il quinto motivo di appello, con cui si è affermato che l'ENAC non fosse in radice competente a pronunciarsi in relazione alla richiesta di valutazione in

ordine alla sussistenza di potenziali ostacoli, né sulle implicazioni di carattere informativo o sulle procedure strumentali di volo (trattandosi di aspetti che, in base alla l. 21 dicembre 1996, n. 665, risultano piuttosto demandate all'Ente Nazionale di Assistenza al Volo – ENAV).

Al riguardo ci si limita ad osservare che gli atti dell'Ente nella presente sede contestati risultano certamente compatibili con l'ambito di competenze istituzionalmente demandate all'Ente in questione ai sensi dell'articolo 2 ('Funzioni ed attività') dello Statuto approvato con d.m. del 3 giugno 1999.

In particolare, le attività in questione rientrano nell'ambito dei poteri in tema di "*regolamentazione tecnica, certificazione, attività inerenti ai provvedimenti di autorizzazione, concessione e licenze, nonché coordinamento, controllo, ispezione e attività sanzionatoria in materia di (...) installazioni, servizi e attività aeroportuali, sicurezza operativa degli aeroporti e delle avio superfici, sicurezza del volo e del trasporto aereo (...)*" di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a) del richiamato Statuto.

Pertanto, anche il motivo in questione deve essere respinto.

8. Per le ragioni sin qui esaminate il ricorso in appello deve essere respinto.

Il Collegio ritiene che sussistano giusti motivi per disporre l'integrale compensazione delle spese di lite fra le parti, anche in considerazione della complessità e parziale novità delle questioni coinvolte dalla presente decisione.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta), 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 12 luglio 2013 con l'intervento dei magistrati:

Stefano Baccharini, Presidente

Maurizio Meschino, Consigliere

Vito Carella, Consigliere

Claudio Contessa, Consigliere, Estensore

Giulio Castriota Scanderbeg, Consigliere

L'ESTENSORE

IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

II 04/11/2013

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)