



**REPUBBLICA ITALIANA**

Sent. n.

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

R.G. 9340/02

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

- Sezione Terza Ter -

composto dai signori magistrati:

Dott. Francesco Corsaro      Presidente

Dott. Angelica Dell'Utri      Consigliere

Dott. Stefania Santoleri      Consigliere, relatore

ha pronunciato la seguente

**SENTENZA**

sul ricorso n. **9340/02**, proposto **dall'IMPRESA COSTRUZIONI GIUSEPPE MALTAURO S.p.a.** in persona del legale rappresentante p.t., Ing. Maurizio Trentin, in proprio e nella qualità di mandataria dell'Associazione Temporanea di Imprese costituita con le Imprese CIR Costruzioni S.r.l. e Mantelli Estero Costruzioni S.p.a., rappresentata e difesa dagli Avv.ti Arturo Cancrini e Claudio De Portu ed elettivamente domiciliata presso il loro studio sito in Roma, Via G. Mercalli n. 13.

contro

**FER – FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.r.l.** in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dall'Avv. Rosaria Russo Valentini ed elettivamente domiciliata presso il suo studio sito in Roma, Corso Vittorio Emanuele II n. 284.

**il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** in  
persona del legale rappresentante p.t., n.c.

e nei confronti

**della MM – METROPOLITANA MILANESE S.p.a.** in proprio e quale  
mandataria dell'ATI Costituita con la Erregi E.r.l., S.TE.P. Studio Associato,  
Prof. Ing. R. Vitaliani e COGECO Studio Geologico Associato rappresentata  
e difesa dall'Avv. Caterina Di Marzio ed elettivamente domiciliata presso il  
suo studio sito in Roma, Piazza di S. Giovanni in Laterano n. 26

per l'annullamento

- del bando di gara, inviato alla GUCE il 15/7/02 (ed ivi pubblicato il 23/7/02), con il quale la Ferrovia Emilia Romagna S.r.l. ha indetto una procedura aperta ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 158/95 per l'affidamento di un "appalto di servizio categoria 12 – Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria, anche integrata" avente ad oggetto l'attività di progettazione e direzione lavori, di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed in fase di esecuzione lavori, inerenti interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;
- degli atti comunque connessi, presupposti o conseguenti, al predetto bando, ivi compreso il disciplinare di gara e relativi allegati;
- del provvedimento di aggiudicazione, adottato in relazione alla gara di cui al bando sopra precisato, in favore della impresa MM-Metropolitana Milanese S.p.a., e di ogni altro atto connesso e/o conseguente, ivi compreso il contratto relativo alle prestazioni aggiudicate.

per la declaratoria

del diritto al risarcimento del danno per il mancato guadagno, per danno all'immagine e per la diminuzione delle capacità tecniche ed economiche

Visto il ricorso con i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio dell'Amministrazione resistente;

Visti i motivi aggiunti;

Viste le memorie prodotte dalle parti a sostegno delle rispettive difese;

Visti tutti gli atti di causa;

Relatore alla pubblica udienza del 19 maggio 2005 la Dott.ssa Stefania Santoleri, e uditi, altresì, l'Avv. Stefania Simonini su delega degli Avv.ti Cancrini e De Portu per la parte ricorrente, l'Avv. Lorenzo Parroni su delega dell'Avv. Russo Valentini per la società FER S.r.l., l'Avv. Caterina Di Marzio per la società MM – Metropolitana Milanese S.p.a. e l'Avv. dello Stato Maddalo per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue:

#### ESPOSIZIONE IN FATTO.

Con convenzione di concessione rep. n. 41.110 del 7/11/89 la Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Bologna-Portomaggiore ed Autoservizi (ora Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.), ha affidato all'A.T.I. costituita tra l'Impresa Furlanis Costruzioni Generali S.p.a. (oggi Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.a. attuale ricorrente), la CIR Costruzioni S.r.l. e la Mantelli Estero Costruzioni S.p.a., le prestazioni occorrenti per l'ammodernamento ed il potenziamento della Ferrovia Bologna-

Portomaggiore, compresa la progettazione esecutiva, le procedura espropriative ed i relativi indennizzi, la realizzazione completa di tutte le opere e forniture necessarie, come nel progetto di massima approvato con D.M. 10/7/89 n. 444, nel rispetto del voto n. 969 del 22/6/89 reso dalla Commissione Interministeriale di cui alla legge 2 agosto 1952 n. 1221.

Per detti lavori era previsto un piano di finanziamento ai sensi della L. 22/12/86 n. 910, e le prestazioni in oggetto dovevano essere espletate nel rispetto delle condizioni stabilite nella convenzione allegata alla concessione e secondo i corrispettivi da determinarsi con gli Atti Integrativi.

L'art. 4 della Convenzione, infatti, stabiliva che le prestazioni riferite all'esecuzione delle opere e alle forniture sarebbero state oggetto di appositi Atti Integrativi da stipularsi in seguito e con i quali sarebbero stati definiti i lavori da compiersi ed i corrispettivi da erogarsi.

L'art. 6 della Convenzione precisava che le clausole relative alle prestazioni per la costruzione delle opere e delle forniture sarebbero divenute operanti soltanto dopo il perfezionamento degli atti integrativi, che avrebbero stabilito l'esatta consistenza delle opere da realizzare e l'importo dei corrispettivi.

L'art. 11 della Convenzione prevedeva che le prestazioni avrebbero dovuto essere svolte secondo le previsioni di un apposito Programma di Avanzamento delle Prestazioni (P.A.P.).

Con voto n. 1028 del 19/11/91 la Commissione Interministeriale, istituita ai sensi della L. 1221/52, ha approvato il P.A.P. I<sup>a</sup> fase relativo alla tratta Portomaggiore-Budrio Centro; successivamente essendo state rappresentate dagli Enti Locali ulteriori necessità, in sede di elaborazione del P.A.P. II<sup>a</sup> fase, è stato predisposto un progetto di variante al progetto di massima

approvato ed oggetto di convenzione del 7/11/89, suddividendolo in tre interventi funzionali.

Detta variante è stata approvata con voto della Commissione n. 1055 del 10/9/92, ed il P.A.P. II<sup>a</sup> fase è stato approvato con voto n. 1056 del 19/9/92.

Con bando inviato alla GUCE il 15/7/92, la Società Ferrovie Emilia Romagna (F.E.R. S.r.l.) ha indetto una procedura aperta ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 158/95 per l'affidamento di "un appalto di servizio di categoria 12 – Servizi attinenti all'architettura ed all'ingegneria, anche integrata" avente ad oggetto l'attività di progettazione e direzione lavori, di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed in fase di esecuzione lavori, inerenti interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore.

La ricorrente deduce che i sette lotti dei lavori oggetto della procedura di gara sarebbero tutti compresi nel progetto di massima in variante approvato con voto n. 1055 del 10/9/92, e ricompresi quindi nella convenzione stipulata tra la concedente e la concessionaria.

La ricorrente ha quindi impugnato il bando di gara deducendo i seguenti motivi di diritto:

1) Incompetenza ed eccesso di potere per mancata partecipazione, nel procedimento di gara impugnato, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attesi i suoi compiti di coordinamento e vigilanza nella materia de qua – Violazione delle disposizioni di legge e convenzionali che attribuiscono al Ministero detti compiti.

Deduce la ricorrente che la progettazione oggetto di gara rientrerebbe nel programma finanziato con la legge 22/12/86 n. 910 e successive modificazioni ed integrazioni.

Su tale programma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti svolgerebbe compiti di coordinamento e di vigilanza.

Sugli atti di gara non sarebbe stata svolta alcuna attività di coordinamento e vigilanza da parte del Ministero con conseguente loro illegittimità.

2) Violazione dei patti di cui alla convenzione rep. n. 41.110 del 7/11/89 e atti connessi, con particolare riguardo alla variante approvata con voto n. 1055 della Commissione 1221/52 del 10/9/92 e formalizzata con D.M. n. 5 (50) 910/23 del 8/9/92. – Eccesso di potere per difetto dei presupposti, illogicità, contraddittorietà.

Deduce la ricorrente che i lavori di cui ai setti lotti per la cui progettazione è stata indetta la gara, sarebbero ricompresi negli accordi convenzionali vigenti con la società F.E.R. S.r.l., e che quindi dette prestazioni non potrebbero essere oggetto di gara, violandosi altrimenti gli accordi convenzionali in essere tra le parti.

L'affidamento a mezzo gara non potrebbe giustificarsi neppure con riferimento alla disposizione dell'art. 131, comma 4 della L. 23/12/00 n. 388 secondo cui "in relazione alle convenzioni stipulate tra le aziende ferroviarie in concessione ed in gestione commissariale governativa ed i soggetti esecutori, per la realizzazione degli interventi di ammodernamento e potenziamento finanziati con legge 22/12/86 n. 910, non possono essere sottoscritti atti integrativi se non relativi a progetti esecutivi già approvati a tale data", poiché detta norma sarebbe stata abrogata dalla disposizione dell'art. 11 comma 3 del collegato alla finanziaria in fase di pubblicazione sulla G.U. (in seguito approvato con L. 1/8/02 n. 166) secondo cui "prosegue

il programma di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie previsto dalla legge 22/12/86 n. 910”.

Di qui l’illegittimità del bando di gara.

Con ricorso notificato il 15/10/02 la ricorrente ha provveduto ad integrare il contraddittorio nei confronti della società MM- Metropolitana Milanese S.p.a., aggiudicataria della gara.

Ha impugnato anche il provvedimento di aggiudicazione ed ha dedotto con motivi aggiunti notificati contestualmente le seguenti ulteriori censure:

3) Illegittimità dell’aggiudicazione, derivata da quella del bando, per i motivi di cui al ricorso.

4) Violazione e falsa applicazione dell’art. 11 comma 2 della L. 166 del 1/8/02 – Eccesso di potere per errore nei presupposti. – Violazione dei patti di cui alla convenzione rep. n. 41.110 del 7/11/89 e atti connessi, con particolare riguardo alla variante approvata con voto n. 1055 del 10/9/92 e formalizzata con D.M. n. 5 (50) 910/23 del 8/9/92.

Ribadisce la ricorrente che l’indizione della gara non potrebbe fondarsi sulla disposizione della L. 388/00 poiché con l’art. 11, comma 2, della L. 1/8/02 n. 166, entrato in vigore il 18 agosto 2002, l’art. 131 comma 4 della L. 388/00 è stato abrogato ed inoltre, secondo quanto disposto dal comma 2 dello stesso art. 11, prosegue il programma di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie previsto dalla legge 22 dicembre 1986 n. 910. Ritiene quindi la ricorrente che il programma di ammodernamento debba proseguire senza soluzioni di continuità.

Insiste quindi la ricorrente per l’accoglimento del ricorso e dell’istanza risarcitoria.

Si è costituita in giudizio la società F.E.R. – Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. che ha eccepito preliminarmente l'inammissibilità ed improcedibilità dell'impugnazione.

Ha chiesto inoltre il rigetto del ricorso per infondatezza.

Si è costituita in giudizio anche la controinteressata società MM – Metropolitana Milanese S.p.a. che ha eccepito preliminarmente il difetto di legittimazione attiva e la carenza di interesse al ricorso da parte della ricorrente.

Ha chiesto poi la declaratoria di infondatezza del ricorso nel merito ed il suo rigetto.

In prossimità dell'udienza di discussione tutte le parti hanno presentato memorie nelle quali hanno meglio illustrato le loro tesi difensive.

All'udienza pubblica del 19 maggio 2005, su concorde richiesta delle parti, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

#### DIRITTO.

Ritiene il Collegio di poter prescindere dall'esaminare le eccezioni di inammissibilità ed improcedibilità sollevate dalle parti resistente e controinteressata atteso l'infondatezza, nel merito, del ricorso.

Come meglio dedotto in narrativa, la ricorrente ha impugnato il bando di gara inviato alla GUCE il 15/7/02, (e pubblicato il 23/7/02) con il quale la Società Ferrovie Emilia Romagna (F.E.R. S.r.l., succeduta alla soppressa Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Bologna-Portomaggiore) ha indetto una procedura aperta ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 158/95 per l'affidamento di "un appalto di servizio di categoria 12 – Servizi attinenti all'architettura ed all'ingegneria, anche integrata" avente ad oggetto l'attività di progettazione e



direzione lavori, di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed in fase di esecuzione lavori, inerenti interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore, sostenendo che detto servizio non avrebbe potuto essere conferito a seguito di pubblica gara, essendo ricompreso nell'ambito della concessione a suo tempo rilasciata dalla Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Bologna-Portomaggiore, ed avente ad oggetto le prestazioni per l'ammodernamento ed il potenziamento di tale ferrovia.

Sostiene, in particolare, la ricorrente che le opere di cui trattasi, sarebbero compiutamente ricomprese nel progetto di massima in variante approvato con il voto n. 1055 del 10/9/92, e costituirebbero oggetto della convenzione stipulata tra le parti.

Chiede quindi l'annullamento del bando, sostenendo che la prestazione dedotta non potrebbe essere assegnata mediante gara, rientrando nell'ambito delle proprie competenze.

Ha poi aggiunto che per effetto dell'abrogazione dell'art. 131 comma 4 della L. n. 388/00 sarebbe venuto meno il divieto ivi contenuto di sottoscrizione di nuovi atti integrativi, e che anzi proseguirebbe il programma di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie previsto dalla legge 22/12/86 n. 910, e di conseguenza continuerebbe anche il rapporto concessorio instaurato a suo tempo con la Gestione Commissariale Governativa.

La difesa delle controparti ha replicato che:

- il rapporto concessorio non sarebbe più esistente essendosi esaurito a seguito della transazione stipulata tra le parti;

- l'abrogazione dell'art. 131 comma 4 della L. n. 388/00 non farebbe rivivere un rapporto contrattuale ormai estinto;
- il bando sarebbe stato adottato nella vigenza dell'art. 131 sopra citato che imponeva l'utilizzo delle gare pubbliche per l'affidamento di incarichi di progettazione (e successivamente di lavori) non consentendosi più l'assegnazione di servizi mediante trattativa privata, e che l'abrogazione della norma – avendo efficacia ex nunc – non avrebbe potuto incidere sulla legittimità dell'atto;
- l'art. 11 della L. 1 agosto 2002 n. 166 non si applicherebbe indiscriminatamente a tutte le concessioni, ma soltanto a quelle relative alla TAV S.p.a.

Le tesi della resistente e della controinteressata sono condivisibili anche se con alcune precisazioni.

Occorre innanzitutto ricordare che al momento dell'adozione del bando di gara e della sua successiva pubblicazione era vigente l'art. 131 comma 4 della L. 23 dicembre 2000 n. 388 (legge finanziaria 2001) che espressamente stabiliva: "A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, in relazione alle convenzioni stipulate tra le aziende ferroviarie in concessione ed in gestione commissariale governativa ed i soggetti esecutori, per la realizzazione degli interventi di ammodernamento e potenziamento finanziati con la legge 22 dicembre 1986, n. 910, non possono essere sottoscritti atti integrativi se non relativi a progetti esecutivi già approvati a tale data. A decorrere dalla medesima data possono essere autorizzate ed approvate solo perizie in variante in corso d'opera secondo quanto previsto dall'articolo 25 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni. Per le

opere da finanziare con le risorse che si rendono disponibili per effetto del primo e del secondo comma sono revocate le concessioni e le aziende procederanno ad espletare gare d'appalto per l'affidamento dei lavori secondo la normativa vigente”.

Dalla lettura della norma appare evidente, che a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 388/00, potevano continuare ed essere affidati incarichi sulla base di vecchie concessioni mediante la sottoscrizione di atti integrativi solo in caso di progetti esecutivi già approvati, ovvero potevano essere approvate soltanto varianti in corso d'opera.

Ogni altro incarico avrebbe dovuto seguire il comune iter della pubblica gara.

In presenza di una norma impeditiva della continuazione della gestione dei rapporti così come dedotti in sede di concessione (e come risultanti dalla convenzione allegata), - secondo cui al concessionario spettava ogni incarico attinente a prestazioni occorrenti per l'ammodernamento ed il potenziamento della ferrovia, incarico che veniva poi concretamente delineato soltanto a seguito dell'approvazione di specifici atti integrativi -, legittimamente la società Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. ha bandito la gara per la progettazione e direzione lavori per interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria Bologna Portomaggiore.

E' del tutto evidente che trattandosi di incarico di progettazione, non poteva ricorrere il presupposto previsto dalla legge 388/00 per poter stipulare un nuovo atto integrativo (intervenuta approvazione del progetto esecutivo ovvero variante in corso d'opera).

La scelta della stazione appaltante è dunque conforme al dettato normativo.

Né può ritenersi che l'art. 11 della L. 166/02 (di abrogazione dell'art. 131 comma della L. 388/00) avente efficacia dal momento della sua entrata in vigore (e quindi ex nunc) riverberi in via automatica gli effetti su atti adottati sulla base di una diversa normativa allora vigente, essendo applicabile nel nostro ordinamento la regola del tempus regit actum e non essendo configurabile il vizio di illegittimità sopravvenuta.

Pertanto, a prescindere dal significato da assegnarsi all'abrogazione dell'art. 131 comma 4 della L. n. 388/00 – e quindi se si riferisca a tutte le concessioni ovvero alle sole concessioni nei confronti della società TAV S.p.a – nondimeno la norma non riverbera i suoi effetti in via automatica su atti adottati sulla base di una diversa disciplina, e soprattutto non può configurare un vizio di legittimità dell'atto.

Una modifica normativa può rilevare al massimo in sede amministrativa, laddove la P.A. può riesaminare l'opportunità dell'atto alla stregua dei nuovi parametri normativi, ma certamente non può condurre alla declaratoria di illegittimità del provvedimento in sede giurisdizionale solo perché successivamente è stata introdotta una disciplina diversa.

Ciò sarebbe di per sé sufficiente a confutare la pretesa della ricorrente.

Ritiene però il Collegio di dover esaminare anche la questione relativa alla dedotta perdurante efficacia del rapporto concessorio, perché la ricorrente ha sostenuto che a seguito della transazione, la concessione non si sarebbe estinta (come eccepito dalle controparti), ma anzi sarebbe perdurata fino al momento dell'approvazione dell'ultimo certificato di collaudo – condizione, questa, non ancora avveratasi.

Pertanto, secondo la ricostruzione della ricorrente, la transazione non costituirebbe una risoluzione consensuale della convenzione, perché le parti avrebbero manifestato la decisione di continuare il rapporto, e l'effetto estintivo richiamato dalle controparti sarebbe derivato dalla legge: in presenza di una concessione ancora vigente l'abrogazione medio tempore della legge avrebbe avuto l'effetto di far rivivere compiutamente il rapporto disciplinato dalla convenzione.

La tesi della ricorrente non può essere condivisa.

Come dedotto in narrativa, la concessione a suo tempo rilasciata alla ricorrente da parte della Gestione Commissariale Governativa Ferrovia Bologna-Portomaggiore aveva un oggetto amplissimo – lavori di ammodernamento e potenziamento della ferrovia – che veniva in pratica a delinearsi in concreto soltanto a seguito dell'approvazione degli atti integrativi.

Le parti hanno parlato a questo proposito di contratto normativo, di contratto aperto, proprio per sottolineare che la determinazione delle obbligazioni avveniva soltanto a seguito dell'approvazione degli atti integrativi.

Prima dell'entrata in vigore della L. n. 388/00 ogni lavoro da realizzarsi nell'ambito di questa ferrovia, riconducibile al generico concetto di ammodernamento e potenziamento, doveva essere assegnato alla concessionaria previa determinazione in concreto delle prestazioni da eseguirsi ed i corrispettivi da erogarsi come compenso per il servizio svolto.

Il vecchio sistema della concessione imponeva in pratica alla concedente di rivolgersi sempre ed esclusivamente alla concessionaria, e quindi qualunque

prestazione attinente a lavori di adeguamento e miglioramento della ferrovia erano automaticamente ricompresi nell'oggetto del contratto.

Con l'entrata in vigore della L. n. 388/00, concessioni di tale natura non erano più possibili, essendo consentito di evitare la gara pubblica e di stipulare nuovi atti integrativi soltanto nel caso di progetti esecutivi già approvati.

Ed infatti la norma dell'art. 131 comma 4 della citata legge n. 388/00 è richiamata nelle premesse del contratto transattivo, nel quale poi le parti hanno convenuto che “a decorrere dalla data di approvazione dell'ultimo certificato di collaudo tecnico amministrativo, relativo agli Atti Integrativi approvati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione precedentemente menzionati, il rapporto concessorio .....dovrà intendersi definitivamente esaurito”.

L'atto transattivo stipulato dalle parti, richiama infatti nelle premesse tutti gli atti integrativi a suo tempo stipulati, chiarendo che per la maggior parte di essi i lavori erano già esauriti, e soltanto con riferimento agli atti n. 9, 11 e 12, al momento della stipulazione dell'accordo, vi erano ancora lavori in corso.

Pertanto se è corretto ritenere che per effetto della transazione non sia venuto completamente meno il rapporto tra le parti – rimanendo pendente fino all'approvazione dell'ultimo certificato di collaudo – nondimeno non può non rilevarsi come la transazione abbia avuto l'effetto di rideterminare il contenuto dell'accordo, che è passato dall'oggetto amplissimo originario a quello assai ridotto indicato nell'accordo bonario.

Il negozio si configura in pratica come transazione novativa, perché estingue il vecchio rapporto e lo sostituisce con un nuovo rapporto ad oggetto ben

delimitato: il rapporto concessorio quindi non permane nel suo contenuto originario ma si delimita con riferimento agli atti integrativi già approvati.

Il rapporto concessorio perdura, quindi, soltanto in questo ristretto ambito, essendo ormai estinto per mutuo consenso il rapporto originario.

Ciò comporta due ordini di conseguenze:

- l'oggetto della gara non è ricompreso nell'ambito del rapporto concessorio ancora vigente perché non attiene ad alcuno degli atti integrativi ancora in corso;
- la modifica normativa non può assumere alcun rilievo nei confronti di un atto consensuale quale è quello perfezionato dalle parti.

Ne consegue che anche sotto questo ulteriore profilo la censura deve essere respinta.

D'altronde, come correttamente rilevato dalla difesa della resistente e della controinteressata, il ricorso alla gara pubblica costituisce ormai un obbligo per le stazioni appaltanti, essendovi tenute alla stregua sia della normativa interna che di quella comunitaria.

Quanto al primo motivo di ricorso sono sufficienti delle brevi considerazioni.

La tesi della ricorrente si fonda sul vecchio regime: la Gestione Commissariale Governativa è stata soppressa e la ferrovia è oggi di competenza della Società Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l.

L'unico soggetto deputato all'indizione della gara è la società titolare, mentre il potere di coordinamento e vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 11 comma 2 della L. 166/02, si riferisce alle aziende ferroviarie in concessione ed in gestione commissariale, nelle more

dell'assunzione, da parte delle regioni, delle attività amministrative delle aziende stesse e non si estende di certo agli atti di gara.

Deve essere pertanto respinta anche detta censura.

In conclusione, per i suesposti motivi il ricorso deve essere respinto perché infondato.

Quanto alle spese di lite, sussistono comunque giusti motivi per disporre la compensazione tra le parti.

P. Q. M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio- Sezione Terza Ter-  
respinge

il ricorso in epigrafe indicato.

Compensa tra le parti le spese del giudizio.

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

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 19 maggio 2005.

Francesco Corsaro                      PRESIDENTE

Stefania Santoleri                     ESTENSORE