

# Giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto di un impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL

T.A.R. Lazio - Roma, Sez. III 6 dicembre 2022, n. 12268 - Grandi Trasporti Marittimi S.p.A. (avv.ti Cairoli, Salvini e Pelà) c. Ministero della transizione ecologica ed a. (Avv. gen. Stato) ed a.

**Ambiente - Giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto di un impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL.**

(*Omissis*)

FATTO

1. Con il proposto gravame parte ricorrente ha impugnato il decreto in epigrafe individuato del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero della Cultura, recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale reso ai sensi dell'art. 25, comma 2, d.lgs. n. 152/2006, per il progetto di un "Terminal GNL (Gas Naturale Liquefatto) nel Porto Canale di Cagliari – Impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL", unitamente ai connessi pareri tecnici espressi in senso favorevole (rispettivamente, della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, dell'Istituto Superiore di Sanità e dell'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, con l'apposizione di specifiche condizioni ambientali).

1.1. Nell'ambito della preliminare ricostruzione in fatto, parte ricorrente espone l'articolato procedimento conducente all'adozione degli atti gravati; riporta altresì gli elementi connotanti la posizione vantata rispetto ai medesimi atti, riferendo in proposito di svolgere da oltre un ventennio l'attività di gestione di una linea marittima di trasporto merci che collega il Porto Canale di Cagliari e quello di Marina di Carrara. Essa dichiara di detenere l'intero capitale di altra società (in forma di s.r.l.) titolare di una concessione demaniale insistente su un tratto della banchina del Porto Canale, presso cui attraccano le navi per l'esercizio della medesima attività di trasporto. Al riguardo, evidenzia pure la prossimità – alla suddetta banchina in concessione nonché all'area su cui insiste un fabbricato di proprietà della società stessa – dell'ubicazione territoriale dell'impianto GNL di cui trattasi, come emergente dalla descrizione del progetto nell'ambito della Relazione generale "Elaborati Tecnici e Specialistici" allegata all'istanza avanzata dal proponente (odierno controinteressato) ex art. 23 d.lgs. n. 152/2006.

La ricorrente sottolinea, inoltre, la coincidenza della banchina identificata per lo scarico del GNL (tramite le navi metaniere) con quella attualmente utilizzata dalle navi che viaggiano per la ricorrente stessa, come espressamente riportato nella medesima Relazione al punto 11.2 relativo alla "Area in banchina".

1.2. Alla luce delle dedotte circostanze in fatto, invoca – in via preliminare all'articolazione dei motivi di doglianza – la propria legittimazione ad agire sulla base di un interesse qualificato rinvenibile nello stabile collegamento con la zona oggetto della realizzazione del suddetto Terminal GNL, alla luce del criterio della c.d. "vicinitas" elaborato in sede giurisprudenziale al fine di radicare l'interesse a ricorrere avverso la realizzazione di un'opera pubblica.

2. Nel premettere una ricostruzione normativa della procedura di VIA (alla luce della relativa *ratio*) e delle varie fasi di articolazione con riguardo alla specifica ipotesi in considerazione – riconducibile, in particolare, agli impianti di cui all'Allegato II, n. 1), della Parte II del medesimo d.lgs. n. 152/2006, assoggettati alla competenza statale – affida il proposto ricorso a due motivi di doglianza, inerenti alla dedotta violazione di legge nonché al prospettato eccesso di potere sotto plurimi profili.

2.1. Con il primo motivo di gravame, la società ricorrente lamenta la violazione dell'articolo 22 d.lgs. n. 152/2006 (come modificato per effetto dell'art. 11, comma 1, d.lgs. n. 104/2017 applicabile alla fattispecie in esame) ed in particolare della disposizione contemplata al comma terzo, lettera d), laddove è previsto che lo studio di impatto ambientale redatto dal proponente l'istanza di VIA ex art. 23 d.lgs. n. 152/2006 debba contenere "*una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali*".

In proposito, deduce come l'analisi delle possibili alternative al progetto, riportata nell'ambito della "Sintesi non tecnica" contenuta nell'istanza avanzata dal proponente controinteressato (e riprodotta nel successivo "Studio di compatibilità ambientale" in sede di integrazioni alla proposta medesima), non possa in alcun modo soddisfare i requisiti richiesti *ex lege* per la valutazione di dette alternative. Essa invoca l'orientamento giurisprudenziale sul punto maturato volto a valorizzare la necessità di una valutazione in concreto del sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita, da condurre alla luce delle alternative possibili e dei riflessi della stessa "opzione-zero" (ossia, dell'ipotesi di mancata realizzazione dell'impianto).

Nello specifico, denuncia il carattere meramente formale dell'analisi svolta dal soggetto proponente – riportata nello

“Studio di impatto ambientale”, a suo dire inidonea a soddisfare i requisiti sostanziali che una valutazione concreta delle varie alternative al progetto dovrebbe avere. Sicché deduce in proposito da un lato la genericità delle argomentazioni circa il confronto tra i benefici per l’ambiente derivanti dalla realizzazione o meno dell’impianto in quanto attingenti ad elementi meramente valutativi che non tengono conto dei precisi effetti sull’ambiente in un’area prossima ad insediamenti abitativi e inserita in un contesto ambientale e paesaggistico di pregio. Dall’altro lato, evidenzia l’erroneità della valutazione del presunto indotto economico che conseguirebbe alla realizzazione dell’impianto, perché basata su una mera eventualità e priva della necessaria considerazione circa la sostanziale limitazione alle attività economiche già presenti nell’area interessata (tra cui, nello specifico, quella di trasporto merci esercitata dal medesimo ricorrente) a causa della prossimità di un impianto così invasivo e fonte di notevole rischio.

Secondo la prospettazione di parte ricorrente, la dedotta carenza sul piano motivazionale della valutazione dell’opzione zero – in quanto incompleta, illogica e contraddittoria – avrebbe viziato l’intero procedimento di VIA con conseguente illegittimità del decreto gravato (unitamente ai correlati pareri, tra cui in primis quello reso dalla Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale, parimenti impugnato), determinando altresì una evidente violazione del principio di tutela della salute, individuale e pubblica, nonché del principio di libertà di impresa e di iniziativa economica.

Aggiunge il ricorrente che le medesime carenze motivazionali riguarderebbero anche l’analisi svolta con riferimento alle due opzioni alternative (in specie, l’“Alternativa CACIP” e l’“Alternativa banchina Ovest”) in quanto meramente fittizia e formalistica. Lamenta sul punto la collocazione di entrambe le aree – oggetto delle alternative prospettate – nel medesimo bacino territoriale (del Porto Canale di Cagliari) e alla stessa distanza (di soli 1.000 metri circa) dal sito prescelto per la realizzazione dell’impianto de quo, nonché l’evidente fungibilità tra le opzioni medesime che quindi non costituirebbero valide alternative alla soluzione progettuale prescelta, con conseguente frustrazione dell’orientamento giurisprudenziale sviluppatosi circa le “informazioni” richieste ex art. 22, comma 3, lett. d), d.lgs. n. 152/2006.

2.2. Con il secondo motivo di gravame la società ricorrente, evidenziando la portata assorbente delle precedenti censure formulate, intende dedurre nel concreto i vizi istruttori e le carenze motivazionali da cui risulterebbe affetta l’intera procedura di VIA, integranti violazione della normativa nazionale ed europea in materia di tutela ambientale nonché di principi di libertà di iniziativa economica e imprenditoriale sancita a livello costituzionale. La ricorrente si riferisce ora alla scelta di localizzazione del Terminal GNL, nell’area del Porto Canale limitrofa alle aree di sua pertinenza, quale la banchina in concessione sul cui Terminal attraccano le navi di proprietà della stessa in qualità di titolare della linea di trasporto marittimo.

Essa prospetta allora tre specifici profili di criticità, assunti quali indici concreti dell’erroneità dell’apprezzamento condotto dalle varie Amministrazioni coinvolte nel procedimento de quo, suscettibile di sindacato giudiziale secondo l’orientamento accolto dalla sentenza Cons. Stato, sez. II, 8 marzo 2021, n. 1902, espressamente richiamata.

2.2.1. Al riguardo, deduce innanzitutto l’inidoneità dell’area prescelta ad ospitare un Terminal GNL, perché collocata in un contesto di estrema rilevanza ambientale connesso al tessuto economico-sociale preesistente connotato dalla presenza di impianti produttivi essenzialmente relativi a servizi (non a produzione industriale) oltre che dalla vicinanza ad insediamenti abitativi e produttivi, considerati i possibili rischi per la salute e la sicurezza pubblica attesa l’eventualità, nell’ipotesi di perdita di gas in fase di carico/scarico del GNL, di una nube incendiaria come rilevato nell’ambito del documento denominato “Studio di manovrabilità e navigabilità portuale” (punto 3.7.1).

Prospetta altresì l’evidente diversità delle condizioni di localizzazione del progetto di cui trattasi rispetto agli impianti simili già esistenti a livello europeo indicati come termini di confronto nell’ambito della medesima “Relazione generale” presentata dal soggetto proponente.

2.2.2. Deduce, inoltre, l’irreparabile pregiudizio per l’operatività degli utenti del Porto Canale sui terminali confinanti con la banchina dell’impianto GNL, tra cui la stessa ricorrente. Essa, sulla banchina detenuta in concessione, svolge tutte le operazioni di carico e scarico delle navi nonché le operazioni di terminal portuale connesse all’esercizio dell’attività di trasporto di merci. Siffatto pregiudizio sarebbe determinato dall’installazione, su parte della banchina, dei bracci di carico del GNL necessari a rifornire l’impianto di degassificazione e le navi gasiere e di piccola taglia nonché dalle attività di ormeggio, scarico e disormeggio delle navi metaniere. Tanto alla luce dei tempi di durata complessiva delle relative operazioni indicati dalla società proponente al punto 4.1 “Dati tecnici di operatività” della presentata Relazione Generale al “Rapporto preliminare di Sicurezza”, nonché rispetto alla programmazione del traffico portuale e alle esigenze di sicurezza delle manovre di ingresso e uscita dal porto.

Pertanto la ricorrente censura l’omessa considerazione e/o la sottovalutazione dei suddetti elementi, lamentando un travisamento fattuale laddove viene ipotizzato lo spostamento sulla banchina ovest del Porto del terminal in uso da parte di essa.

2.2.3. Si duole, infine, della carenza di istruttoria anche con riguardo ai profili inerenti alle misure di sicurezza predisposte dalla società proponente con riferimento alle funzionalità del Terminal GNL, con riguardo all’ipotesi di operatività congiunta con altri utilizzatori presso la medesima banchina, nonché al rischio di incidenti all’interno della predetta area registratisi per impianti simili a quello di cui trattasi.

A suo dire, tali profili sarebbero insufficienti a tutelare l’ambiente, la popolazione e gli stabilimenti produttivi situati nei pressi del Porto nonché gli stessi utenti, alla luce del contenuto dello studio di valutazione di impatto sanitario (VIS) e del

conseguente parere dell'ISS. In tali documenti, con motivazione generica e contraddittoria, i suddetti aspetti risulterebbero sottostimati, riflettendosi le dedotte carenze – inficianti la fase procedimentale – sul provvedimento finale di VIA in termini di denunciata illegittimità per eccesso di potere.

2.3. In conclusione, parte ricorrente chiede l'annullamento dei provvedimenti impugnati, previa sospensione in via cautelare.

3. Le amministrazioni intime e la società controinteressata si sono costituite in giudizio per resistere al ricorso.

4. In vista della camera di consiglio fissata per la trattazione dell'istanza cautelare, parte ricorrente e la società controinteressata hanno depositato rispettiva documentazione.

4.1. La società controinteressata ha altresì prodotto memoria difensiva, recante l'articolazione delle ragioni dedotte a supporto della sostenuta inammissibilità e infondatezza del ricorso.

4.2. Parte ricorrente ha poi avanzato istanza di abbinamento al merito.

5. Alla camera di consiglio del 23 giugno 2021 la Sezione, preso atto della domanda formulata dalla società ricorrente, ha rinviato la causa a data da destinarsi, invitando le parti a depositare istanza di prelievo al fine della fissazione dell'udienza di merito, come riportato nel relativo verbale.

6. In vista dell'udienza di merito, le parti in causa hanno depositato memoria ex art. 73 c.p.a.

6.1. La ricorrente e la controinteressata hanno altresì depositato memoria di replica.

7. All'udienza pubblica del 12 ottobre 2022 la causa è stata trattenuta in decisione.

## DIRITTO

1. Preliminarmente va disattesa l'eccezione di inammissibilità del ricorso formulata dalla società controinteressata sull'assunto della dedotta carenza di legittimazione ed interesse ad agire in capo alla società ricorrente.

1.1. In proposito, il Collegio intende aderire all'orientamento giurisprudenziale sviluppatosi in punto di condizioni dell'azione nel caso di provvedimenti connotati da un impatto a livello ambientale alla luce dell'enucleato criterio della c.d. "vicinitas", in forza del quale la circostanza che i soggetti privati "... vivano abitualmente in prossimità del sito prescelto per la realizzazione dell'intervento o comunque abbiano uno stabile e significativo collegamento con esso ..." rappresenta un elemento di per sé sufficiente a radicare la legittimazione e l'interesse a ricorrere, contribuendo il criterio territoriale a differenziare interessi già qualificati a livello costituzionale in quanto involgenti il bene della salute, individuale e pubblica, nonché a configurarne l'incidenza lesiva in base alla portata delle possibili esternalità negative (in tal senso, cfr. ex multis, Cons. Stato, sez. IV, sent. 9 novembre 2020, n. 6862 e Cons. Stato, sez. II, sent. 10 marzo 2021, n. 2056).

1.2. Ciò posto, va osservato che gli elementi sul punto allegati in ricorso appaiono idonei a dimostrare l'esistenza di "uno stabile e significativo collegamento" con il luogo prescelto per la realizzazione dell'impianto de quo, in quanto attestanti l'evidenziata prossimità con le aree di svolgimento dell'attività di impresa esercitata dalla società ricorrente, con conseguente radicamento – alla luce dell'orientamento giurisprudenziale sopra richiamato – della legittimazione e dell'interesse ad agire in capo alla ricorrente medesima avverso il provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA).

2. Nel merito, il ricorso non è suscettibile di accoglimento, per le ragioni di seguito illustrate.

2.1. I due motivi di doglianza proposti in ricorso possono essere esaminati congiuntamente, in quanto involgenti censure essenzialmente coincidenti ovvero strettamente connesse sul piano logico-giuridico.

2.2. La questione posta all'esame del Collegio, in particolare, investe la valutazione di impatto ambientale (VIA) condotta ex art. 25 d.l.gs. n. 152/2006 con specifico riguardo alla prescelta localizzazione dell'impianto (nella specie, riferito alla realizzazione di Terminale per lo stoccaggio e la rigassificazione di gas naturale liquefatto – GNL) all'interno del Porto Canale di Cagliari in zona demaniale, sotto un duplice profilo: *i*) da un lato, rispetto all'esame delle "alternative ragionevoli" inclusa la c.d. "opzione zero" – relativa all'ipotesi di mancata realizzazione dell'intervento – quale elemento necessario dello "studio di impatto ambientale" elaborato dal proponente a corredo dell'avanzata istanza di VIA, in base al combinato disposto degli articoli 22, comma 3, lett. d), e 23, comma 1, lett. b), d.l.gs. n. 152/2006; *ii*) dall'altro, rispetto alla considerazione degli effetti del progetto su molteplici fattori involgenti i diversi interessi coinvolti (pubblici e privati), riconducibili in particolare ai possibili rischi per la salute della popolazione e per la sicurezza pubblica, nonché alle ricadute in termini pregiudizievoli sugli interessi privati connessi all'esercizio delle attività economiche già presenti nell'area portuale (coincidente con il sito prescelto ovvero ad esso limitrofa) tra cui, in particolare, quelli inerenti all'attività imprenditoriale svolta dalla ricorrente medesima.

3. Alla disamina nel merito delle censure articolate giova premettere un breve richiamo, per i profili di interesse ai fini della presente controversia, agli approdi ermeneutici della prevalente giurisprudenza amministrativa circa l'individuazione della funzione precipua del procedimento di VIA e della natura giuridica del potere esercitato dall'Amministrazione, ai fini della conseguente delimitazione del sindacato giudiziale ammesso sui relativi atti.

3.1. In proposito è stato evidenziato, alla luce del vigente quadro normativo in materia (a livello europeo e nazionale), che "La V.I.A. è configurata come procedura amministrativa di supporto per l'autorità competente finalizzata ad



individuare, descrivere e valutare gli impatti ambientali di un'opera, il cui progetto è sottoposto ad approvazione o autorizzazione. In altri termini, trattasi di un procedimento di valutazione ex ante degli effetti prodotti sull'ambiente da determinati interventi progettuali, il cui obiettivo è proteggere la salute umana, migliorare la qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie, conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema, promuovere uno sviluppo economico sostenibile (cfr. art. 3, direttiva n. 85/337/CEE e successive modifiche apportate dalla direttiva n. 97/11/CE). Essa mira a stabilire, e conseguentemente governare in termini di soluzioni più idonee al perseguimento di ridotti obiettivi di salvaguardia, gli effetti sull'ambiente di determinate progettualità. Tali effetti, comunemente suscettibili nel concetto di "impatto ambientale", si identificano nella alterazione "qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa" che viene a prodursi sull'ambiente, laddove quest'ultimo a sua volta è identificato in un ampio contenitore, costituito dal "sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti" (art. 5, comma 1, lett. b) e c), del D.Lgs. n. 152 del 2006) (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. 7 settembre 2020, n. 5379).

Nell'evidenziare la portata dell'istituto – "... finalizzato alla tutela preventiva dell'ambiente inteso in senso ampio" – e "... la natura ampiamente discrezionale delle scelte effettuate, giustificate alla luce dei valori primari ed assoluti coinvolti ...", è stato chiarito che "... nel rendere il giudizio di valutazione di impatto ambientale, l'amministrazione esercita una amplissima discrezionalità che non si esaurisce in un mero giudizio tecnico, in quanto tale suscettibile di verifica tout court sulla base di oggettivi criteri di misurazione, ma presenta al contempo profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa e istituzionale in relazione all'apprezzamento degli interessi pubblici e privati coinvolti" (in tal senso, cfr. da ultimo Cons. St., sez. IV, sent. 14 marzo 2022, n. 1761).

3.2. Dalla ricostruzione dell'esatta natura del potere esercitato dall'Amministrazione in sede di VIA discende che "il controllo del giudice amministrativo sulle valutazioni discrezionali deve essere svolto extrinsecus, nei limiti della rilevanza ictu oculi dei vizi di legittimità dedotti, essendo diretto ad accertare il ricorrere di seri indici di invalidità e non alla sostituzione dell'amministrazione", in base al principio di separazione dei poteri.

Ne consegue, sul piano della perimetrazione del controllo giudiziale sugli atti amministrativi recanti la valutazione di impatto ambientale in quanto espressivi di ampia discrezionalità amministrativa, che "... il sindacato sulla motivazione delle valutazioni discrezionali: I) deve essere rigorosamente mantenuto sul piano della verifica della non pretestuosità della valutazione degli elementi di fatto acquisiti; II) non può avvalersi di criteri che portano ad evidenziare la mera non divisibilità della valutazione stessa; III) deve tenere distinti i profili meramente accertativi da quelli valutativi (a più alto tasso di opinabilità) rimessi all'organo amministrativo, potendo esercitare più penetranti controlli, anche mediante c.t.u. o verifica, solo avuto riguardo ai primi..." (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. n. 1761/2022, cit., e i precedenti giurisprudenziali ivi richiamati).

Si perviene, dunque, alla conclusione che "... il sindacato del giudice amministrativo in materia è necessariamente limitato alla manifesta illogicità ed incongruità, al travisamento dei fatti o a macroscopici difetti di istruttoria (come nei casi in cui l'istruttoria sia mancata o sia stata svolta in modo inadeguato ...) o quando l'atto sia privo di idonea motivazione" (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. n. 5379/2020; in termini analoghi, cfr. ex multis Cons. St., sez. IV, sent. n. 1761/2022, cit.).

3.3. Per quanto concerne, in particolare, il profilo motivazionale ed istruttorio nel caso di provvedimenti di VIA – ai fini del relativo controllo giudiziale – è stato altresì precisato in sede interpretativa che "il modello procedimentale vigente nel nostro ordinamento impone all'autorità procedente di esplicitare le ragioni sulla base delle quali è stata effettuata la comparazione tra i benefici dell'opera da un lato e, dall'altro, i potenziali impatti pregiudizievoli per l'ambiente, con riferimento ai contributi istruttori acquisiti nel corso del procedimento" (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. n. 5379/2020, cit.).

4. Facendo applicazione alla fattispecie per cui è causa degli esposti principi declinati in ambito giurisprudenziale, va rilevato – alla luce del contenuto degli atti procedurali depositati in giudizio e delle risultanze documentali in atti – che gli elementi dedotti in ricorso a fondamento dei vizi denunciati non configurano macroscopici difetti di istruttoria ovvero carenza di idonea motivazione, né tantomeno integrano ipotesi di manifesta illogicità e incongruità ovvero di travisamento fattuale in ordine alla compiuta valutazione di impatto ambientale, nei limiti del sindacato ammesso in sede giudiziale a fronte di atti – come quelli oggetto di gravame nella presente sede – connotati da ampia discrezionalità amministrativa.

5. In proposito, seguendo nella disamina delle censure l'ordine delle questioni posto in ricorso, va anzitutto evidenziato che non sussistono i denunciati vizi incentrati sulla dedotta violazione dell'articolo 22, comma 3, lett. d), d.lgs. n. 152/2006.

5.1. In via preliminare, giova ricostruire il quadro normativo di riferimento per i profili di specifico interesse.

L'articolo 23 del d.lgs. n. 152/2006, nel disciplinare la presentazione dell'istanza e l'avvio del procedimento di VIA, annovera tra la prevista documentazione a corredo dell'istanza medesima il c.d. "studio di impatto ambientale" (SIA) elaborato dal proponente (cfr. comma 1, lettera "b").



L'invocato articolo 22 dello stesso decreto legislativo, del delineare il contenuto dello studio di impatto ambientale predisposto dal soggetto proponente, include tra le informazioni minime da riportare *“una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”* (cfr. comma 3, lettera “d”).

Infine, il successivo articolo 25 del suddetto decreto specifica al comma 1 che *“L'autorità competente valuta la documentazione acquisita tenendo debitamente conto dello studio di impatto ambientale”* – includente l'indicazione dei profili sopra menzionati – oltre che *“delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente, nonché dai risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma degli articoli 24 e 32”*.

5.2. In sede interpretativa, sul punto è stato evidenziato che *“Tali previsioni ... stabiliscono di identificare e valutare le alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, e di indicare espressamente le ragioni della scelta effettuata e ciò al chiaro fine di rendere la scelta trasparente e di evitare attività che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari a soddisfare l'interesse sotteso all'iniziativa. In altri termini, l'Autorità procedente è tenuta a valutare le possibili alternative alla soluzione proposta, ivi compresa l'alternativa di non realizzazione dell'intervento in quanto inutile o poco utile o comunque utile in maniera insufficiente a renderlo prevalente sugli interessi contrapposti, e deve compiere un attento e puntuale bilanciamento dei delicati e rilevanti interessi in gioco al fine di privilegiare la soluzione maggiormente funzionale al perseguimento del pubblico interesse e maggiormente idonea a non ledere inutilmente, o in maniera sproporzionata, gli altri interessi, pubblici e privati, coinvolti”* (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. 29 novembre 2018, n. 6777).

6. Ciò posto, alla luce della documentazione in atti va anzitutto rilevato che lo studio di impatto ambientale predisposto dal soggetto proponente (odierno controinteressato) reca l'espressa indicazione delle alternative prese in esame – quali, in particolare, l'opzione “zero” e due soluzioni progettuali alternative parimenti insistenti sulla zona del Porto Canale (rispettivamente, al lato Nord e a quello opposto sul fronte Ovest) – unitamente alla relativa analisi, includente da un lato il confronto dei vantaggi e svantaggi correlati all'ipotesi di mancata realizzazione dell'intervento, dall'altro le criticità connesse alla diversa localizzazione dell'impianto (nei due siti alternativi considerati) rispetto alla realizzazione e alla conseguente gestione dell'opera nonché dell'ambiente in cui l'opera stessa si inserisce rispetto all'ubicazione prescelta in considerazione degli aspetti ivi evidenziati (cfr. documento n. 11 depositato dalla società controinteressata il 21 giugno 2021, pagine 121 ss. e pagina 19).

Giova a tal fine precisare le caratteristiche principali dell'opera, espressamente indicate negli atti procedurali: il progetto, in particolare, prevede la realizzazione di un impianto di stoccaggio e rigassificazione caratterizzato da una struttura in banchina per la connessione e lo scarico del GNL dalle navi metaniere, un complesso di tubazioni criogeniche per il trasporto del fluido nell'impianto, un sistema di stoccaggio, pompaggio e rigassificazione di parte del GNL stoccato, oltre ad una stazione per il filtraggio, la misura e l'odorizzazione del gas naturale, propedeutica e necessaria per l'immissione del gas nelle reti di trasporto (in tal senso, cfr. tra l'altro il decreto n. 103/2021, recante il giudizio di compatibilità ambientale, in specie pag. 2).

6.1. Muovendo per comodità espositiva dall'esame delle censure incentrate sull'analisi delle soluzioni alternative richiesta in base al richiamato articolo 22, comma 3, lettera d), va altresì rilevato – sulla scorta delle risultanze documentali in atti inerenti all'articolazione della fase procedimentale – che dall'espletato procedimento di VIA emergono ulteriori riferimenti, all'esito delle integrazioni documentali fornite dal proponente medesimo, come evidenziato dalla stessa Regione interessata, alle ragioni esposte a giustificazione della scelta di escludere le indicate soluzioni alternative in termini di localizzazione, rappresentate in particolare dal carattere “strategico” dell'ubicazione prescelta *“... in virtù della presenza del Porto canale che, senza ulteriori infrastrutturazioni, andrebbe a costituire un polo nel Mediterraneo per il rifornimento di GNL per il trasporto marittimo (Bunkering Point)”* (cfr. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, n. 3057 del 5 luglio 2019, di cui al doc. n. 4 depositato dalla controinteressata, pag. 15).

Dagli atti di causa emerge, inoltre, l'esplicita presa d'atto dell'Amministrazione competente circa i criteri di scelta per l'ubicazione dell'impianto (rispetto alle soluzioni alternative prospettate) esternati dal proponente nello studio di impatto ambientale. Si tratta in particolare delle *“condizioni di sicurezza in caso di evento accidentale o di uno stato di emergenza che richiede l'immediato allontanamento della nave dall'area portuale”, “le destinazioni d'uso già previste per aree alternative”, “le caratteristiche di manovrabilità”*. Segue poi la valutazione, ad opera della stessa P.A., in ordine all'avvenuto esame e confronto dell'ubicazione prescelta con le soluzioni alternative indicate e alle esposte motivazioni a sostegno della scelta definitiva, con condivisione dei relativi esiti (cfr. parere n. 3057/2019, cit., pagine 20 e 46).

Non risulta dunque fondata, alla luce delle risultanze degli atti del procedimento di VIA depositati in giudizio (incluso il gravato parere di VIA, sui punti richiamati non oggetto di contestazione), la prospettazione in ricorso circa l'asserito carattere “fittizio” delle soluzioni alternative indicate e il presunto carattere meramente “formale” della relativa analisi.

Non può, inoltre, condividersi l'argomentazione addotta a supporto della sostenuta “non ragionevolezza” delle soluzioni alternative proposte in quanto insistenti sulla medesima area (cioè, la zona del Porto Canale di Cagliari). Risultano infatti,

esplicitate dal proponente in SIA sottoposto all'Amministrazione competente (cfr. doc. n. 11, cit., in specie pagine 5 e 6), le ragioni alla base dell'individuazione del Porto Canale di Cagliari, nel cui ambito sono state identificate le soluzioni progettuali, ossia quella prescelta e le due soluzioni alternative. Il Porto Canale costituisce l'unico porto della Sardegna incluso tra i 14 porti italiani "core" delle reti transeuropee di trasporto (Reti TEN-T) del Regolamento UE 1315/2013 individuati per garantire la "disponibilità di combustibili puliti alternativi". Inoltre, il Porto Canale è posto in un'area complessivamente limitrofa al tracciato delle reti di trasporto del gas GPL (Gas Petrolio Liquefatto) esistenti a servizio dell'area vasta di Cagliari – con conseguente agevolazione del collegamento del progetto di terminal GNL alla rete già esistente a servizio dell'area vasta di Cagliari – oltre che collocato in prossimità al luogo di ubicazione del progetto di metanodotto (vicino alla dorsale Sarroch/Oristano/Porto Torres).

Gli elementi indicati – non oggetto di specifica contestazione da parte della società ricorrente – valgono dunque ad escludere l'asserita irragionevolezza delle soluzioni alternative proposte, non potendo dunque configurare sotto tale profilo la dedotta violazione dell'art. 22, comma 3, lettera d), d.lgs. n. 152/2006.

6.2. Proseguendo la disamina del motivo di doglianza con riguardo alle proposte censure focalizzate sulla "opzione zero", va altresì rilevato – sulla scorta delle risultanze documentali in atti inerenti all'articolazione della fase procedimentale – che pure sotto tale profilo emerge, dall'espletato procedimento di VIA, la valutazione in concreto condotta dall'Amministrazione tramite l'esplicita presa d'atto dell'operato confronto tra benefici ed effetti negativi (per quanto concerne l'impatto sulle varie componenti ambientali) correlati all'ipotesi di mancata realizzazione del progetto.

Emerge altresì la condivisione finale dei relativi esiti sul piano valutativo (cfr. parere n. 3057/2019, cit., pagine 20, 21 e 46), riconducibili all'esposta considerazione che "la mancata realizzazione dell'opera non consentirebbe l'impiego di GNL, con i benefici che ne derivano in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più larga scala".

In tale contesto emerge al riguardo la puntuale indicazione che "il progetto riveste un valore strategico per ... la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi come delineato dalla programmazione comunitaria, nazionale e regionale", considerato che la "Regione Sardegna ... risulta ancorata caratterizzata dalla assenza di una rete di trasporto del gas naturale", contribuendo dunque alla "metanizzazione dell'isola" tramite l'impiego e lo sviluppo di "una rete di distribuzione in ambito regionale di una fonte energetica a basso impatto ambientale, quale il GNL, a scapito delle fonti fossili tradizionali e maggiormente inquinanti", con relativo "contributo al miglioramento della qualità dell'aria" (cfr. parere n. 3057/2019, pagine 20 e 21, cit.).

Tramite le esposte considerazioni, dunque, il provvedimento di VIA, nel recepire integralmente il contenuto del parere reso dalla Commissione tecnica di verifica (cfr. decreto n. 103/2021, pagine 3 e 4), dà conto sul piano motivazionale della valutazione comparativa sul punto condotta in concreto nonché della correlata istruttoria svolta nel contesto dell'articolato procedimento posto in essere ex artt. 23 e 24 d.lgs. n. 152/2006 – implicante il coinvolgimento di una pluralità di amministrazioni per gli aspetti di relativa pertinenza – le cui distinte fasi trovano puntuale ricostruzione nelle premesse al decreto recante il giudizio di compatibilità ambientale, nonché in alcuni passaggi riportati nel testo del parere reso dalla Commissione tecnica di VIA-VAS.

In tale contesto, non vale ad inficiare la valutazione sul punto effettuata l'ulteriore censura connessa al denunciato travisamento fattuale asseritamente viziante l'apprezzamento in termini favorevoli del ravvisato "impulso alle attività produttive portuali" quale vantaggio correlato alla realizzazione del progetto. La prospettazione in ricorso (circa le ricadute negative sulle attività produttive in essere nella zona portuale associate alla realizzazione e all'esercizio dell'impianto de quo), infatti, da un lato appare fondata su argomentazioni generiche non supportate da elementi concreti. Dall'altro, sottende una ricostruzione dell'apprezzamento rimesso all'Amministrazione non corrispondente al modello normativo, implicante un "bilanciamento dei delicati e rilevanti interessi in gioco" secondo l'interpretazione delineata in sede giurisprudenziale (in tal senso, cfr. ex multis Cons. St., sez. IV, sent. n. 6777/2018, cit.).

Le argomentazioni sul punto prospettate, infatti, non si conciliano con il carattere complessivo della valutazione spettante all'Amministrazione: l'apprezzamento in concreto condotto investe, nel caso di specie, i benefici in termini socioeconomici associati all'intervento non solo "in ambito locale" ma anche "su vasta scala", con specifico riguardo all' "incremento della sicurezza e della diversificazione degli approvvigionamenti e della fornitura energetica, favorendo gli utenti finali in termini di potenziale riduzione delle tariffe per effetto dei meccanismi di concorrenza" (cfr. parere n. 3057/2019, pag. 20, cit.).

7. Le ulteriori censure, prospettate nell'ambito del medesimo motivo, involgono profili attinenti all'asserita mancata considerazione dei precipi effetti negativi dell'opera sull'ambiente circostante, poi ulteriormente sviluppati nell'articolazione del secondo motivo, focalizzato sulla prospettazione di tre criticità inficianti l'apprezzamento condotto dalla P.A. precedente. Sicché tali doglianze ben possono esser trattate congiuntamente, investendo la valutazione di impatto ambientale in concreto effettuata, relativamente al progetto di cui trattasi e alla relativa ubicazione, conducente all'avversato giudizio di conformità ambientale.

7.1. Tali censure risultano infondate: gli elementi dedotti a sostegno delle doglianze formulate, infatti, non trovano alcuna corrispondenza nel complesso degli atti procedimentali, tra cui i medesimi pareri gravati (di verifica dell'impatto ambientale e di valutazione del SIS), per la parte non avversata. Né tantomeno valgono ad integrare vizi suscettibili di controllo in sede giudiziale, alla luce del consolidato orientamento giurisprudenziale maturato in ordine al sindacato



ammesso su atti espressivi di ampia discrezionalità amministrativa, nel cui novero indubbiamente rientrano gli atti oggetto di contestazione.

8. In proposito, occorre osservare che dal testo complessivo del parere reso dalla Commissione tecnica di VIA-VAS (n. 3057/2019), emerge l'avvenuto esame ad opera del proponente delle ricadute del progetto sulle componenti ambientali nell'ambito del confronto con la c.d. "opzione zero" (cfr., in specie, pag. 21) nonché l'esplicitazione dell'analisi svolta dal proponente medesimo relativamente agli impatti ambientali della soluzione progettuale prescelta sia con riguardo alla fase di realizzazione dell'opera (pagine 46-55) sia per quanto concerne la fase successiva di esercizio dell'impianto (pagine 56-73), articolata con specifico riguardo alle singole componenti ambientali; risulta, poi, la puntuale valutazione dei suddetti elementi ad opera dell'Amministrazione competente (rispettivamente, pag. 20 e pagine 73 ss.).

8.1. Quanto alle censure di parzialità dell'analisi condotta ed erroneità della valutazione compiuta con riguardo ai rischi per la salute e la sicurezza pubblica connessi all'eventuale perdita di gas in fase di carico/scarico del GNL e al conseguente pericolo di innesco di un incendio, va evidenziato – alla luce della documentazione versata in atti – che l'aspetto indicato è stato preso in specifica considerazione sia nell'ambito degli elaborati predisposti dal proponente a corredo dell'istanza di VIA, sia ad opera della competente autorità pubblica nel contesto del procedimento espletato.

Risulta, infatti, che il proponente ha curato l'analisi dei rischi di incidenti e della relativa frequenza, anche con riguardo all'ipotesi di rilascio di GNL e dell'eventuale innesco incendiario correlato, nell'ambito del "*Rapporto preliminare di sicurezza*" redatto ai sensi degli artt. 15 e 16 d.lgs. n. 105/2015 (cfr. documento n. 12 depositato dal controinteressato, in specie pagine 42 e ss., unitamente al documento n. 10 denominato "*mappe delle conseguenze degli scenari accidentali credibili*", al medesimo Rapporto allegato con il numero 3.5).

Sui profili in considerazione, poi, si è espressa la competente autorità pubblica tramite il nulla osta di fattibilità (cfr. nota prot. U.0001047.24-01-2018 di cui al doc. n. 3 depositato dalla parte controinteressata), rilasciato ai sensi degli articoli 17 e 10 del medesimo d.lgs. n. 105/2015 dal Comitato Tecnico Regionale della Sardegna – presso il Ministero dell'Interno, Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile – ed espressamente richiamato nel corpo del medesimo decreto (impugnato) recante il giudizio di compatibilità ambientale (cfr. decreto n. 103/2021, pag. 3), il cui contenuto non è stato oggetto di censura nell'ambito del proposto ricorso.

Il Comitato tecnico regionale, all'esito delle valutazioni condotte anche alla luce dell'integrazione documentale ad opera del proponente acquisita nel contesto del relativo procedimento, nel pronunciarsi in tema di analisi degli eventi incidentali ha sul punto concluso che "*tutti gli scenari risultano comunque caratterizzati da frequenze di accadimento molto basse (inferiori a 10-6 eventi/anno o molto prossimi) e pertanto costituiscono certamente un rischio remoto*", specificando che "*l'attività del terminale GNL risulta pienamente compatibile con il territorio circostante. Inoltre, le conseguenze di un evento incidentale sono da ritenersi non critiche per aspetti ambientali in quanto la sostanza di riferimento è il Metano. Sulla base delle indicazioni contenute nel punto 6.3.3 del DM LL.PP. 9 maggio 2001, gli eventi incidentali considerati possono essere quindi ritenuti non significativi*" e per l'effetto ritenendo conclusa in termini positivi la relativa istruttoria, con l'apposizione di alcune "prescrizioni" (cfr. pagine 8 ss.).

8.2. Inoltre, non può condividersi la prospettazione in ricorso circa l'asserita contraddittorietà del parere reso dall'Istituto Superiore di Sanità - ISS (cfr. nota prot. A00-ISS-0021714 del 16 luglio 2019, di cui al doc. n. 5 depositato dal controinteressato) sull'assunto della non conciliabilità tra l'affermazione ivi riportata, riferita all'indicata determinazione di un "rischio basso" di incidenza sulla salute della popolazione, e le precisazioni rese in ordine al carattere "previsionale" delle stime effettuate e alla necessità di predisporre misure integrative e di controllo.

Tali precisazioni, infatti, corrispondono alla natura e alla portata della valutazione di impatto sanitario – sulla quale l'Istituto medesimo è stato chiamato a rendere un parere in merito alla documentazione all'uopo fornita dal proponente – come delineate dalla normativa primaria. L'art. 5, comma 1, d.lgs. n. 152/2006, infatti, alla lettera "b-bis" – introdotta per effetto del successivo d.lgs. n. 104/2017, di recepimento della direttiva europea 2014/52/UE – reca l'espressa definizione della "*valutazione di impatto sanitario*" quale elaborato predisposto dal proponente "*... al fine di stimare gli impatti complessivi, diretti e indiretti, che la realizzazione e l'esercizio del progetto può procurare sulla salute della popolazione*". In base alla nozione delineata in sede normativa, dunque, l'indicata valutazione mostra carattere necessariamente previsionale, in quanto effettuata "ex ante" in ordine ai potenziali effetti per la salute umana associati all'attività di determinati impianti, per sua natura pienamente compatibile con l'eventuale adozione – in sede di parere reso dal soggetto pubblico competente – di misure integrative ovvero di controllo successivo, potenzialmente idonee a configurare specifiche "condizioni ambientali" del provvedimento di VIA ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. o-quater, d.lgs. n. 152/2006. Ed è quel che è avvenuto nel caso di specie, laddove il decreto n. 103/2021, recante il giudizio di compatibilità ambientale, al suo art. 4 richiama espressamente le suddette condizioni poste nell'ambito del parere dell'ISS, ai fini della relativa ottemperanza.

8.3. Infine, con riferimento alla denunciata omessa considerazione dell'incidenza negativa sugli interessi connessi all'esercizio delle attività produttive nella zona portuale limitrofa alla prescelta ubicazione dell'impianto de quo e più in generale rispetto alla sicurezza navale, va innanzitutto osservato che le doglianze articolate attengono, per quanto concerne la specifica posizione di parte ricorrente dedotta in ricorso, ad interessi di carattere prettamente economico, estranei ai fattori compresi nella nozione di "ambiente" – pur nell'ampia dimensione delineata dal Legislatore – ai fini



della valutazione di impatto ambientale ai sensi del combinato disposto degli articoli 4, comma 4, lett. b), e 5, comma 1, lett. c), d.lgs. n. 152/2016.

8.3.1. In proposito occorre rammentare che, come recentemente ribadito in sede giurisprudenziale, “... la valutazione di impatto ambientale rappresenta un atto autonomamente impugnabile, sia nell'ipotesi in cui essa si concluda con esito negativo, sia che la medesima abbia un epilogo positivo; ... nel secondo caso (esito positivo del procedimento) va ... valutata l'esistenza, in capo a terzi soggetti, di un interesse (contrario) al giudizio favorevolmente espresso dalla pubblica amministrazione; in sostanza, gli atti conclusivi delle procedure di valutazione di impatto ambientale, pur inserendosi all'interno di un più ampio procedimento di realizzazione di un'opera o di un intervento, sono immediatamente impugnabili dai soggetti interessati alla protezione dei valori ambientali, siano essi associazioni di tutela ambientale ovvero cittadini” (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. 14 settembre 2022, n. 7978).

La valutazione di impatto ambientale, in particolare, viene a collocarsi nel contesto del più ampio procedimento unico finalizzato al rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'impianto, nel caso di progetti relativi alla realizzazione di terminali GNL – quale la fattispecie in controversia – secondo quanto previsto dall'articolo 46 D.L. n. 159/2007 (convertito con modificazioni da L. n. 222/2007) e dagli articoli 9 e 10 d.lgs. n. 257/2016. L'interesse economico dedotto dalla società ricorrente, dunque, non rappresenta una “componente ambientale” suscettibile di considerazione nell'ambito della preliminare fase inerente alla VIA ad opera della P.A. ai sensi dell'art. 25 d.lgs. n. 152/2006, alla quale risulta circoscritto l'oggetto del presente contendere.

Da ciò discende, nel caso di specie, l'inammissibilità delle censure focalizzate sull'asserita lesione degli interessi economici della ricorrente derivabile dalla realizzazione dell'opera, per carenza di legittimazione ed interesse ad agire rispetto all'impugnazione del provvedimento di VIA.

Per completezza espositiva, la paventata lesione degli interessi economici della ricorrente medesima è prospettata, in termini di possibile dismissione o di limitazione sostanziale dell'attività d'impresa svolta. E tanto sulla base dell'asserita impossibilità di assicurare con regolarità l'esercizio del trasporto marittimo di merci, unitamente alle connesse attività di terminal portuale quale automatica conseguenza della realizzazione ed esercizio dell'impianto GNL di cui trattasi, in ragione del sito prescelto in prossimità della banchina utilizzata.

Ma tutto ciò non appare sostenibile alla luce degli specifici elementi allegati in giudizio dal controinteressato, che sembrano viceversa deporre in senso favorevole alla compatibilità delle rispettive attività, nella misura in cui attestano la pregressa scelta di rimettere, nell'ipotesi in considerazione, la disciplina delle relative modalità operative (in un'ottica di coordinamento) alla successiva stipula di un accordo tra le parti interessate al tratto di banchina in concessione. Si tratta, da un lato, della società interamente detenuta dalla ricorrente (in qualità di concessionario della banchina utilizzata dalla ricorrente medesima per l'esercizio della sua attività imprenditoriale) e, dall'altro, della proponente la realizzazione dell'impianto de quo.

Dalla documentazione in atti, infatti, emerge la circostanza – non oggetto di contestazione, per quanto concerne la sua dimensione fattuale, da parte della ricorrente medesima (sul punto, cfr. memoria depositata in data 26 settembre 2022, pagine 8 ss.) – rappresentata dall'inclusione nel contenuto della concessione demaniale marittima sulla banchina interessata (rilasciata in favore della società interamente detenuta da parte ricorrente) di una clausola, nell'ambito degli obblighi posti in capo al concessionario, destinata ad operare nel caso di esito favorevole della procedura autorizzativa dell'impianto de quo, volta appunto alla definizione di un “accordo condiviso ... sulle modalità di esercizio delle rispettive attività in presenza della nave gasiera, in ottemperanza alle indicazioni contenute nel Nulla Osta di Fattibilità del Comitato Tecnico Regionale della Sardegna dei Vigili del Fuoco – C.T.R., di cui alla nota n. 1047 del 24.01.2018, accordo con il quale dovrà essere concordato un piano di gestione degli accosti delle rispettive navi nonché le modalità sia di accesso al tratto di banchina in concessione su cui insisteranno gli impianti posizionati ...”, onde “consentire ad entrambi la piena operatività e funzionalità” (cfr. Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, nota 11 giugno 2021, n. 12509, doc. n. 13 depositato dal controinteressato, in specie pagine 1 e 2).

8.3.2. Non a diversa conclusione reputa il Collegio di pervenire quanto all'asserita carenza istruttoria – per incompletezza e inadeguatezza dell'analisi condotta dal proponente che sarebbe stata apoditticamente recepita dall'Amministrazione – in ordine ai rischi connessi alla funzionalità del Terminal GNL rispetto alla sicurezza navale e alla manovrabilità nell'area portuale in ragione dello stato dei traffici marittimi.

Rileva il Collegio, che dalla documentazione in atti risulta l'avvenuto coinvolgimento in sede procedimentale della Capitaneria di Porto e dell'Autorità di sistema portuale per i profili di rispettiva pertinenza. Emerge al riguardo sia il rilascio di apposito parere da parte della Capitaneria (cfr. documento n. 19 depositato dal controinteressato), sia la richiesta di ulteriori approfondimenti tecnici ad opera dell'Autorità di sistema portuale (cfr. documenti n. 25 e 26) tra cui un apposito studio tramite simulatore di manovra alla presenza delle suddette Autorità. E ciò in vista del loro assenso al rilascio della concessione demaniale marittima, preordinata alla realizzazione di detto impianto GNL in questione.

Sul punto, va evidenziato – secondo quanto emerge dalla documentazione in atti – che la società proponente ha provveduto alle richieste simulazioni di manovra in tempo reale e all'elaborazione del relativo studio (cfr. doc. n. 22), come altresì riportato nel contenuto del parere di VIA (cfr. parere n. 3057/2019, cit., pag. 14).

9. Infine, risultano inammissibili le censure inerenti al prospettato contrasto degli atti gravati con il sopravvenuto d.p.c.m.



29 marzo 2022, contenute nella memoria ex art. 73 c.p.a. depositata da parte ricorrente in data 26 settembre 2022, in quanto introdotte nell'ambito del presente giudizio tramite memoria difensiva non notificata alle controparti (in senso analogo, cfr. ex multis, da ultimo, Cons. St., sez. VII, sent. 29 settembre 2022, n. 8127).

10. In conclusione, per le ragioni esposte i motivi di doglianza articolati risultano infondati e il ricorso va pertanto respinto.

11. Sussistono giusti motivi, in ragione della peculiarità della vicenda esaminata, per disporre l'integrale compensazione delle spese di lite tra le parti.

*(Omissis)*

