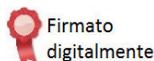


Pubblicato il 04/01/2022

N. 00008/2022 REG.PROV.COLL.
N. 00080/2021 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 80 del 2021, integrato da motivi aggiunti, proposto da

(omissis) s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Antonio Zago, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Comune di Padova, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Marina Lotto, Vincenzo Mizzoni, Santina Cucco, Michele Pozzato e Paolo Bernardi, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

(omissis) s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Nadia Corà e Guido Paratico, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

(omissis) s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Roberta Agnoletto, Massimo Occhiena e Fabrizio Fracchia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato Roberta Agnoletto in Mestre, via Torre Belfredo n. 13/4;

per l'annullamento

per quanto riguarda il ricorso introduttivo, i primi motivi aggiunti (depositati il 6 aprile 2021) e i secondi motivi aggiunti (depositati il 26 aprile 2021):

- del provvedimento con il quale il Comune di Padova ha aggiudicato a (omissis) s.r.l. la “*procedura aperta per l'affidamento del servizio di noleggio, installazione, manutenzione ordinaria e straordinaria di 24 postazioni omologate per il servizio di controllo elettronico per la rilevazione delle infrazioni commesse alle intersezioni regolate da semaforo - art. 146 c. 2 e 3 ed alle infrazioni ai limiti massimi di velocità - art. 142 C.D.S., e servizi connessi*”, CIG 83801828F3 (Determinazione n. 2020/64/0293 del 16/12/2020 del Settore Polizia Locale e Protezione Civile), comunicato in data 18 dicembre 2020, nonché della stessa nota di comunicazione dell'aggiudicazione;
 - per quanto di ragione, di tutti gli atti e verbali di gara, comunque denominati, con i quali e sulla base dei quali l'offerta di (omissis) s.r.l. è stata ammessa e non esclusa dalla gara medesima nonché dichiarata aggiudicataria in base ai punteggi illegittimamente attribuiti, ivi compresa la proposta di aggiudicazione;
 - della *lex specialis* di gara ed in particolare del bando-disciplinare, nelle parti investite dai motivi di ricorso;
 - di tutti gli atti e provvedimenti precedenti e seguenti, comunque connessi, presupposti o consequenziali, ancorché non conosciuti;
- e per la declaratoria di inefficacia del contratto eventualmente stipulato nel frattempo con l'aggiudicataria;

nonché per il subentro della ricorrente nell'aggiudicazione, nella stipula del contratto e nell'affidamento e gestione della commessa;

nonché per l'accertamento, ex art. 116 cod. proc. amm., del diritto della ricorrente di avere accesso ai documenti richiesti e in particolare all'offerta tecnica ed economica presentata dall'aggiudicataria (omissis) s.r.l., con annullamento, per quanto occorra, del diniego di accesso opposto dal Comune di Padova.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune di Padova e di (omissis) s.r.l.; Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 16 giugno 2021 – tenutasi in videoconferenza - il dott. Nicola Bardino e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. La ricorrente (omissis) s.r.l. (nel prosieguo, Telerete) espone di avere preso parte alla procedura aperta, indetta dal Comune di Padova, per l'affidamento del servizio di noleggio, installazione, manutenzione ordinaria e straordinaria di 24 postazioni omologate per il servizio di controllo elettronico per la rilevazione delle infrazioni commesse alle intersezioni regolate da semaforo e alle infrazioni ai limiti massimi di velocità, oltre ai servizi connessi.

Alla gara, retta dal criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, partecipava anche (omissis) s.r.l., odierna controinteressata (nel prosieguo, (omissis)), che si collocava al primo posto della graduatoria, con un punteggio complessivo di 93,93 punti, e alla quale, con determinazione del 16 dicembre 2020, veniva aggiudicato il servizio. La ricorrente si graduava in seconda posizione, con 93,31 punti.

2. Con il ricorso introduttivo, Telerete ha impugnato gli atti di gara e l'aggiudicazione disposta a favore di (omissis).

2.1 Nel primo motivo, la ricorrente lamenta che la controinteressata avrebbe offerto un dispositivo non conforme alle specifiche stabilite dalla stazione appaltante. In particolare, (omissis) avrebbe proposto il noleggio di un sistema che, oltre a rilevare le infrazioni al codice della strada in conformità al decreto di omologazione (che nello specifico ne permette l'utilizzo alternativo per due sole funzioni possibili: "*controllo delle infrazioni al semaforo rosso*" e "*accertamento della velocità*" – prot. 4708 del 2016), registra altresì in modo generico e indifferenziato tutti i veicoli che transitano nel raggio di azione del dispositivo, verificando in automatico a mezzo di banche dati, ossia senza l'interposizione di un operatore, anche il rispetto degli obblighi di revisione e di assicurazione.

Nel quadro normativo vigente, lo svolgimento, da parte dell'unico dispositivo di rilevazione, di tali funzioni automatiche di verifica e registrazione massiva a carico dei veicoli circolanti sul tratto di strada sottoposto a controllo, per di più in difformità rispetto al decreto di omologazione, risulterebbe vietato.

Osserva inoltre la ricorrente che tali funzioni, afferenti alla elaborazione dei dati identificativi dei veicoli transitati in prossimità del dispositivo, oggetto di specifici criteri di valutazione e premiati mediante l'attribuzione di ulteriori punteggi, avrebbero dovuto essere svolte mediante l'installazione di un ulteriore sistema autonomo e aggiuntivo, debitamente omologato, che la ricorrente non avrebbe tuttavia proposto.

2.1.1 Sulla base di tali premesse, da un lato, Telerete contesta, in via logicamente prioritaria, la mancata esclusione della controinteressata, per avere quest'ultima offerto funzionalità non previste ed eccedenti rispetto alle prescrizioni del decreto di omologazione del dispositivo offerto in gara, in chiara violazione della lettera del disciplinare, che richiedeva espressamente l'osservanza delle specifiche e delle condizioni d'impiego sancite dal suddetto decreto ministeriale.

2.1.2 Dall'altro lato, in via sostanzialmente subordinata, la ricorrente rileva che il dispositivo offerto dalla controinteressata non avrebbe potuto essere utilizzato per lo svolgimento di operazioni di controllo massivo (essendo ciò espressamente

precluso), con la conseguenza che i punteggi, volti a premiare tali funzionalità, risultano illegittimamente assegnati. Con riguardo al criterio H (relativo alla creazione di “*black list per veicoli da ricercare*” e alla predisposizione di un avviso immediato), contesta in particolare l’assegnazione a (omissis) di 1,333 punti, che andrebbero quindi sottratti dal punteggio ad essa complessivamente attribuito, così da determinarne lo slittamento al secondo posto della graduatoria, alle spalle della ricorrente.

2.1.3 Sempre nell’ambito del primo motivo di ricorso, Telerete censura, da altra angolazione, la difformità del dispositivo offerto dalla controinteressata rispetto al decreto di omologazione (punto 1.5), la mancata predisposizione di un sistema utilizzato ai soli fini statistici per il “*conteggio dei veicoli totali (sanzionati e non suddiviso per macroclasse di appartenenza e per il calcolo della velocità media per ciascuna macroclasse*” (criterio F – punto 1.6) e la carenza di funzionalità dichiarate (poiché il sistema consentirebbe la classificazione in macroclassi e solo nella modalità di rilevamento della velocità – punto 1.7).

2.2 Nel secondo motivo, la ricorrente contesta la formulazione dei criteri indicati dal disciplinare per l’attribuzione dei punteggi discrezionali, i quali, caratterizzati da un contenuto solamente descrittivo, non darebbero conto delle ragioni in base alle quali un’offerta avrebbe dovuto essere ritenuta preferibile rispetto ad un’altra.

2.3 Con il terzo motivo, la ricorrente ha proposto l’istanza di cui all’art. 116, cod. proc. amm., diretta a conseguire pieno accesso all’offerta amministrativa, tecnica ed economica di (omissis), solo parzialmente ostesa dall’Amministrazione.

Tale istanza veniva accolta da questo Tribunale che, con ordinanza collegiale n. 249 del 2021, disponeva l’esibizione della documentazione richiesta.

3. Esaminata la documentazione acquisita in forza della citata ordinanza, la ricorrente proponeva un primo ricorso per motivi aggiunti - avverso i medesimi atti impugnati con il ricorso introduttivo - sostenendo che la funzionalità di classificazione in base al tonnellaggio, prevista al criterio di valutazione I, non

avverrebbe mediante sensori di peso, ma attraverso un metodo indiretto con il supporto di un algoritmo di *image processing*, che, oltre a risultare inaffidabile, sarebbe estraneo al prototipo esaminato in sede di omologazione. Anche sotto tale aspetto, l'offerta andrebbe dunque esclusa perché avrebbe ad oggetto un dispositivo non debitamente approvato in ogni sua componente. In ogni caso, il punteggio afferente al criterio I non avrebbe potuto essere assegnato, in quanto riferito ad una caratteristica non coperta dal decreto di omologazione.

4. La ricorrente, acquisite le produzioni documentali e le deduzioni, rispettivamente depositate e formulate dalla controinteressata in vista dell'udienza pubblica inizialmente fissata per la data del 28 aprile 2021, formulava ulteriori motivi aggiunti non impugnatori.

4.1 In tale sede, con il primo profilo di censura (punti da 1 a 1.5) - posto in sostanziale continuità con il primo motivo del ricorso introduttivo - evidenziava che il *software* di gestione del dispositivo costituirebbe parte integrante dello stesso e, come tale, dovrebbe risultare anch'esso contemplato dal decreto di omologazione del Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile. Tale conclusione veniva confermata dalla risposta resa in data 23 febbraio 2021 dal Ministero in questione, il quale, interpellato dalla controinteressata, precisava che “*il software di gestione di un dispositivo, approvato od omologato [...] per il rilevamento in maniera automatica di una o più violazioni del Codice della strada, è da ritenersi parte integrante della relativa approvazione od omologazione nella misura in cui il software stesso svolge una funzione essenziale nel processo di accertamento dell'infrazione al Codice della Strada*”.

Il potenziamento delle funzionalità del dispositivo mediante implementazione del *software* di gestione ne determinerebbe, pertanto, la complessiva modificazione rispetto al prototipo esaminato dal Ministero, sicché la proposta in gara di un sistema con tali caratteristiche potenziate si tradurrebbe nell'offerta di un sistema carente della prescritta omologazione, in violazione dell'art. 2 del capitolato speciale d'appalto (1. I beni oggetto dell'appalto dovranno essere conformi e

rispondenti, per caratteristiche, prescrizioni omologazioni e approvazioni, alle norme contenute nel Codice della Strada, nel relativo Regolamento di Esecuzione e ad ogni altra normativa e disciplina che regolamenti la materia. Dovranno essere idonei all'accertamento in modalità automatica senza la presenza dell'agente accertatore, alle infrazioni sia dell'art. 142 che dell'art. 146 commi 2 e 3 del Codice della Strada. 2. Gli strumenti o apparecchiature elettroniche destinate alla rilevazione delle infrazioni al codice della strada dovranno: essere omologati/approvati, con apposito Decreto Ministeriale, per il funzionamento in modo automatico senza la presenza degli Agenti di Polizia Stradale, nel rispetto della normativa [...]).

4.2 Con il secondo motivo aggiunto, la ricorrente sostiene che la condotta osservata dalla controinteressata, andrebbe qualificata come reticente, per non essere stato rappresentato l'impiego di un *software* di gestione del dispositivo privo di omologazione, ciò che farebbe emergere un'ipotesi di esclusione, come sancito dall'art. 80, comma 5, lett. c *bis*, del d. lgs. n. 50 del 2016.

4.3 Infine, nel terzo motivo aggiunto, Telerete contesta l'attribuzione di tutti i punteggi riconducibili alle caratteristiche del *software* installato, in ragione della mancata omologazione prescritta dalla legge di gara.

5. Si costituivano in giudizio il Comune di Padova e la controinteressata (omissis), che resistevano nel merito.

Interveniva *ad adiuvandum* (omissis) s.r.l., produttrice del sistema offerto in gara da Telerete, che illustrava ulteriormente le ragioni dell'impugnazione, specie in riferimento al primo motivo del ricorso introduttivo.

6. Chiamata da ultimo alla pubblica udienza del 16 giugno 2021, la causa veniva trattenuta in decisione.

7. Il ricorso è fondato, in relazione alla prima censura dedotta con il ricorso introduttivo, sostanzialmente reiterata con il primo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 26 marzo 2021, nonché con il secondo ricorso per motivi aggiunti,

notificato il 26 aprile 2021 (cfr. punti da 1 a 1.5), tra loro strettamente connessi, nella parte in cui lamentano, pur sotto diverse declinazioni, la mancata esclusione della controinteressata, per avere quest'ultima offerto in gara un dispositivo carente di omologazione e, in ogni caso, dotato di funzionalità e caratteristiche (registrazione e utilizzo, in modo massivo ed indifferenziato, dei dati di tutti i veicoli circolanti nel tratto di strada sottoposto a controllo) vietate perché in contrasto con la disciplina vigente in materia di tutela della riservatezza.

In merito deve essere ricordato come, di recente, il Consiglio di Stato (Cons. Stato, Sez. V, 18 gennaio 2021, n. 509) abbia dettagliatamente ricostruito il complesso quadro normativo, regolatore della materia, precisando innanzitutto che, *“in riferimento ai limiti di velocità, l'art. 142 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) dispone che "Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate... come precisato dal regolamento"*.

Con maggior dettaglio, il Regolamento di esecuzione e di attuazione del detto codice (approvato con d.P.R. 495/1992) delinea, all'art. 192, la procedura di omologazione e approvazione dei sistemi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, precisando, al comma 8, che "Il fabbricante assume la responsabilità del prodotto commercializzato sulla conformità al prototipo depositato e si impegna a far effettuare i controlli di conformità che sono disposti dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale".

L'art. 345, comma 1, del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada) statuisce che "Le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità devono essere costruite in modo da raggiungere detto scopo fissando la velocità del veicolo in un dato momento in modo chiaro ed accertabile, tutelando la riservatezza dell'utente"; il comma 2, primo periodo, della stessa norma conferma, inoltre, che "Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori

pubblici".

10.4. Sulla base di tali dati normativi, a livello ministeriale sono state fornite precise indicazioni sulla possibilità di adibire i sistemi di rilevazione automatica della velocità, senza obbligo di contestazione immediata, a funzioni ulteriori.

Nello specifico, la Direttiva del Ministero dell'Interno del 21 luglio 2017, prot. 300/A5620/17/144/5/20/3 nell'Allegato denominato "Modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo finalizzati al rilevamento delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", stabilisce che "Gli apparecchi di rilevazione, pur potendo effettuare un continuo monitoraggio del traffico, memorizzino le immagini solo in caso di infrazione. Salva la possibilità di utilizzo dei dati per fini giudiziari, le immagini rilevate siano fruibili solo per l'accertamento e la contestazione degli illeciti stradali" (si veda Allegato cit., Parte I "Dispositivi di misura della velocità", Capitolo 6 "Precauzioni a tutela della riservatezza personale").

Inoltre, per quanto di interesse, giova richiamare il provvedimento dell'8 aprile 2010 del Garante per la protezione dei dati Personali, laddove, al paragrafo 5.3. ("Utilizzo di dispositivi elettronici per la rilevazione di violazioni al Codice della strada"), afferma testualmente che "Gli impianti elettronici di rilevamento automatizzato delle infrazioni, utilizzati per documentare la violazione delle disposizioni in materia di circolazione stradale, analogamente all'utilizzo di sistemi di videosorveglianza, comportano un trattamento di dati personali. 5.3.1. L'utilizzo di tali sistemi è quindi lecito se sono raccolti solo dati pertinenti e non eccedenti per il perseguimento delle finalità istituzionali del titolare, delimitando a tal fine la dislocazione e l'angolo visuale delle riprese in modo da non raccogliere immagini non pertinenti o inutilmente dettagliate".

Alla luce della ricostruzione della disciplina di settore, deve desumersi che i dispositivi di controllo utilizzati per l'accertamento automatico dell'eccesso di velocità dei veicoli non possano, allo stato, registrare i dati di tutti i veicoli in

transito, ma solo di quelli che commettono l'infrazione alternativamente accertata, sicché non appare neppure plausibile che un'apparecchiatura, dotata di siffatte caratteristiche, possa beneficiare dell'omologazione ministeriale.

Osserva ancora una volta il Consiglio di Stato: *“il controllo di tipo indiscriminato è vietato e non soltanto ‘sottoposto a regole puntuali e restrittive’”,* in quanto: *“a) gli apparecchi di rilevazione, pur potendo effettuare un continuo monitoraggio del traffico, memorizzano le immagini solo in caso di infrazione; b) salva la possibilità di utilizzo dei dati per fini giudiziari, le immagini rilevate sono fruibili solo per l'accertamento e la contestazione degli illeciti stradali; c) la registrazione continua del monitoraggio del traffico è conservata in forma di dati anonimi, senza possibilità di identificazione dei veicoli o delle persone e può essere disponibile, sempre attraverso dati anonimi, soltanto per studi o ricerche sul traffico; d) le risultanze fotografiche o le riprese video sono nella disponibilità e vengano trattate solo dal personale responsabile degli organi di polizia e dagli incaricati del trattamento e della gestione dei dati; e) le immagini sono conservate solo per il periodo di tempo strettamente necessario all'applicazione delle sanzioni e alla definizione dell'eventuale contenzioso; f) nella conservazione delle risultanze fotografiche o video sono adottati gli accorgimenti di sicurezza utili ad evitare l'accesso non autorizzato ai dati e alle immagini trattate”* (Cons. Stato, n. 509 del 2021, cit.).

Tali conclusioni sono poi avallate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile – con la nota in data 4 marzo 2021 - che, interpellato dalla resistente Stazione appaltante in ordine all'utilizzo del dispositivo offerto in gara, ha ulteriormente chiarito che, *“in generale, i dispositivi attualmente approvati/omologati possono rilevare in modo automatico soltanto le infrazioni esplicitamente richiamate nei relativi decreti, nel rispetto delle condizioni e dei limiti in essi contenuti e nei rispettivi manuali d'installazione e uso, e non possono interfacciarsi con banche dati esterne per effettuare interrogazioni relative a targhe di veicoli in transito, rilevate in continuo, in modo indiscriminato e massivo,*

al fine di verificarne lo stato in relazione ai requisiti per la circolazione, poiché tale operazione richiederebbe forme di trattamento di dati (le targhe dei veicoli) non consentite dalle norme, se non per i veicoli di cui sia già stata accertata l'infrazione nei casi in cui il Codice della Strada lo prevede. Infatti, in coerenza con le indicazioni dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali, possono essere trattati solo i dati dei veicoli di cui è stata accertata l'infrazione, ma non anche quelli dei veicoli solo potenzialmente in infrazione, come avverrebbe con un controllo massivo dei veicoli in transito. È di tutta evidenza che il manuale d'uso del dispositivo “(omissis) Red&Speed EVO Radar” della ditta (omissis) s.r.l., rappresenta, come in generale tutti i manuali d'uso per la generalità dei dispositivi approvati/omologati, un'appendice al decreto che lo compendia per gli aspetti più tecnici e di dettaglio per le caratteristiche tecniche e le modalità d'uso, ma i cui contenuti non possono derogare o esorbitare da quelli esplicitati nel decreto di approvazione/omologazione del Ministero, che costituisce l'unica fonte di riferimento” (doc. 15 prodotto da Telerete).

La nota richiamata conferma una volta di più i limiti di utilizzo del dispositivo denunciati dalla ricorrente: da un lato, la funzione di rilevazione massiva non è contemplata né ammessa per il sistema di accertamento delle infrazioni offerto da (omissis); dall'altro lato, le caratteristiche offerte (oggetto di valutazione mediante l'assegnazione di punteggi), scaturenti dalle successive implementazioni introdotte nell'apparato, non potrebbero comunque derogare agli elementi tecnici e alle prescrizioni approvate mediante il decreto del Ministero, che costituisce, a ben vedere, l'unica fonte idonea a legittimare l'impiego del dispositivo.

Ne consegue che l'apparato offerto dall'aggiudicataria non risulta compatibile (né conciliabile, come osservato da (omissis) s.r.l. – p. 7 dell'atto di intervento) con l'oggetto della prestazione dedotta nell'appalto, proprio perché esso, in quanto privo di omologazione relativamente ad alcune delle caratteristiche offerte e in ogni caso non utilizzabile (proprio perché carente di omologazione e perché il suo

impiego comporterebbe l'illecita registrazione dei dati di *tutti* i veicoli in transito), non soddisfa i requisiti essenziali previsti dalla normativa di settore e, in quanto tali, richiamati dalla *lex specialis* di gara (specialmente nell'art. 2 del capitolato, nella parte in cui la conformità delle apparecchiature alle caratteristiche e alle prescrizioni approvate dal decreto di omologazione).

L'offerta dell'aggiudicataria non risulta perciò conforme alle prescrizioni di carattere tecnico del capitolato speciale, da ritenersi essenziali in rapporto all'oggetto dell'appalto, e ai requisiti normativi di utilizzo dell'apparato di rilevazione, così da determinare - concretizzandosi sostanzialmente in un'ipotesi di *aliud pro alio* - l'esclusione dalla gara anche in assenza di un'espressa previsione in tal senso nella medesima legge di gara (così T.A.R. Lombardia, Milano, Sez. I, 3 agosto 2020, n.1512).

Per le considerazioni anzidette, ritenuta la fondatezza dei motivi esaminati, il ricorso introduttivo e i ricorsi per motivi aggiunti vanno accolti, con conseguente annullamento degli atti di gara *in parte qua*, ossia in relazione alla mancata esclusione dalla procedura della controinteressata (omissis) e alla aggiudicazione ad essa del servizio.

8. Può infine prescindersi dallo scrutinio dei restanti profili di censura, afferenti alla esaustività dei parametri di giudizio, nonché alla valutazione meritale delle offerte e alla assegnazione dei punteggi da parte della commissione di gara, da ritenersi assorbiti in ragione della fondatezza dei motivi, logicamente anteposti, con i quali la ricorrente ha contestato l'ammissione alla gara della controinteressata.

9. Da ultimo, le spese possono essere compensate nei confronti dell'interveniente *ad adiuvandum*, sussistendone giusti motivi, mentre per il resto seguono la soccombenza e sono, entro tali limiti, liquidate come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso introduttivo e sui due ricorsi per motivi

aggiunti, come in epigrafe proposti, li accoglie nei sensi e per gli effetti di cui in motivazione.

Condanna il Comune di Padova e (omissis) s.r.l., in solido tra loro, a rifondere le spese di lite a favore della ricorrente (omissis) s.r.l., liquidate nell'importo complessivo di € 5.000,00 (cinquemila), oltre ad imposte ed oneri.

Compensa le spese tra (omissis) s.r.l. e le restanti parti del giudizio.

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

Così deciso nella camera di consiglio del giorno 16 giugno 2021, tenutasi in videoconferenza, con l'intervento dei magistrati:

Maddalena Filippi, Presidente

Nicola Bardino, Referendario, Estensore

Filippo Dallari, Referendario

L'ESTENSORE

Nicola Bardino

IL PRESIDENTE

Maddalena Filippi

IL SEGRETARIO