Pubblicato il 31/01/2022
N. 00654/2022REG.PROV.COLL.
N. 04545/2021 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 in appello numero di registro generale 4545 del 2021, proposto dalla Wizz Air Hungary Ldt, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Simone Gambuto, 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
degli 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;
dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac), in persona del legale rappresentate *pro tempore*, non costituito in giudizio;
dell'Assoclearance – Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, e dell'Ispra – Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, non costituiti in giudizio;
per la riforma
della sentenza del Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, sede di Roma, Sezione terza, n. 3239 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 e degli Aeroporti di Roma;
Visti tutti gli atti della causa;
Relatore nella camera di consiglio del giorno 16 settembre 2021 il consigliere Nicola D'Angelo;
Uditi gli avvocati Simone Gambuto, Tiziana Ciotola, Giorgio Vercillo e l'avvocato dello Stato Davide Di Giorgio;
Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO
1. La Wizz Air Hungary Ldt 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 dell'11 novembre 2015, l'ordinanza esecutiva di ENAC n. 2/2019 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 aereoportuale.
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 aereoportuale*" 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 Wizz Air è uno dei maggiori vettori aerei operanti.
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 non avere effettuato la 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. 241/1990 sotto vari profili (in particolare, per non aver potuto partecipare adeguatamente al procedimento ed aver avuto la disponibilità, solo al momento della presentazione del ricorso, dei documenti sui quali si è basato lo stesso procedimento);
- il difetto di istruttoria, laddove sarebbero state non adeguatamente valutate le sorgenti sonore di cui al DM 29 novembre 2000.
3. Il Tar Lazio, con la sentenza indicata in epigrafe, ha respinto il ricorso.
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, 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. Il giudice di primo grado non ha poi 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 considerato 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 competente 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*".
4. Contro la suddetta sentenza ha quindi proposto appello la Wizz Air sulla base di quattro articolati 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 imposto 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 conseguenzialità tra lo stesso ed i provvedimenti attuativi, compresa la disposta riduzione dei voli.
4.2. Nel secondo motivo di appello 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 alla mancanza della 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.
4.2.2. La società ricorrente ripropone poi la censura relativa alla tempistica della riduzione dei voli. Avvenuta senza un graduale raggiungimento dei nuovi limiti, nonché quella inerente l'aggiornamento periodico della mappatura acustica.
4.2.3. L'appellante rileva anche come la zonizzazione acustica dell'aeroporto di Ciampino, approvata con la DGR Lazio n. 381/2010, non fosse conforme alle prescrizioni del doc. 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile cui fa rinvio il regolamento UE n. 598/2014.
4.3. Con il terzo motivo di appello Wizz Air lamenta il fatto che il DM n. 345/2018 dispone 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. Con il quarto motivo infine l'appellante deduce la mancata valutazione in ordine al parametro della "giornata media"
5. 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 18 maggio 2021.
6. Il 4 giugno 2021 si sono costituiti in giudizio la Regione Lazio, che ha chiesto il rigetto dell'appello, e gli Aeroporti di Roma, che hanno evidenziato la competenza esclusiva del Ministero della Transizione Ecologica all'approvazione del Piano.
7. 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 4 giugno 2021 una memoria.
8. La Wizz Air ha depositato ulteriori documenti il 16 maggio 2021 e il 6 giugno 2021 e in quest'ultima data il Ministero della Transizione Ecologica ha depositato note di udienza.
9. Il 16 giugno 2021 la Regione Lazio e gli Aeroporti di Roma hanno depositato ulteriori memorie.
10. Alle memorie depositate hanno replicato: il Ministero della Transizione Ecologica il 24 luglio 2021, la Regione Lazio il 25 luglio 2021 e gli Aeroporti di Roma il 26 luglio 2021.
11. Con ordinanza cautelare n. 3107 del 10 giugno 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".
12. La causa è stata trattenuta in decisione nella camera di consiglio tenutasi il giorno 16 settembre 2021.
13. L'appello non è fondato.
14. Il Collegio evidenzia, preliminarmente, che la controversia è del tutto analoga a quella già decisa con sentenza di questa Sezione n. 6976 del 18 ottobre 2021. Pertanto, alle conclusioni della stessa fa ampio rinvio ai fini della integrazione della presente decisione.
14.1. La sentenza può infatti essere motivata mediante rinvio ad altro precedente dello stesso giudice, in quanto il riferimento ai "precedenti conformi" contenuto nell'art. 118 disp. att. c.p.c. (richiamato dall'art. 88, comma 3 del c.p.a) non deve intendersi limitato ai precedenti di legittimità, ma si estende anche a quelli di merito, ricercandosi per tale via il beneficio di schemi decisionali già compiuti per casi identici o per la risoluzione di identiche questioni, nell'ambito di un più ampio disegno di riduzione dei tempi del processo.
15. Ciò premesso, in ordine ai motivi dedotti dall'appellante, va innanzitutto evidenziato che l'ubicazione dell'aeroporto internazionale Giovan Battista Pastine di Ciampino, gestito dalla società Aeroporti di Roma, ricade in una zona prossima ad aree densamente abitate e per questo nel corso del tempo è stato oggetto 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.
15.1. Sulla questione poi del divieto di voli notturni, questa Sezione ha anche avuto modo, nella sentenza del 5 marzo 2019, n. 1534, di considerarne la legittimità 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.
16. In questo quadro e tenendo conto del precedente richiamato (Cons. Stato, sez. IV, n. 6976 del 2021), vanno quindi sinteticamente esaminati i motivi di appello.
17. 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.
17.1. Il motivo non è fondato. Come evidenziato dal giudice di primo grado, l'impugnazione della delibera (dopo nove anni dalla sua pubblicazione) è tardiva.
18. 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. 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. Inoltre, la tempistica sulla riduzione dei voli non sarebbe stata graduale e il piano di contenimento del rumore non sarebbe stato comunque aggiornato.
18.1. Anche tale profilo di censura risulta infondato. Il Tar ha 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).
18.1. Non sussistono poi 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.
Sul punto, va infatti condivisa la statuizione del Tar in ordine alla non applicazione delle richiamate disposizioni al caso in esame.
18.2. Quanto alla tempistica per la riduzione dei voli, a prescindere dalle diverse sospensioni della relativa previsione a seguito delle ordinanze del giudice amministrativo, per ultima quella di questa Sezione n. 3107/2021, essa si pone in coerenza con l'esigenza di una sollecita tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.
19. Nel terzo e quarto motivo di gravame, l'appellante lamenta come il DM n. 345/2018 abbia disposto il divieto di volo notturno nonostante tale misura non fosse tra le misure "alla sorgente" del rumore previste nel piano presentato da Aeroporti di Roma e la mancata valutazione del Tar in ordine al parametro della "giornata media".
19.1. I profili di censura sono infondati. 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. 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.
19.2. 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).
19.3. In sostanza, posto che tutte le possibili procedure di mitigazione a terra erano già state adottate presso l'aeroporto di Ciampino, è risultato evidente – nella sede istituzionalmente competente - che l'unico intervento possibile per ridurre il rumore alla sorgente consistesse nella limitazione del numero dei voli giornalieri.
19.4. Quanto al tema della "giornata media", lo stesso non può ritenersi alla base, come sostenuto dalla ricorrente, di un'omessa pronuncia del Tar. Tale aspetto deve infatti considerarsi assorbito nell'esame, compiuto dal giudice di primo grado, circa la legittimità del piano antirumore (di cui lo stesso risulta essere uno dei parametri di riferimento).
20. Per le ragioni sopra esposte, l'appello va respinto e, per l'effetto, va confermata la sentenza impugnata (con la conseguente caducazione della misura cautelare, emanata nel corso del giudizio).
21. 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. 4545/2021), come in epigrafe proposto, lo respinge.
Compensa le spese della presente fase 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