

Pubblicato il 30/04/2021

N. 03454/2021 REG.PROV.COLL.
N. 09491/2020 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 Quinta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 9491 del 2020, proposto da Padova Fly Service S.c. a r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Alessandro Calegari, Nicola Creuso, Stefania Lago e Andrea Manzi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio Andrea Manzi in Roma, via Confalonieri, 5;

contro

Enac - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, 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

Heron Air S.r.l. Air Support And Tactical Services, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Chiara Cacciavillani, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio in Roma, via G. Paisiello, 55;

per la riforma

della sentenza del Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (sezione seconda) n. 979 del 2020, resa tra le parti.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Enac - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e di Heron Air S.r.l. Air Support And Tactical Services;

Viste le memorie delle parti;

Visti tutti gli atti della causa;

Visti gli artt. 74 e 120, comma 10, cod. proc. amm.;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 22 aprile 2021, tenuta con le modalità previste dagli artt. 4 del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28, convertito dalla legge 25 giugno 2020, n. 70, e 25 del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, come modificato dall'art. 6, comma 1, lett. e), del decreto-legge 1 aprile 2021, n. 44, il Cons. Elena Quadri; nessuno è comparso per le parti;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Padova Fly Service S.c. a r.l. ha impugnato il provvedimento del 29 novembre 2019 di aggiudicazione alla controinteressata Heron Air S.r.l. dell'affidamento in concessione di durata ventennale dell'Aeroporto "Gino Allegri" di Padova.

Il Tribunale amministrativo regionale per il Veneto ha respinto il ricorso con sentenza n. 979 del 2020, appellata da Padova Fly per i seguenti motivi di diritto:

I) erroneità della sentenza appellata nella parte in cui dichiara infondate le censure dedotte relative alla tardiva acquisizione dei requisiti di partecipazione alla gara di cui ai punti 7.1 e 7.2 del disciplinare di gara, nonché alla carenza di tali requisiti;

II) erroneità ed ingiustizia della sentenza appellata nella parte in cui dichiara infondati i motivi inerenti l'omessa sottoscrizione, da parte dell'odierna appellata, dell'elaborato "C";

III) erroneità e ingiustizia della sentenza appellata nella parte in cui dichiara infondato il motivo di ricorso attinente alla produzione, nell'ambito dell'offerta tecnica di Heron Air, di un documento denominato "Piano industriale", in violazione delle previsioni del disciplinare di gara che prevedeva che l'offerta tecnica si componesse delle sole relazioni A, B e C, e in modo da alterare la *par condicio* tra i partecipanti alla gara.

Si sono costituiti per resistere all'appello Enac - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e Heron Air S.r.l. Air Support And Tactical Services.

Successivamente le parti hanno prodotto memorie a sostegno delle rispettive conclusioni.

All'udienza del 22 aprile 2021, tenuta con le modalità previste dagli artt. 4 del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28, convertito dalla legge 25 giugno 2020, n. 70, e 25 del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, come modificato dall'art. 6, comma 1, lett. e), del decreto-legge 1 aprile 2021, n. 44, l'appello è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

Giunge in decisione l'appello proposto da Padova Fly Service S.c. a r.l. contro la sentenza del Tribunale amministrativo regionale per il Veneto n. 979 del 2020 che ha respinto il ricorso (e i tre ricorsi per motivi aggiunti) per l'annullamento dell'aggiudicazione in favore della controinteressata Heron Air dell'affidamento in concessione di durata ventennale dell'Aeroporto "Gino Allegri" di Padova.

Il Collegio ritiene di assorbire l'esame dell'eccezione pregiudiziale, sollevata nel giudizio di primo grado e riproposta dall'amministrazione resistente ai sensi e per gli effetti dell'art. 101 c.p.a., relativa all'assunta irricevibilità del ricorso ai sensi dell'art. 120, comma 2-*bis*, c.p.a., ora abrogato, in considerazione dell'infondatezza nel merito dell'appello.

Con il primo motivo l'appellante ha dedotto l'erroneità della sentenza in relazione alla mancata acquisizione dell'esito della verifica dei requisiti di partecipazione (di idoneità e di capacità professionale) in capo alla

concorrente controinteressata nel termine previsto dalla *lex specialis*. In proposito, l'art. 7.2 del disciplinare (Requisito di capacità professionale) prevede che: *“I concorrenti che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte siano in possesso dei summenzionati requisiti li attesteranno conformemente al Modello C. I concorrenti che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte possiedono solo taluni dei predetti requisiti o non ne possiedono alcuno possono comunque partecipare alla gara presentando, con la domanda di partecipazione: • attestazione del/ dei requisito/ i (da 1 a 4) di cui siano già in possesso; • attestazione di impegno ad acquisire il/ i requisito/ i mancanti (da 1 a 4) entro sessanta (60) giorni dalla ricezione della comunicazione di aggiudicazione”*.

Heron Air avrebbe avuto formale comunicazione dell'aggiudicazione, disposta da Enac il 29 novembre 2019, quantomeno con nota trasmessa a mezzo pec il 16 dicembre 2019, versata in atti, oltre che del fatto che quell'aggiudicazione era sottoposta a verifica; quindi, avrebbe dovuto entrare in possesso dei requisiti di ammissione prescritti entro il 14 febbraio 2020.

Quanto al requisito previsto al n. 2) del punto 7.2 del disciplinare (per cui l'impresa deve avere *“oggetto sociale principale comprendente le seguenti attività: gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché attività connesse o collegate purché non a carattere prevalente”*), la necessaria modifica dell'oggetto sociale sarebbe stata deliberata dall'assemblea della società Heron Air solo il 10 marzo 2020.

Sarebbe mancante anche il requisito previsto al n. 4) del punto 7.2 del disciplinare (per il quale l'impresa deve possedere una *“dotazione di personale che preveda almeno: ... un responsabile tecnico, con specifiche competenze nei settori di safety ed operation, manutenzioni impianti ed infrastrutture di volo, nonché security, accreditato da ENAC”*). Invero, un accreditamento da parte di Enac, richiesto tardivamente (solo il 19 marzo 2020) sarebbe stato conseguito solo il 10 giugno 2020; Heron Air non avrebbe, quindi, né richiesto, né acquisito tempestivamente l'accreditamento del responsabile tecnico. Inoltre, sarebbe emerso che lo stesso responsabile tecnico indicato da Heron Air (Sig. Cristiano Deri), così

come gli altri soggetti indicati dalla Società, al momento della scadenza del termine di 60 giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione, erano carenti dei requisiti di ammissione prescritti dal disciplinare e dall'art. 5 del Regolamento Enac; in particolare, il responsabile tecnico avrebbe dichiarato nel suo *curriculum* solamente di essere pilota di *canadair* per la società Babcock, ed Enac stesso avrebbe ammesso nell'atto del 27 maggio 2020 della Direzione Aeroportuale Nord-Est che l'indicato Responsabile tecnico non era dotato delle competenze specifiche eccedenti il settore *security* e, in particolare, che era privo di specifiche competenze nel settore della manutenzione impianti e infrastrutture di volo.

La censura è infondata.

Il regolamento dell'Enac sull'affidamento degli aeroporti demaniali per l'aviazione generale all'art. 5 prevede, in ordine ai requisiti dei soggetti affidatari delle concessioni, quanto segue: *“1. Possono essere affidatari della concessione i soggetti dotati di personalità giuridica che abbiano come scopo sociale principale la gestione di infrastrutture e servizi per le attività indicate all'art. 1, comma 2 del presente Regolamento che diano evidenza di una gestione improntata a criteri di efficienza, efficacia ed economicità.*

I soggetti affidatari devono assicurare una sostenibilità economica adeguata a garantire l'operatività in sicurezza dell'aeroporto, nonché la valorizzazione degli immobili insistenti sul sedime aeroportuale.

2. La struttura organizzativa deve prevedere una dotazione di personale adeguata per assicurare i servizi di cui al successivo articolo 7 e l'assolvimento degli obblighi di cui all'art.8, in particolare:

a) un responsabile provvisto di autonomia decisionale, poteri di spesa e competenze adeguate ad assicurare le esigenze funzionali dell'aeroporto e che tutte le attività siano condotte con regolarità e sicurezza;

b) un responsabile tecnico, riconosciuto da ENAC che possieda competenze specifiche nei seguenti settori:

- safety ed operation;

- *manutenzione impianti e infrastrutture di volo;*
- *security*".

Sulla base di tali prescrizioni, il disciplinare di gara, all'art. 7.2 (Requisito di capacità professionale), dopo avere elencato i requisiti richiesti ("*1) forma giuridica di società di capitali, secondo le norme del codice civile ovvero secondo le norme del Paese ove ha sede il concorrente - con iscrizione presso il registro delle imprese competente o registro equivalente dello Stato di appartenenza;*

2) oggetto sociale principale comprendente le seguenti attività: gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché attività connesse o collegate purché non a carattere prevalente;

3) sede, anche secondaria, presso il Comune su cui insiste lo scalo aeroportuale oggetto della concessione oppure presso lo stesso scalo aeroportuale oggetto della concessione;

4) una dotazione di personale che preveda almeno:

- *un responsabile con autonomia decisionale, poteri di spesa e competenze adeguate ad assicurare le esigenze funzionali dell'aeroporto e la conduzione con regolarità e sicurezza delle attività aeroportuali;*

- *un responsabile tecnico, con specifiche competenze nei settori di safety ed operation, manutenzioni impianti ed infrastrutture di volo, nonché security, accreditato da ENAC*"), così dispone: "*I concorrenti che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte siano in possesso dei summenzionati requisiti li attesteranno conformemente al Modello C.*

I concorrenti che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte possiedono solo taluni dei predetti requisiti o non ne possiedono alcuno possono comunque partecipare alla gara presentando, con la domanda di partecipazione:

- *attestazione del/dei requisito/i (da 1 a 4) di cui siano già in possesso;*
- *attestazione di impegno ad acquisire il/i requisito/i mancanti (da 1 a 4) entro sessanta (60) giorni dalla ricezione della comunicazione di aggiudicazione.*

Tali attestazioni sono rese ai sensi del d.P.R. n. 445/2000, conforme allo schema di cui al Modello C) e sottoscritte dal legale rappresentante munito dei necessari poteri per impegnare l'operatore economico".

Come correttamente evidenziato dalle difese avversarie, la comunicazione del provvedimento di aggiudicazione da cui decorreva il termine di 60 giorni per acquisire i requisiti mancanti non può essere fatta coincidere con la comunicazione del 16 dicembre 2019, mediante la quale le concorrenti sono state rese edotte da Enac dell'adozione di un provvedimento di aggiudicazione in favore di Heron Air che era sottoposto a procedimento di annullamento in autotutela, dal momento che solo all'esito di quest'ultimo le concorrenti avrebbero potuto avere la conoscenza effettiva del provvedimento di aggiudicazione. Il che è avvenuto soltanto con la pubblicazione in data 21 gennaio 2020 del provvedimento di aggiudicazione sul sito istituzionale dell'Enac. Solo da questo momento, invero, si è potuta accertare definitivamente la volontà dell'Ente di aggiudicare la gara ad Heron Air e quindi solo da questo momento poteva essere fatto decorrere il termine in questione.

Di conseguenza, Heron Air del tutto legittimamente ha presentato la documentazione richiesta per attestare il possesso dei requisiti il 19 marzo 2020, entro il termine stabilito dal disciplinare di gara.

Più specificamente, con tale documentazione la Società ha comunicato (cfr. comunicazione di Heron Air del 19 marzo 2019 versata in atti):

di aver provveduto ad integrare l'oggetto sociale come richiesto dall'art.7.2 al punto 2;

di aver provveduto a dotarsi di un responsabile con autonomia decisionale, poteri di spesa e competenze adeguate ad assicurare le esigenze funzionali dell'aeroporto e la conduzione con regolarità e sicurezza delle attività aeroportuali; un responsabile tecnico, con specifiche competenze nei settori di *safety* ed *operation*, manutenzione impianti ed infrastrutture di volo, nonché *security* come richiesto dall'art. 7.2 al punto 4.

Contestualmente, ha chiesto:

la valutazione della struttura operativa e l'accreditamento del responsabile tecnico.

A tale comunicazione Heron Air ha allegato l'organigramma operativo della Società e la descrizione di quest'ultimo, dichiarando, per quanto qui interessa, che: *“Il ruolo di Responsabile Tecnico accentrerà le funzioni di responsabile della Safety e della Security, avrà competenze nei settori delle operazioni e della manutenzione degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali e di volo. Dal Direttore Tecnico dipenderanno due Deputy con competenze rispettivamente per la Safety e la Security; i due Deputy garantiranno lo svolgimento di tutte le attività previste in accordo alla vigente normativa. Il Direttore Tecnico sarà responsabile della supervisione delle attività di segreteria e dell'applicazione conforme alla vigente normativa delle procedure compiute, nonché di tutte le operazioni condotte sulle aree di movimento e limitatamente alle aree di manovra per la loro agibilità e per il rifornimento carburante. La funzione di Direttore Tecnico verrà ricoperta dal Sig. Deri Cristiano; Deputy Safety Sig. Andreon Adriano e Deputy Security Sig. Marcone Gennaro.*

Il Quality Manager e Compliance Monitoring Manager, nella fase iniziale delle operazioni, saranno accentrati con le rispettive funzioni nella stessa persona. Successivamente gli incarichi e le rispettive funzioni saranno divisi in capo a due distinti Manager. Il Quality Manager e Compliance Monitoring Manager sarà il Sig. Franco Arturo”.

Alla comunicazione la Società ha, altresì, allegato:

l'atto di modifica dell'oggetto sociale del 10 marzo 2020;

curriculum vitae ed attestati del direttore tecnico Deri Cristiano;

curriculum vitae del *deputy* alla *safety* Andreon Adriano;

curriculum vitae del *deputy* alla *security* Marcone Gennaro;

curriculum vitae del *quality manager* e *compliance monitoring manager* Franco Arturo.

Risulta legittima, dunque, la modifica dell'oggetto sociale, deliberata dall'assemblea della società Heron Air il 10 marzo 2020, entro il termine suddetto.

Inoltre, atteso che il termine di sessanta giorni era previsto dal disciplinare di gara in favore dell'aggiudicatario per dotarsi del requisito mancante, la

successiva attività istruttoria e valutativa di Enac si poneva quale valutazione tecnica, ai sensi dell'art. 5 del regolamento succitato.

Enac si è positivamente pronunciata mediante le sue strutture tecniche sul possesso dei requisiti in capo ad Heron Air con nota del 27 maggio, con cui, in relazione al processo di valutazione in atto riguardante la rispondenza ai requisiti da parte della Società ha appurato che quanto dichiarato in relazione alla formazione professionale nel campo della *Security* del candidato al ruolo di responsabile tecnico, Sig, Deri Cristiano, risponde ai criteri necessari, in base a quanto emerso dalla lettura della documentazione trasmessa, ritenuta sufficiente.

Inoltre, con nota del 10 giugno 2020, con riferimento alla valutazione della struttura operativa e all'accreditamento del responsabile tecnico, ha espresso parere favorevole in merito alla soluzione organizzativa proposta dalla Società "Heron Air" S.r.l., pur riservandosi ulteriori verifiche in relazione alla modifica per la funzione di responsabile generale annunciata dalla società e ravvisando la necessità che il responsabile tecnico acquisisca specifiche competenze nella manutenzione impianti ed infrastrutture di volo (co. 2b art. 5) o tramite specifici corsi di formazione ovvero avvalendosi eventualmente di competenze esterne a supporto, dandone riscontro prima dell'avvio delle operazioni.

L'accreditamento del responsabile tecnico da parte di Enac è stato, dunque, conseguito il 10 giugno 2020, ma ciò che rileva ai fini del possesso del requisito è che la richiesta di accreditamento sia stata effettuata tempestivamente da Heron Air, con istanza del 19 marzo 2020, atteso che già in quella data la Società era in possesso del requisito, successivamente verificato da Enac.

Riguardo all'assunta carenza delle competenze professionali nel settore della manutenzione impianti e infrastrutture di volo in capo al responsabile tecnico designato da Heron Air, deve ritenersi del tutto compatibile con quanto richiesto dal disciplinare di gara che l'Enac impartisca prescrizioni,

proporzionate al ruolo da ricoprire, in ordine a corsi di formazione, affiancamenti e attività, per integrare ulteriormente alcune competenze prima dell'avvio delle attività, nel momento in cui il candidato sia stato comunque valutato positivamente dall'Ente per l'insieme delle esperienze e titoli che ha presentato.

E' solo il caso di precisare conclusivamente sulla censura che la succitata positiva valutazione del possesso dei requisiti in capo ad Heron Air è stata effettuata da Enac nell'ambito dell'esercizio della sua spiccata discrezionalità tecnica, insindacabile perché non viziata da illogicità o incongruità manifeste.

Invero, per giurisprudenza consolidata, il sindacato di legittimità del giudice amministrativo sulla discrezionalità tecnica risulta confinato, salvi i casi di violazione delle regole formali, in uno spazio assai limitato, delineato da vizi macroscopici che emergono con immediatezza dall'esame della documentazione concernente il giudizio valutativo (errore sui presupposti, travisamento dei fatti, manifesta illogicità o erroneità, irragionevolezza). Sebbene il sindacato in tale ambito sia di tipo intrinseco, lo stesso è limitato ad ipotesi di mancata valutazione di circostanze di fatto ovvero ad irragionevolezza manifesta o palese travisamento dei fatti, atteso che il giudizio di discrezionalità tecnica costituisce espressione di un tipico potere valutativo riservato all'amministrazione.

Il sindacato non può, dunque, in alcun modo tradursi in una nuova verifica di merito, trattandosi di questione riservata all'esclusiva discrezionalità dell'amministrazione.

Nella specie, il giudizio dell'Enac non risulta inficiato da macroscopiche illegittimità, quali gravi e plateali errori di valutazione.

Con il secondo motivo l'appellante ha dedotto l'erroneità della sentenza per aver respinto la censura relativa alla mancata sottoscrizione di uno dei documenti (relazione C) dell'offerta tecnica della controinteressata, atteso che tale relazione sarebbe stata siglata solo nel frontespizio e nel retro del documento, ed inoltre le sottoscrizioni nel retro sarebbero apposte su pagine

non vidimate dai commissari di gara. Le sottoscrizioni apposte nel retro della relazione C) non coinciderebbero, in ogni caso, con quelle apposte dal legale rappresentante della società Heron Air su diversi documenti prodotti nel corso della gara: ciò inficerebbe la possibilità di riferire tale documento alla controinteressata.

In seguito al deposito integrale dell'offerta tecnica di Heron Air, è risultato che il documento conteneva l'apposizione del timbro della Società regolarmente siglato. L'appellante deduce che le sigle presenti sul timbro sarebbero state apposte in un secondo momento, perché non risulterebbero controsiglate, in quanto la controfirma da parte dei commissari di gara sarebbe stata apposta in parte del foglio diversa da quella dove è apposto il timbro con la sigla del rappresentante di Heron Air. Sul piano istruttorio, l'appellante ribadisce la richiesta di produzione in giudizio dell'originale cartaceo dell'offerta di Heron Air, con assegnazione di un conseguente termine per la proposizione di querela di falso.

Per le controparti l'appellante svolge al riguardo una mera illazione, senza veicolarla nello strumento processuale a ciò preordinato, che sarebbe consistito nel sottoporre la questione alla cognizione del giudice competente sulla questione pregiudiziale (attinente alla falsità del documento) mediante proposizione di querela di falso.

La censura è infondata.

Come correttamente osservato dal Tribunale amministrativo regionale per il Veneto in seguito all'istruttoria effettuata con ordinanza n. 498 del 4 giugno 2020, all'esito della quale è stato acquisito il documento in questione, nella fattispecie, non solo vi è la sigla apposta, sia nel frontespizio che nel retro del documento, sul timbro della società, ma la relazione C era inserita insieme alle altre relazioni, tutte regolarmente sottoscritte e che componevano l'offerta tecnica, in busta chiusa e sigillata, in plico chiuso e sigillato presentato da Heron Air. Le operazioni di gara relative all'apertura della busta B, avvenute in seduta pubblica alla presenza dei rappresentanti dei concorrenti e

consistenti nella verifica del contenuto della busta sulla base di quanto riportato nel disciplinare di gara, avevano proprio lo scopo di garantire che l'offerta tecnica nelle sue diverse componenti non fosse sostituita o modificata, una volta aperta la busta che la conteneva, per alterarne i contenuti dopo aver conosciuto l'offerta dell'altro concorrente.

L'apposizione della controfirma da parte dei commissari di gara in parte del foglio diversa da quella dove è apposto il timbro e la firma o sigla del rappresentante di Heron Air non può inficiare la finalità soddisfatta delle suddette operazioni di gara. Ed invero: *“Non è motivo di esclusione il fatto che la relazione tecnica illustrativa dell'offerta è stata firmata nel frontespizio e non pagina per pagina o, quanto meno, in calce, trattandosi di un esasperato formalismo, a maggior ragione se si considera che i documenti sono raccolti in un unico plico spillato e rilegato, per cui la circostanza che la sottoscrizione sia opposta all'inizio (sul frontespizio), anziché alla fine (in calce), è questione meramente formale e non inficia la primaria funzione della sottoscrizione, che è quella di attestare la provenienza della dichiarazione”* (Cons. Stato, sez. V, 28 febbraio 2019, n.1413).

Nella fattispecie in questione risulta, dunque, perfettamente accertata la provenienza del documento.

Con il terzo motivo l'appellante deduce l'erroneità della sentenza per aver respinto la censura relativa all'illegittima allegazione, nell'ambito dell'offerta tecnica di Heron Air, di un documento denominato “Piano industriale”, in violazione delle previsioni del disciplinare di gara che prevedeva che l'offerta tecnica si componesse delle sole relazioni A, B e C, in modo da alterare la *par condicio* tra i partecipanti alla gara.

Anche tale censura è infondata.

La ricorrente non riporta alcun elemento idoneo a sostenere la sua tesi, e in particolare in che modo il piano industriale abbia potuto condurre ad una valutazione della commissione tale da avvantaggiare Heron Air. Invero, il suddetto documento, che consiste in un mero allegato alla relazione A, come correttamente statuito dalla sentenza appellata, tratta gli stessi temi contenuti

in detta relazione A, oltre ad alcuni aspetti che sono oggetto delle relazioni B e C. E ciò si coglie anche dall'esame della relazione A, la cui introduzione richiama proprio l'allegato "*business plan*" (il succitato piano industriale) per meglio illustrare l'analisi del marketing e del contesto economico effettuata dalla relazione stessa.

Il piano industriale non è stato, dunque, oggetto di uno specifico giudizio da parte della commissione, avendo la stessa valutato i soli documenti presentati secondo le indicazioni del disciplinare di gara.

Ciò risulta evidente dall'esame dei verbali di valutazione, ove sono riportati solo gli elementi della relazione A "*Strategie societarie finalizzate allo sviluppo dell'attività di volo ed alla valorizzazione dell'infrastruttura aeroportuale nel contesto territoriale esistente, compatibilmente con la connotazione dello scalo quale aeroporto di aviazione generale*", e delle relazioni B e C, e non del suddetto piano industriale.

Alla luce delle suesposte considerazioni l'appello va respinto.

Sussistono, tuttavia, giusti motivi, in relazione alle peculiarità della presente controversia, per disporre l'integrale compensazione fra le parti delle spese di giudizio.

P.Q.M.

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

Spese compensate.

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

Così deciso nella camera di consiglio del giorno 22 aprile 2021, tenuta con le modalità previste dagli artt. 4 del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28, convertito dalla legge 25 giugno 2020, n. 70, e 25 del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, come modificato dall'art. 6, comma 1, lett. e), del decreto-legge 1 aprile 2021, n. 44, con l'intervento dei magistrati:

Luciano Barra Caracciolo, Presidente

Fabio Franconiero, Consigliere

Federico Di Matteo, Consigliere

Stefano Fantini, Consigliere

Elena Quadri, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE

Elena Quadri

IL PRESIDENTE

Luciano Barra Caracciolo

IL SEGRETARIO