

N. 06115/2020 REG.PROV.COLL.

N. 05018/2019 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 5018 del 2019, proposto da Strada dei S.p.a., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Arturo Cancrini, Vincenzo Fortunato e Sara Di Cunzolo, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Sara Di Cunzolo in Roma, via Aureliana, 63;

contro

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in persona del Ministro pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

per l'annullamento

previa adozione di idonee misure cautelari

della nota n. 8651 del 2.4.2019, della DGVA-MIT;

di ogni ulteriore atto presupposto, conseguente o comunque allo stesso riferito, ancorché non cognito;

oltre che per la dichiarazione di illegittimità del silenzio serbato rispetto all'approvazione delle misure minime, in spregio a quanto previsto dall'art. 3 del d.lgs. n. 264/2006;

nonché per l'accertamento

dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza mediante un provvedimento espresso, provvedendo, sin dalla fase cautelare, alla nomina di apposito commissario ad acta, stante l'obbligo ed il termine di legge.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza del giorno 20 maggio 2020 la dott.ssa Francesca Petrucciani in collegamento da remoto in videoconferenza, secondo quanto disposto dall'art. 84, comma 6, d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito in l. 27/2020;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con il ricorso in epigrafe Strada dei S.p.a., concessionaria della rete autostradale costituita dalle A24 ed A25, ha impugnato la nota del 2 aprile 2019 con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha negato l'approvazione di lavori di urgenza sul corpo autostradale in via straordinaria rispetto al sistema convenzionale di gestione del rapporto concessorio, chiedendo altresì la dichiarazione di illegittimità del silenzio serbato rispetto all'approvazione delle misure minime per la messa in sicurezza dell'infrastruttura, previste dall'art. 3 del d.lgs. n. 264/2006.

La ricorrente ha esposto che il rapporto concessorio, concernente il completamento, la manutenzione e l'esercizio della rete autostradale a pedaggio delle A24 e A25,

Roma – L'Aquila – Traforo del Gran sasso – Teramo con diramazione Torano – Pescara, era regolato da una Convenzione, cui era allegato il Piano Economico Finanziario, redatto al fine di verificare la persistenza dell'equilibrio economico-finanziario della concessione (in termini di costi ammessi e ricavi previsti) per la durata del periodo regolatorio.

Il PEF doveva essere aggiornato alla fine di ogni periodo regolatorio, in particolare allo scadere di ogni quinquennio ed entro il 30 giugno, secondo quanto previsto dall'art. 2, commi 82 e seguenti del d.l. 262/2006, convertito in L. 286/2006, nonché in conformità con quanto disposto dalla delibera del CIPE n. 39/2007, poi modificata dalla delibera n. 27/2013.

Il Piano, inoltre, poteva essere sottoposto a revisione su richiesta del concedente o del concessionario, ove eventi straordinari ne avessero alterato l'equilibrio.

In vista della scadenza del periodo regolatorio al 31.12.2013 la ricorrente, in data 11.10.2013, aveva provveduto ad inviare la propria proposta di aggiornamento e revisione del PEF, pari ad euro 5,429 miliardi, al fine di realizzare gli ulteriori e necessari interventi di adeguamento sismico dei viadotti e relativi agli impianti in galleria, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 183 della L. 228/2012.

Nella stessa sede la ricorrente ha comunicato di aver intrapreso interventi di natura straordinaria, per l'adeguamento di alcuni viadotti, già nel secondo semestre del 2013, assumendosi la responsabilità e l'onere economico della loro realizzazione.

Tuttavia il Piano Economico Finanziario non era stato aggiornato, cosicché gli investimenti ulteriori afferenti l'adeguamento delle gallerie, come anche la messa in sicurezza antisismica, non erano stati né autorizzati, né realizzati (con l'eccezione dei noti interventi 'straordinari' di messa in sicurezza urgenza). E ciò nonostante la l. n. 282/2012 prevedesse espressamente al comma 183 dell'art. 1 la necessità di procedere all'adeguamento sismico e alla messa in sicurezza dell'infrastruttura, con particolare riferimento fra l'altro proprio agli impianti di sicurezza in galleria, imposti

dal d.lgs. 264/2006, contemplando proprio per la realizzazione di questi ultimi un'apposita ipotesi di revisione del Piano Economico Finanziario.

La mancata approvazione degli interventi di messa in sicurezza delle gallerie comportava quindi un disequilibrio del rapporto, aggravato anche dal fatto che già per cinque anni (2013-2018) il PEF non era stato aggiornato e diversi erano stati gli interventi necessari che, pur nella completa incertezza quantomeno del periodo di recupero degli investimenti, erano stati avviati dall'odierna ricorrente.

La ricorrente aveva quindi predisposto un programma dei lavori urgenti, anche a seguito del sisma intervenuto nel 2009, prevedendo nel periodo regolatorio 2009-2013 gli interventi necessari per l'adeguamento alla normativa del d.lgs. 264/2006 (impiantistica in galleria) per alcune limitate installazioni, rinviando la sostanziale applicazione della norma agli esercizi successivi al 2013.

Quindi, in data 15 marzo 2019, ormai prossima la scadenza prevista dal decreto citato (30 aprile 2019) per l'adeguamento delle gallerie ai requisiti minimi, Strada dei aveva sottoposto al Ministero l'approvazione delle misure di riduzione del rischio (anche dette 'compensative'), rispetto alle quali però non era intervenuta nessuna determinazione, di tal che la ricorrente aveva proposto anche il ricorso avverso il silenzio dell'Amministrazione.

Invece, con riferimento ad altra nota del 21 marzo 2019, tesa a sollecitare l'adozione di piani stralcio rispetto agli interventi urgenti da effettuarsi lungo le gallerie della rete TEN, con il provvedimento del 2 aprile 2019 il Ministero aveva affermato che le attività riferibili al rapporto concessorio dovevano essere disciplinate esclusivamente attraverso l'Atto Convenzionale, e non in via straordinaria, che la realizzazione di interventi aggiuntivi richiedeva comunque la disponibilità di fonti di finanziamento, e che solo a fronte di ulteriori interventi legislativi in tal senso sarebbero state assicurate le misure finalizzate a consentire gli interventi di

adeguamento autostradale che dovessero risultare necessari per la sicurezza dell'utenza.

Pertanto il Ministero non aveva provveduto all'approvazione del PEF, né dei programmi di lavori straordinari proposti, ed era rimasto inerte rispetto alla richiesta di autorizzazione delle misure minime di riduzione del rischio previste dalla normativa e idonee a consentire l'utilizzo dell'infrastruttura in sicurezza anche con una spesa inferiore rispetto a quella necessaria per l'esecuzione della complessità degli interventi.

In difetto di approvazione di tali opere, tuttavia, la concessionaria sarebbe stata costretta alla chiusura delle gallerie e dell'infrastruttura.

A sostegno del ricorso sono state formulate le seguenti censure:

I. violazione e falsa applicazione dei principi di ragionevolezza efficienza e di buon andamento della p.a.; violazione e falsa applicazione di legge (art. 81 e 97 Cost.; artt. 1, 3 e ss. della l. n. 241/90 con riferimento particolare all'art. 2; violazione e falsa applicazione del d.lgs. 264/2006; dell'art. 1 comma 183 della l. 228/2012; art. 5 del d.l. 12.09.2014, n. 133, conv. in l. 164/2014; delle delibere CIPE n. 39/2007 e successive modificazioni; d.lgs. n. 50/2016); violazione e falsa applicazione della convenzione unica del 18/11/2009, eccesso di potere per sviamento, manifesta carenza di istruttoria, difetto di motivazione, contraddittorietà rispetto alle precedenti determinazioni, irragionevolezza, ingiustizia manifesta.

Il rifiuto da parte della concedente dell'autorizzazione dei lavori per l'approntamento delle misure di sicurezza sarebbe illegittimo sia perché al riguardo si sarebbe formato un provvedimento favorevole per silenzio assenso, ai sensi dell'art. 215 del d.lgs. n. 50/2016, sia perché contraddittorio rispetto ad altra nota del 13 dicembre 2018 in cui si afferma invece che gli interventi relativi all' 'adeguamento gallerie' saranno remunerati attraverso i ricavi generati nel corso della gestione.

II. violazione e falsa applicazione dei principi di ragionevolezza efficienza e di buon andamento della p.a.; violazione e falsa applicazione di legge (art. 81 e 97 cost.; legge 241/90 con riferimento particolare all'art. 2; violazione e falsa applicazione del d.lgs. 264/2006 con particolare riferimento all'art. 3; art. 1 comma 183 della l. 228/2012; art. 5 del d.l. n. 133/2014, conv. in l. n. 164/2014; delle delibere CIPE n. 39/2007 e successive modificazioni); violazione e falsa applicazione della convenzione unica del 18/11/2009; violazione e falsa applicazione della circolare MIT 3414 dell'11.4.2014; eccesso di potere per sviamento, manifesta carenza di istruttoria, difetto di motivazione, contraddittorietà rispetto alle precedenti determinazioni, irragionevolezza, ingiustizia manifesta.

La nota impugnata, che nega l'approvazione dei progetti richiedendone la copertura sotto il profilo tecnico e finanziario, non rimuoverebbe il silenzio mantenuto da parte resistente rispetto alla richiesta di approvazione delle misure compensative di riduzione del rischio.

Si è costituito il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti resistendo al ricorso. All'udienza del 20 maggio 2020, tenutasi mediante collegamento da remoto in videoconferenza, secondo quanto disposto dall'art. 84, comma 6, d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito in l. 27/2020, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

Il ricorso è infondato.

Va in primo luogo esaminata l'impugnazione proposta avverso la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 aprile 2019, con la quale il Ministero ha riscontrato la nota della concessionaria del 21 marzo 2019 avente ad oggetto l'approvazione di lavori di assoluta urgenza sul corpo autostradale.

In particolare la ricorrente, con la comunicazione citata, sulla premessa della mancata approvazione del PEF, in vista della scadenza del 30 aprile 2019, ha proposto un piano di interventi straordinari, avente ad oggetto i lavori di assoluta urgenza per la

messa in sicurezza delle gallerie entro il marzo 2019, in via anticipata ed autonoma rispetto alla revisione del rapporto convenzionale.

Con la nota impugnata il Ministero delle Infrastrutture ha riscontrato tale comunicazione rilevando che, *“secondo la regolamentazione e la normativa vigente, le attività riferibili al rapporto concessorio devono essere disciplinate esclusivamente attraverso l’Atto Convenzionale che riporta il complesso degli impegni riferibili all’attività di gestione ed investimenti?”*; è stato evidenziato, inoltre, che dopo l’approvazione del piano straordinario per i lavori anti-scalinamento gli ulteriori interventi proposti sarebbero stati il terzo progetto previsto al di fuori della Convenzione, con conseguente alterazione della stabilità e delle previsioni del rapporto concessorio, e che i lavori progettati avrebbero richiesto la disponibilità di ulteriori finanziamenti pubblici, rimessi, al di fuori del PEF, all’emanazione di apposite disposizioni normative al riguardo.

Con riferimento a tali determinazioni le censure proposte sono infondate.

Al riguardo deve rilevarsi che la convenzione che regola il rapporto concessorio prevede, all’art.2, comma 2, lettera c2), che sono assentiti in concessione anche gli *“Interventi per l’adeguamento impianti delle gallerie alla normativa vigente”*. Il successivo articolo 3, comma 3.1, stabilisce che il concessionario ha l’obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla costruzione ed alla manutenzione ed esercizio dell’autostrada sino alla scadenza della concessione. Ai sensi del successivo comma 3.2, il concessionario in particolare provvede al *“mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse”* nonché *“alla progettazione ed esecuzione delle opere indicate all’art. 2, così come previsto nel piano economico finanziario E”*. L’articolo 11 comma 6 della Convenzione, infine, stabilisce che in fase di aggiornamento/revisione del piano economico finanziario (*“PEF”*) si terrà conto della presenza di un nuovo programma di investimenti

ovvero di eventi straordinari che determinino un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario del medesimo.

La questione (non direttamente rilevante nella presente controversia) del mancato aggiornamento del PEF scaduto è stata affrontata da questa Sezione con la sentenza n. 1692 dell'8 febbraio 2019, parzialmente riformata dalla decisione del Consiglio di Stato, sez. V, n. 5022 del 17 luglio 2019. Nel confermare il rigetto della domanda risarcitoria formulata dal concessionario, l'organo d'appello ha affermato "l'obbligo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di adottare un provvedimento espresso che compiutamente concluda il procedimento di aggiornamento/revisione del P.E.F. entro il termine, che, tenuto conto del tempo trascorso e dell'attività istruttoria già svolta, va fissato nella data del 30 ottobre 2019". Parte ricorrente ha fatto presente che allo stato attuale l'iter di aggiornamento del PEF non si è ancora concluso.

Dunque, preso atto della circostanza che la concessione in essere tra il MIT e Strada dei continua a essere priva di un PEF aggiornato, la questione oggetto di controversia può, in sostanza, così sintetizzarsi: se sussiste o meno l'obbligo per il MIT, in assenza di un PEF aggiornato, di individuare le modalità di copertura finanziaria di un intervento relativo a lavori di adeguamento delle gallerie poste sulla tratta autostradale oggetto di concessione.

La questione è stata già oggetto di altra pronuncia di questa Sezione che ha negato la sussistenza di un obbligo in tal senso in capo al concedente (T.A.R. Lazio, sentenza n. 14703/2019).

In particolare nella sentenza citata il Tribunale, premesso che le opere in progetto erano necessarie per l'adeguamento degli impianti tecnologici e la messa in sicurezza di alcune gallerie, nel rispetto del d.lgs. 264/2016, ha richiamato la legge di stabilità 2013 (l. 24 dicembre 2012, n. 228) che, al comma 183 dell'art. 1, ha testualmente previsto che "In considerazione della classificazione delle A24 e A25 quali opere

strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003 e successive modificazioni e della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM 3274 del 2003 e n. 3316 del 2003 e successive modificazioni, per l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, e successive modificazioni per l'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria delle dette , nonché per la realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma del 2009, ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria, rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza”.

Il legislatore ha successivamente previsto, per una serie di interventi di ripristino e messa in sicurezza della tratta autostradale in questione, resisi necessari in conseguenza degli eventi sismici, diverse forme di finanziamento in favore della concessionaria Strada dei . Gli interventi finanziari in favore di Strada dei hanno avuto luogo attraverso la sospensione dell'obbligo di versare all'ANAS le rate del corrispettivo della concessione (cfr. l'art.52-quinquies del D.L. n. 50/2017, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96) e attraverso l'erogazione di un contributo alla concessionaria (cfr. l'art.16-bis del d.l. n. 91/2017, convertito nella L. n. 123 del 2017, nonché l'art. 1, comma 725, della legge n. 205/2017 di rimodulazione dell'importo del contributo).

In sostanza, per una serie di interventi “emergenziali” è stato previsto per legge un meccanismo particolare di finanziamento, tra l’altro già sottoposto al vaglio di questo Tribunale; si è, in argomento, osservato che l’indicazione ricavabile dal citato art. 16-bis “è quella di realizzare tempestivamente gli interventi in questione, a prescindere dell’approvazione del nuovo PEF, il cui difficoltoso iter di definizione non può quindi giustificare il diniego al finanziamento di opere ritenute dal legislatore necessarie per la messa in sicurezza dell’autostrada” (cfr. T.A.R. Lazio, sez. I, 5 marzo 2019, n. 2897).

Come già affermato nel precedente vertente su analoga questione deve, tuttavia, escludersi che - al di fuori di quanto già previsto in via legislativa circa la partecipazione statale alle spese per la realizzazione degli interventi in parola - ogni altro onere derivante dall’obbligo di adeguamento normativo dell’infrastruttura autostradale possa essere traslato sul Ministero concedente, e ciò a prescindere dall’assenza di un PEF aggiornato.

Le spese in questione, infatti, sono legislativamente e convenzionalmente poste a carico del solo concessionario, salva la possibilità di beneficiare, in fase di revisione del PEF, di un nuovo equilibrio economico finanziario tale da compensare l’investimento sostenuto.

Operano, al riguardo, le regole ordinarie che disciplinano il rapporto concessorio e che impegnano Strada dei a realizzare integralmente, con le proprie disponibilità finanziarie, gli interventi necessari per il regolare funzionamento della tratta autostradale.

Dunque, alla luce del panorama legislativo esistente, nonché delle previsioni della convenzione stipulata tra le parti, la nota impugnata del MIT sfugge ai vizi denunciati nel ricorso, in quanto essa non avrebbe potuto individuare alcuna forma di copertura finanziaria straordinaria per le opere di messa in sicurezza progettate, tanto meno a carico del bilancio statale, venendo in considerazione interventi posti a carico di

Strada dei in virtù degli obblighi assunti in concessione e per espressa previsione di legge.

Anche con riferimento al contestato silenzio dell'Amministrazione in ordine all'approvazione delle misure di sicurezza minime ai sensi del d.lgs. n. 246/2006 il ricorso è infondato.

Tale normativa, attuativa delle direttive comunitarie in materia di sicurezza e messa a norma delle gallerie, stabilisce che i gestori delle gallerie già esistenti garantiscano il completamento, entro il 30 aprile 2019, dei lavori di adeguamento delle gallerie a taluni requisiti minimi di sicurezza, elencati all'allegato II del decreto (art. 10, co. 7); all'art. 3 è poi prevista la possibilità per i gestori, ove determinati requisiti strutturali non possano essere tecnicamente realizzati o possano esserlo solo a costi non proporzionati, di non eseguire i relativi interventi e di sostituirli con la realizzazione di documentate misure di riduzione dei rischi che garantiscano una protezione equivalente o accresciuta.

In particolare l'art. 3 del d.lgs. 264/2006 prevede che "I Gestori delle gallerie provvedono affinché le gallerie di loro competenza, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, soddisfino i requisiti minimi di sicurezza di cui all'allegato 2. 2. Qualora determinati requisiti strutturali di cui all'allegato 2 possano essere soddisfatti unicamente tramite soluzioni tecniche che non sono realizzabili o che lo sono soltanto a un costo non proporzionato, i Gestori propongono alla Commissione di cui all'articolo 4 la realizzazione di misure di riduzione dei rischi come soluzione alternativa a tali requisiti, purché le misure alternative si traducano in una protezione equivalente o accresciuta. L'efficacia di tali misure deve essere dimostrata mediante un progetto di sicurezza contenente un'analisi di rischio effettuata in conformità alle disposizioni del successivo articolo 13. Il Ministero delle infrastrutture informa la Commissione europea delle misure di riduzione dei rischi approvate dalla Commissione, come soluzione alternativa, motivando la sua

decisione. Il presente comma non si applica alle gallerie che si trovano allo stato di progetto di cui all'articolo 8”.

Pertanto ai fini dell'autorizzazione alla realizzazione delle misure di riduzione dei rischi alternative rispetto a quanto previsto dalle direttive comunitarie e dalla normativa interna attuativa è necessario, da un lato, che le soluzioni tecniche necessarie per l'adeguamento non siano realizzabili o lo siano soltanto a un costo non proporzionato, dall'altro, sotto il profilo strutturale, che le misure previste corrispondano ad una protezione equivalente o accresciuta.

Sul punto l'istruttoria espletata ha evidenziato che l'istanza depositata dalla ricorrente non faceva espresso riferimento all'art. 3, comma 2, sopra citato, né evidenziava la sussistenza dei requisiti previsti dalla legge, sopra richiamati, ai fini dell'autorizzazione delle misure alternative.

La Commissione permanente per le Gallerie, esaminata l'istanza, già nel 2018 ha richiesto alla concessionaria la produzione di documentazione integrativa al fine di dimostrare la sussistenza dei presupposti per l'applicazione dell'art. 3 del d.lgs. 264/2006; Strada dei ha presentato documentazione integrativa il 3 agosto e il 12 ottobre 2018 e, in riscontro, la Commissione ha rilevato che l'unico elemento fornito a supporto della dimostrazione della sussistenza dei presupposti richiamati all'art. 3, comma 2, era costituito dall'analisi di rischio che, nel tentativo di dimostrare l'efficacia delle soluzioni alternative per garantire l'equivalenza del rischio, non è stata ritenuta adeguatamente dettagliata, tanto che la Commissione ha invitato il Gestore a *"motivare e documentare... le scelte ed ipotesi formulate per lo sviluppo dell'Analisi di rischio contenuta nella Documentazione di sicurezza che prevede le soluzioni alternative da attuare"*, precisando che *"gli interventi hanno rilevanza di requisiti strutturali e che possano essere soddisfatti, entro il 30 aprile 2019, unicamente tramite soluzioni tecniche che non sono realizzabili o che lo sono soltanto a un costo non proporzionato"*.

Con la nota del 22 ottobre 2018 la Commissione ha quindi rappresentato alla ricorrente che *"Le misure, temporanee che il Gestore individua come migliorative della sicurezza e che propone per la realizzazione di misure di riduzione dei rischi come soluzione alternativa ai requisiti minimi non realizzati entro il 30 aprile 2019 non dimostrano allo stato degli atti, che queste si traducano in una protezione equivalente o accresciuta. La descrizione delle caratteristiche di queste misure dovrà essere adeguatamente integrata e la loro efficacia dovrà essere documentata con opportuno grado di approfondimento"*, allo scopo di fornire gli elementi necessari per stabilire l'applicabilità dell'art. 3, comma 2, del d.lgs. n. 264/2006.

In riscontro la ricorrente ha inviato la nota del 13/11/2018, ribadendo che l'efficacia delle misure integrative era dimostrata dalle stesse Analisi di Rischio, già trasmesse, e dalla relazione anch'essa prodotta.

Pertanto l'ultima integrazione richiesta non è stata di fatto fornita e, di conseguenza, la condotta dell'Amministrazione non evidenzia alcuna inerzia ma, di contro, un'attività istruttoria che si è tradotta in molteplici richieste di integrazione documentale, che solo in parte sono state adempiute dalla ricorrente.

Non è dunque ravvisabile, nella specie, alcun silenzio dell'Amministrazione, che ha invece rappresentato all'istante le carenze della documentazione presentata in ordine ai requisiti sostanziali previsti dalla legge per l'autorizzazione delle misure di sicurezza alternative; né, per le medesime ragioni, è ravvisabile un'ipotesi di silenzio-assenso.

Conclusivamente, il ricorso è infondato e deve essere respinto.

Le spese di lite seguono la soccombenza e si liquidano come in dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Condanna la ricorrente alla rifusione in favore dell'Amministrazione resistente delle spese di lite, che si liquidano in complessivi euro 2.000,00 oltre accessori di legge.

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

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 20 maggio 2020 con l'intervento, in collegamento da remoto in videoconferenza, secondo quanto disposto dall'art. 84, comma 6, d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito in l. 27/2020, dei magistrati:

Antonino Savo Amodio, Presidente

Laura Marzano, Consigliere

Francesca Petrucciani, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Francesca Petrucciani

IL PRESIDENTE
Antonino Savo Amodio

IL SEGRETARIO