**ILL.MO TRIBUNALE DI GENOVA**

**IN COMPOSIZIONE COLLEGIALE
I Sez. II Coll.**

\*\* \*\*

**Dichiarazione di costituzione di parte civile**

\*\* \*\*

 Il Dottor Marco BAVA, nato a Torino il 7 settembre 1957, residente in Castiglione T.se (Torino), Strada San Martino n. 48/5 (C.F. BVAMCG57P07L219T), nella sua qualità di azionista della Società ATLANTIA S.p.A. nel 2018, come da copia di estratti conto titoli relativi, allegati alla presente, elettivamente domiciliato in Genova, Passo Frugoni 4/12 presso lo studio dell’Avv. Ilaria Torri del Foro di Genova (C.F. TRRLRI89R46D969Q, indirizzo p.e.c. ilaria.torri@ordineavvgenova.it ), che qui lo rappresenta e difende per procura in calce all’atto qui esteso, danneggiato dal reato nel procedimento penale n. **10468/18/21 R.G.N.R. – 7998/18 R.G. G.I.P.** pendente all’udienza del 07.07.2022 nanti il Tribunale di Genova in composizione collegiale, I Sezione II Collegio,

**dichiara**

di costituirsi, come in effetti si costituisce, col presente atto, ai sensi degli artt. 74 e ss. c.p.p., parte civile nel suddetto procedimento nei confronti di:

CASTELLUCCI Giovanni, nato a Senigallia, 23.7.1959, elettivamente domiciliato presso il difensore di fiducia, avvocato Guido Carlo Alleva del Foro di Milano,

imputato all’udienza dibattimentale del **07.07.2022**

per i seguenti reati:

**capo 22)**: artt. 40 comma 2, 41 comma 1, 110, 113, 449, 434, 432 commi 1 e 3, 437 commi 1 e 2, 589 bis commi 1 e 8, 590 bis commi 1 e 8, 589 commi 1, 2 e 3, 590 commi 1, 2 e 3, 61 n.3) e n.9) c.p., perché, nella sua qualità di

* responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE COSTRUZIONI E CONCESSIONI spa e poi di AUTOSTRADE PER L’ITALIA, denominato Direzione Generale dal 25.6.2001 al 15.5.2005,
* responsabile ad interim dell’ufficio di AUTOSTRADE PER L’ITALIA denominato Direzione Generale dal 1.1.2015 al 17.5.2015,
* amministratore delegato di AUTOSTRADE PER L’ITALIA dal 16.5.2005,

per colpa, consistita in imperizia, imprudenza, negligenza e inosservanza di norme (anche in materia di circolazione stradale e di sicurezza dei luoghi di lavoro)

• circolare del Ministro dei lavori pubblici 19 luglio 1967 n.6736/61°1, in particolare par.2, 3, 4, 5 e 6

• decreto Ministro dei lavori pubblici 2 agosto 1980, in particolare par.4 e 7

• circolare Ministro dei lavori pubblici 11 novembre 1980 n.20977, in particolare par.7 e 9

• decreto legislativo 30 aprile 1992 n.285 (codice della strada), in particolare art.14

• decreto Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 settembre 2005 (norme tecniche per le costruzioni), in particolare par.9

• decreto Ministro delle infrastrutture 14 gennaio 2008 (norme tecniche per le costruzioni) in particolare par.2, par.8.2, 8.3, 8.4, 8.5

• decreto Ministro dei Lavori Pubblici 4 maggio 1990, in particolare par.7

• circolare Ministro dei Lavori Pubblici 25 febbraio 1991 n.34233, in particolare par.7, par.9

• ordinanza del presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003 n.3274, in particolare art.2.3 e successive modificazioni

• DPR 5 ottobre 2010 n.207, in particolare artt.44 ss.

• decreto legislativo 18 aprile 2016 n.50, in particolare art.26

• art.2087 c.c.

• DPR 27 aprile 1955 n.547, in particolare artt.11 e 374

• decreto legislativo 19 settembre 1994 n.626, in particolare artt.30 e 32

• decreto legislativo 9 aprile 2008 n.81, in particolare art.63 comma 1, art.64 e allegato IV 1.1

• convenzione Anas-Autostrade 4 agosto 1997 n.230, in particolare art.3 290

• convenzione unica 12 ottobre 2007 (approvata con l’art.8 duodecies del DL 8 aprile 2008 n.59, convertito in legge 6 giugno 2008 n.101), in particolare artt.2 e 3

• convenzione Autostrade-Spea 15 marzo 1985 e successive modificazioni

• convenzione Aspi-Spea 4 dicembre 2007, in particolare artt.3, 4, 5

poneva in pericolo la sicurezza dei pubblici trasporti e cagionava, non impedendolo, il crollo della pila 9 e del collegato tratto autostradale di circa 240 metri del viadotto Polcevera, ubicato al km 000+551 dell’autostrada A10 Genova–Savona, in concessione alla società AUTOSTRADE COSTRUZIONI E CONCESSIONI AUTOSTRADE (di seguito solo AUTOSTRADE) sino al 29.4.2003 e, successivamente, alla società AUTOSTRADE PER L’ITALIA (di seguito solo ASPI), crollo dovuto alla rottura per corrosione dei cavi portanti all’interno dello strallo lato mare lato Genova del sistema bilanciato n.9, nel tratto terminale di collegamento alla sommità dell’antenna, e in conseguenza del quale trovavano la morte 43 persone:

Melissa Christiane ARTUS-BASTIT, Giovanni BATTILORO, Camilla BELLASIO, Manuele BELLASIO, Francesco BELLO, Matteo BERTONATI, Stella Maria BOCCIA, Admir BOKRINA, Giovanna BOTTARO, Elisa BOZZO, Alessandro CAMPORA, Bruno CASAGRANDE, Cristian CECALA, Crystal Dyana CECALA, Andrea CERULLI, Marta DANISI, Henry DIAZ HENAO, Marius DJERRI, Giorgio DONAGGIO, Carlos Jesus ERAZO TRUJILLO, Gerardo ESPOSITO, Alberto FANFANI, Juan Ruben FIGUEROA CARRASCO, Nathan GUSMAN, Vincenzo LICATA, Anatoli MALAI, Luigi MATTI ALTADONNA, Dawna Antoinette MUNROE, Juan Carlos PASTENES, Ersilia PICCININO, Axelle Nemati Alizée PLACE, Claudia POSSETTI, William POUZADOUX, Leyla Nora RIVERA CASTILLO, Roberto ROBBIANO, Samuele ROBBIANO, Alessandro Angelo ROBOTTI, Marian ROSCA, Gennaro SARNATARO, Antonio STANZIONE, Mirko VICINI, Andrea VITTONE e Angela ZERILLI,

riportavano lesioni personali gravi 28 persone:

Gianluca ARDINI, Eugeniu BABIN, Marco BALESTRERO, Ugo Davide CAPELLO, Gaspare CAVALERI, Federico CERNE, Daniele DUBBINI, Giorgia FASSONE, Luigi FIORILLO, Daniela GHIRONI, Rita GIANCRISTOFARO, Lucian GOTTHCSALL, Marina GUAGLIATA, Davide MACRÌ, Diego MACRÌ, Alberto MARENGO, Michela MEO, Marcello MONACO, Daniele PAU, Giuseppe PULVIRENTI, Niccolò RIDOLFI, Camilla SCABINI, Dario SCIOTTO, Luca STRAGAPEDE, Valentino TONELLI, Fabio VENTRICE, Nataliya YELINA, Shaban ZANUNI

e 12 persone lesioni personali lievi:

Franca BIONDI, Giorgio BOTTARO, Irena BOTTARO, Sabrina COPRANI, Loris DE PALO, Carlotta DI GIORGIO, Elisa GRANIERI, Erica GRANIERI, Matteo GRANIERI, Martin KUCERA, Adele MANCA, Paola SURIANO.

In particolare, nel concorso di condotte indipendenti altrui, ascritte a Pierluigi CESERI, Igino LAI, Alessandro NATALI, Giovanni PROIETTI e Nicola SPADAVECCHIA

ed in concorso o cooperazione colposa con:

* Paolo AGNESE (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° tronco denominato Tecnica)
* Serena ALLEMANNI (responsabile dell’ufficio di SPEA ENGINEERING (di seguito solo SPEA) denominato Sorveglianza UTSA 1° Tronco)
* Alberto ASCENZI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Supporto Tecnico alla Vigilanza)
* Claudio BANDINI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Service TecnicoProgettuale)
* Mario BERGAMO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio)
* Lanfranco BERNARDINI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Progetti Opere Complementari e Manutenzione)
* Paolo BERTI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Centrale Operations)
* Antonio BRENCICH (esperto invitato a partecipare, ai sensi dell’art.1 comma 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14.10.2004, n.17771, all’adunanza del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria)
* Salvatore BUONACCORSO (membro interno e componente della commissione relatrice del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria)
* Gabriele CAMOMILLA (responsabile degli uffici di AUTOSTRADE e poi di ASPI denominati Funzione Studi e Ricerche e Manutenzioni e Ricerche; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Manutenzione e Standard)
* Carlo CASINI (responsabile degli uffici di SPEA denominati UTSA 1° Tronco e Sorveglianza UTSA 1° Tronco)
* Maurizio CENERI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Collaudi e Controlli non distruttivi)
* Stefano CHINI (responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Area attività ispettive dell’Ispettorato vigilanza concessioni autostradali)
* Agostino CHISARI (responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE, e poi di ASPI, denominato Direzione 1° Tronco)
* Vincenzo CINELLI (responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali)
* Mauro COLETTA (responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Ispettorato generale dell’area tecnica servizio autostrade in concessione; responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Direzione centrale autostrade e trafori; responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Ispettorato per la vigilanza sulle concessioni autostradali; responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali; responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali)
* Emanuele DE ANGELIS (dipendente dell’ufficio di SPEA denominato Progettazione per l’Esercizio; responsabile della progettazione specialistica, per conto di SPEA, dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10 del viadotto Polcevera approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 11.6.2018)
* Matteo DE SANTIS (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione, Sorveglianza e Monitoraggio; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Gallerie, Progettazione e Monitoraggio Opere Strutturali)
* Fulvio DI TADDEO (responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE della Direzione 1° Tronco denominato Servizio Tecnico; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Progetti Opere Complementari e Manutenzione; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Manutenzione Opere Strutturali; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Opere Strutturali Stazioni e Fabbricati; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione e Coordinamento Opere Strutturali, Stazioni e Fabbricati; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Servizi Specialistici di Ingegneria)
* Michele DONFERRI MITELLI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio)
* Giorgio FABRIANI (responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE denominato Funzione Tecnica; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco; responsabile ad interim dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Servizio Tecnico; responsabile ad interim dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio)
* Roberto FERRAZZA (dirigente del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria e, in quanto tale, presidente del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso il suddetto Provveditorato)
* Lucio FERRETTI TORRICELLI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Strutture; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Opere d’arte)
* Michele FRANZESE (responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Area attività ispettive dell’Ispettorato vigilanza concessioni autostradali; responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Divisione 1 della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali)
* Luca FRAZZICA (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione e Coordinamento Opere Strutturali Stazioni e Fabbricati)
* Antonino GALATÀ (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Esercizio; amministratore delegato di SPEA)
* Massimiliano GIACOBBI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Pianificazione e Commesse; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Divisione Esercizio e Nuove Attività; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Uffici Specialistici e Nuove Attività; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Progetti; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Progettazione per l’Esercizio; direttore tecnico e responsabile integrazione prestazioni specialistiche, per conto di SPEA, dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10 del viadotto Polcevera approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 11.6.2018)
* Marita GIORDANO (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica; responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio)
* Mauro MALGARINI (responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE denominato Monitoraggio e Manutenzione; responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE, e poi di ASPI, denominato Monitoraggio e Manutenzione Straordinaria; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Manutenzione straordinaria Opere Civili; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Manutenzione Opere Strutturali)
* Stefano MARIGLIANI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco)
* Dino MASELLI (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio)
* Alessandro MELEGARI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco)
* Massimo MELIANI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Opere d’Arte Direzione 1°, 2°, 3° e 9° Tronco, appoggi e miglioramento sismico; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Opere d’Arte Nord, Giunti e Gallerie; responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica)
* Riccardo MOLLO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Servizi Tecnici; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione (Condirezione) generale Operations e Maintenance; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Generale; responsabile ad interim dell’ufficio di ASPI denominato Maintenance e Investimenti Esercizio)
* Giampaolo NEBBIA (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Funzione Centrale Servizi Esercizio; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Progetti Opere Complementari e Manutenzione; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Tecnico della Divisione Esercizio e Nuove Attività)
* Franco RAPINO (amministratore delegato di SPEA; responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE denominato Gestione Tecnica)
* Michele RENZI (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio)
* Riccardo RIGACCI (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco)
* Mariano ROMAGNOLO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Ponti e Viadotti; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Appoggi Giunti Manutenzione e Miglioramento Sismico Viadotti)
* Massimo RUGGERI (ispettore di opere d’arte dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco)
* Fabio SANETTI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Sorveglianza UTSA 1° Tronco)
* Michele SANTOPOLO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione, Sorveglianza e Monitoraggio)
* Bruno SANTORO (responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Divisione 1 della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali)
* Ugo SARTINI (responsabile dell’ufficio di AUTOSTRADE, e poi di ASPI, della Direzione 1° Tronco denominato Manutenzione; responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica)
* Mario SERVETTO (membro esterno e componente della commissione relatrice del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria)
* Giuseppe SISCA (membro interno e componente della commissione relatrice del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d’Aosta e la Liguria)
* Paolo STRAZZULLO (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica e Impianti; RUP (responsabile unico del procedimento) dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10 del viadotto Polcevera approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 11.6.2018)
* Carmine TESTA (responsabile dell’ufficio di ANAS denominato Ufficio ispettivo territoriale di Genova dell’Ispettorato per la vigilanza sulle concessioni autostradali; responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Ufficio ispettivo territoriale di Genova della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali; responsabile dell’ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti denominato Ufficio ispettivo territoriale di Genova della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali)
* Marco TRIMBOLI (ispettore di opere d’arte dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco)
* Antonino VALENTI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Direzione Lavori; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco)
* Marco VEZIL (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Sorveglianza UTSA 1° Tronco; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Direzione Lavori; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Direzione Lavori; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Funzione Centrale Servizi Esercizio)
* Federico ZANZARSI (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Esercizio),

dopo che era stata casualmente accertata, nel 1991, l’esistenza di gravissimi fenomeni di corrosione e di difetto di iniezione dei cavi degli stralli della pila 11, in corrispondenza dell’attacco con il traversone superiore, tali da imporre un immediato intervento manutentivo di somma urgenza, concretizzatosi nella completa disattivazione dei cavi interni agli stralli e nella loro sostituzione con cavi esterni agevolmente controllabili;

dopo che era stata anche accertata, nel medesimo periodo di tempo, l’esistenza di gravi fenomeni di corrosione e di difetto di iniezione dei cavi degli stralli della pila 10, in corrispondenza dell’attacco con il traversone superiore, tali da imporre un intervento manutentivo concretizzatosi nell’installazione, in quel tratto, di un robusto rinforzo in carpenteria metallica;

nell’ambito del suo ruolo, delle sue funzioni e dei suoi poteri, ometteva di adoperarsi con disposizioni, iniziative, segnalazioni e proposte, affinché sul viadotto fossero eseguite frequenti, sistematiche e adeguate attività di diagnosi del degrado e di sorveglianza sulla sua evoluzione ed installati impianti idonei a prevenire il cedimento dei tiranti, nonché sistemi di monitoraggio idonei a consentire un costante e adeguato controllo del suo comportamento al fine di prevenire disastri, e, in particolare, affinché si procedesse, anche sugli stralli della pila 9, a interventi analoghi a quelli eseguiti sugli stralli della pila 11, che avevano identica struttura – interventi che, se realizzati, avrebbero impedito con certezza il crollo – o, quanto meno, a interventi analoghi a quelli eseguiti sugli stralli della pila 10, o, in alternativa, affinché il traffico veicolare sul viadotto venisse interdetto,

**omissioni che poneva in essere, pur sapendo, o comunque dovendo sapere, che**:

1) la convinzione del progettista Riccardo MORANDI, secondo la quale i cavi di acciaio interni agli stralli dei tre sistemi bilanciati nn.9, 10 e 11, che reggevano l’impalcato, sarebbero stati completamente e definitivamente protetti dall’azione corrosiva dell’acqua, dell’umidità, degli agenti atmosferici e delle sostanze chimiche emesse dagli insediamenti industriali della zona, dal fatto di essere immersi in guaine di calcestruzzo precompresso, era stata smentita, a soli 8 anni di distanza dall’inaugurazione dell’opera e a 4 dalla conclusione delle operazioni di collaudo, da una relazione tecnica di SPEA (società cui erano affidate le attività di sorveglianza e di ispezione della rete in concessione) redatta dall’Ing. ZANNETTI in data 15.7.1975 (poi aggiornata in date 3.10.1977 e 2.6.1978), la quale aveva verificato, anche lungo gli stralli, la presenza di fessurazioni nel calcestruzzo, con tracce di infiltrazioni di umidità, unite anche a ruggine;

2) lo stesso progettista Riccardo MORANDI, in una relazione presentata a un convegno internazionale nel 1979, aveva riconosciuto l’insorgere di “fenomeni aggressivi di origine chimica” sulle superfici esterne e aveva raccomandato di proteggerle con apposite vernici allo scopo di evitare l’infiltrazione di agenti aggressivi in grado di causare la corrosione dei cavi di acciaio interni;

3) lo stesso progettista Riccardo MORANDI, in una relazione per AUTOSTRADE in data 15.12.1981, rilevava, sull’opera, importanti segni di degradazione, dovuti al traffico di notevolissima intensità e alla “atmosfera altamente corrosiva per la presenza di alta salinità combinata con fumi acidi industriali”, affermava che “tutta l’opera, ove più ove meno, è sottoposta ad un’azione di degradazione talmente rapida da dover temere in tempo futuro anche della sua consistenza statica”, che essa “presenta i segni di un rapido processo di degradazione delle sue superfici esposte all’atmosfera, tale da temere nel prosieguo qualche incidenza alla sua consistenza statica” e raccomandava “immediati interventi di restauro allo scopo di evitare inconvenienti e pericoli futuri di notevole gravità”;

4) una relazione di SPEA avente ad oggetto ispezioni eseguite tra marzo e giugno 1985 segnalava che, dopo la rimozione, nel 1984, di alcune porzioni di calcestruzzo pericolanti dagli stralli della pila 9, il degrado era progredito e si erano verificati ulteriori distacchi di calcestruzzo; “in alcune zone sono visibili lesioni a ragnatela e le sottostanti staffature; si notano, inoltre, lesioni lungo l’asse degli stralli e perpendicolari in corrispondenza delle staffe. Sarebbe opportuno procedere ad un’ispezione degli stralli lungo tutto lo sviluppo procedendo al rilievo delle lesioni, al distacco dei frammenti pericolanti ed alla esecuzione di alcuni saggi all’intradosso per accertare lo stato di iniezione delle guaine sia dei cavi di tipo A (cioè i cavi principali) che di quelli di tipo B (cioè quelli secondari) e lo stato di conservazione dell’acciaio all’interno delle guaine stesse”; questo stato di degrado veniva poi confermato in una relazione in data 18.7.1985 del responsabile della Condirezione Centrale Tecnica di AUTOSTRADE, Gabriele CAMOMILLA;

5) a causa delle particolari caratteristiche del viadotto Polcevera, una volta accertato che gli agenti corrosivi erano in grado di penetrare – ed erano penetrati – attraverso le fessurazioni del calcestruzzo precompresso, andando ad interessare i cavi principali degli stralli, non esisteva alcuna tecnologia in grado di fornire certezze circa la progressione nel tempo della corrosione e la resistenza residua dei cavi da essa aggrediti, che, pertanto, dovevano essere necessariamente e immediatamente sostituiti, come quelli della pila 11, con cavi esterni visivamente ispezionabili per tutto il loro sviluppo;

6) vastissima, e facilmente reperibile, letteratura tecnico-scientifica internazionale aveva studiato, sin dall’inizio degli anni ’80, i danni prodotti dalla corrosione dei cavi all’interno delle strutture in cemento armato, sino a cagionarne il crollo rovinoso, anche improvviso e senza segni premonitori;

7) le indagini diagnostiche degli anni 1990 (19-29 novembre) e 1991 (12-13 giugno) sugli stralli della pila 9, pur eseguite in modi parziali e inadeguati, avevano individuato, sull’unico strallo a mare lato Savona esaminato, 2 trefoli “lenti” e del tutto privi di iniezione, e, sull’unico strallo lato Genova lato monte esaminato, 2 cavi scoperti su 4, privi di guaina perché completamente ossidata, privi di iniezione perché asportata dal degrado originato dalle infiltrazioni dell’acqua meteorica e, soprattutto, alcuni trefoli rotti, con pochi fili per trefolo ancora tesati;

8) in uno studio a firma DONFERRI e PARDI, pubblicato sulla rivista Autostrade nel 1993, si riferiva che “gli stralli del viadotto Polcevera… presentano un livello di corrosione delle armature di precompressione variabile… Tale fenomeno è da relazionare principalmente all’aggressione ambientale… Durante i lavori di manutenzione ricorrente a cui la struttura è stata sottoposta negli ultimi anni, si è scoperto, oltre al degrado diffuso su molte parti strutturali dell’opera, una serie di ulteriori anomalie concentrate prevalentemente all’attacco degli stralli con i rispettivi traversoni di sommità delle singole antenne, in particolare per i sistemi 10 e 11”;

9) da una relazione a firma di MARTINEZ, CAMOMILLA, DONFERRI, PISANI e MARIONI, presentata alle Giornate AICAP del 1993, emergeva che “durante i lavori di manutenzione e ripristino a cui la struttura è stata sottoposta negli ultimi anni, si è scoperto, oltre al degrado diffuso sugli stralli dei 3 sistemi bilanciati, con punte variabili, una serie di ulteriori degradi concentrati, alcuni dei quali all’attacco degli stralli con il traversone in sommità dell’antenna nel sistema bilanciato n.11” e che era stata “accertata la gravità del fenomeno di degrado che coinvolge prevalentemente le armature di acciaio armonico degli stralli”;

10) da una pubblicazione a firma di MARTINEZ, CAMOMILLA, DONFERRI, PISANI e MARIONI, presentata a un convegno internazionale svoltosi a Shangai il 10- 13.6.1994, emergeva che “durante i lavori di manutenzione e ripristino a cui la struttura è stata sottoposta negli ultimi anni, si è scoperto un degrado diffuso sugli stralli dei 3 sistemi bilanciati” (e non, quindi, del solo sistema 11)… per il sistema bilanciato n.9, poiché gli stati di corrosione presenti erano più limitati (ma comunque presenti) sia nei cavi secondari che principali, non si è proceduto ad alcun intervento”;

11) le indagini diagnostiche eseguite nell’anno 2009 (16-17 giugno, in orario notturno) sui soli stralli lato Savona lato mare della pila 9 avevano evidenziato “uno stato di conservazione qualitativamente più scadente rispetto a quello degli stralli di pila n.10. Si sono infatti osservati stati fessurativi (spesso superficiali) correnti lungo tutta la superficie di intradosso degli stralli e alcune zone con calcestruzzo rigonfiato o risonante”; la relazione finale raccomandava di “ripetere tale attività almeno una volta l’anno, per poter estendere a tutti gli stralli un intervento di sorveglianza sia visivo che strumentale, che contribuisca al monitoraggio nel tempo dello stato di conservazione dell’opera”, ma nessuna analoga indagine, tranne quella dell’ottobre 2015 di cui infra, veniva più eseguita, sino al crollo;

12) la consapevolezza del fatto che gli stralli delle pile 9 e 10 presentassero stati fessurativi – che quindi esponevano i cavi di acciaio al loro interno all’azione corrosiva dell’umidità, degli agenti atmosferici e delle sostanze chimiche emesse dagli insediamenti industriali della zona – aveva indotto ASPI ad affidare a SPEA, nel marzo 2010, un incarico di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva avente ad oggetto il “ripristino localizzato dei calcestruzzi degli stralli di pila 9 e pila 10 mediante l’impiego di malta cementizia fibrorinforzata tixotropica previa demolizione meccanica delle parti risonanti e/o che presentano fessurazione superficiale e successiva verniciatura con protettivo poliuretanico”; nonostante SPEA avesse portato a termine il proprio incarico di progettazione, l’intervento di ripristino conservativo degli stralli, il cui completamento era previsto entro il 2011, non veniva mai neppure avviato da ASPI;

13) nel periodo compreso tra il 13.6.1991 e il crollo (9.924 giorni, 326 mesi, oltre 27 anni), in una sola occasione, nell’ottobre 2015 – e solo approfittando del contemporaneo svolgimento delle attività di consulenza affidate da ASPI a CESI – erano state eseguite sulla pila 9 – cioè sull’unica non rinforzata in precedenza – sui soli stralli lato mare e soltanto in orario notturno, osservazioni dirette e ravvicinate dello stato di conservazione dei trefoli; la conseguente relazione evidenziava chiarissimi segnali d’allarme sulle condizioni degli stralli, accertando che tutti i trefoli che era stato possibile esaminare tramite i carotaggi risultavano “scarsamente tesati” e “si muovevano con facilità facendo leva con uno scalpello”;

14) le condizioni di sicurezza dei tiranti dei sistemi bilanciati del viadotto venivano valutate, di fatto, sulla sola base delle prove riflettometriche, nonostante le stesse avessero un limitato significato sul piano qualitativo e nessun significato sul piano quantitativo, non essendo in alcun modo in grado di accertare la posizione, l’entità, la gravità e la pericolosità delle riduzioni, determinate dalla corrosione, della sezione utile dei cavi investigati e, tanto meno, del singolo filo all’interno del singolo trefolo; sin dai primi anni ’90, numerosi studi di enti e ricercatori internazionali indipendenti, agevolmente reperibili in quanto ampiamente pubblicati sulle riviste specializzate, avevano radicalmente sconsigliato l’utilizzo del metodo riflettometrico, qualificandolo come inattendibile, e quindi inidoneo a fornire parametri numerici affidabili ai fini di una misura di sicurezza;

15) in ogni caso, anche le prove riflettometriche eseguite, nel corso degli anni, sugli stralli delle pile 9 e 10 avevano evidenziato, sin dal 1992, consistenti, e progressivamente crescenti, riduzioni di sezione utile dei cavi investigati (quantificati, nello studio del 1993 a firma di DONFERRI e PARDI sopra menzionato, nell’8,6% per la pila 9 e nel 20,54% per la pila 10), di livelli di gravità tali da imporre – secondo le tabelle internazionali redatte dall’ente titolare del metodo – ispezioni visive entro termini brevissimi, raccomandazioni mai rispettate dalla concessionaria;

16) le informazioni riassuntive fornite in ordine ai risultati delle prove riflettometriche eseguite, nel corso degli anni, da CND e da MOST (società operanti nel settore dei monitoraggi, indagini e controlli su strutture civili, industriali e monumentali, cui SPEA aveva affidato l’incarico di eseguirle) erano palesemente inattendibili, giacché, in molti casi, evidenziavano impossibili riduzioni del livello di degrado e, per errori nelle operazioni di “copia-incolla”, riferivano ad una determinata prova i risultati di una prova diversa per anno ed oggetto;

17) le attività di sorveglianza e di ispezione erano affidate da AUTOSTRADE prima, e da ASPI poi – anziché ad uno o più soggetti autonomi e terzi – in via esclusiva a SPEA, società appartenente al medesimo gruppo imprenditoriale, soggetta alla direzione e al coordinamento di ASPI e, quindi, inevitabilmente condizionata, nello svolgimento delle sue attività, da quel rapporto di dipendenza societaria, economica e contrattuale, tanto da attenuare e ammorbidire sistematicamente i contenuti delle proprie relazioni in modo da renderle gradite alla committente, sottovalutando la rilevanza dei difetti e delle criticità accertate;

18) SPEA svolgeva tali attività di sorveglianza e di ispezione – nella piena consapevolezza e piena accettazione di AUTOSTRADE e ASPI – con modalità non conformi alla normativa vigente e, comunque, lacunose, inidonee e inadeguate in relazione alle specificità del viadotto Polcevera; in particolare, le ispezioni visive degli stralli venivano sistematicamente eseguite dal basso, mediante binocoli o cannocchiali, anziché essere ravvicinate “a distanza di braccio” e non erano pertanto in grado di fornire alcuna informazione affidabile sulle condizioni dell’opera; tra l’entrata in vigore del DPR 14.9.2011 n.177, in materia di lavoro in ambienti confinati, e il crollo, nessun ispettore era più potuto entrare all’interno dei cassoni sottostanti l’impalcato per verificarne le condizioni, non avendo ASPI e SPEA provveduto allo svolgimento delle attività di formazione professionale e di addestramento imposte dalla normativa; ciò nonostante, i report trimestrali – del tutto privi di coordinamento ingegneristico con gli esiti delle prove riflettometriche e con altre evidenze emerse da diversi rilevamenti – continuavano a dare atto, contrariamente al vero, che tutte le parti del viadotto, compresi i cassoni, venivano regolarmente ispezionate;

19) SPEA svolgeva la sua attività di sorveglianza e di ispezione sulla base di un Manuale di sorveglianza e di un Catalogo di difetti approvati da ASPI, del tutto inidonei a fornire una rappresentazione completa e veritiera dei difetti esistenti, e costituenti le espressioni operative della filosofia manutentiva praticata da ASPI, che prevedeva che il degrado non fosse prevenuto o affrontato e risolto sul nascere, ma fosse lasciato avanzare e progredire, nella presunzione, del tutto infondata sotto il profilo tecnico-scientifico, di essere sempre in grado di controllarne l’evoluzione nel tempo, in modo da poter intervenire il più tardi possibile, ma, comunque, prima che potessero verificarsi conseguenze troppo gravi ed economicamente dannose, come il crollo del 14 agosto 2018;

20) SPEA – anche rispetto ai discutibili criteri di attribuzione dei voti indicati nel Manuale – sottostimava sistematicamente i difetti che rilevava, attribuendo voti inferiori a quelli previsti dal Manuale, in modo da non costringere ASPI a procedere a interventi manutentivi in tempi brevi, mantenendo inalterata, attraverso disinvolte operazioni di “copia-incolla” e contro ogni legge fisica, la descrizione e la valutazione di gravità dei difetti anche per molti anni, senza fornirne descrizioni tecnicamente idonee e sufficientemente circostanziate per consentire l’individuazione della loro esatta ubicazione e dell’epoca della loro prima rilevazione, come le buone prassi impongono di fare;

21) AUTOSTRADE, ASPI e SPEA non disponevano della documentazione tecnica necessaria per una corretta e adeguata conoscenza del manufatto e, conseguentemente, per una sua corretta e adeguata gestione: in particolare, non disponevano dei documenti di collaudo e del progetto originale di MORANDI, acquisito presso l’Archivio di Stato soltanto in data 12.4.2017;

22) non erano mai state eseguite verifiche di stabilità e sicurezza del viadotto, in violazione del par.4 della circolare del Ministero dei lavori pubblici n.6736/61°1 in data 19.7.1967, nonché del par.8.3 del decreto del Ministro delle infrastrutture in data 14.1.2008 (Norme tecniche per le costruzioni), nonostante il più volte accertato decadimento e degrado delle caratteristiche dei materiali;

23) sino all’anno 2008, nessun sistema di monitoraggio strumentale era mai stato installato sul viadotto, a parte quello destinato a tenere sotto controllo la pila 11, oggetto dei lavori di rinforzo degli stralli, che, installato nel 1995 e rivelatosi un fallimento, veniva abbandonato nel 1998; dal 2008, era diventato operativo un (modesto e inidoneo) sistema di monitoraggio statico, limitato al solo impalcato compreso tra i sistemi bilanciati, installato da TECNO-EL, che condivideva con ASPI i relativi dati, elaborandoli e redigendo relazioni periodiche, sulla base di un contratto che ASPI decideva di non rinnovare alla scadenza del 31.12.2014; in data 7.7.2016, i cavi di questo sistema venivano accidentalmente tranciati nel corso di lavori e, da allora, il sistema non veniva più ripristinato;

24) nel periodo immediatamente precedente il tranciamento dei cavi (maggio-luglio 2016), il sistema di monitoraggio installato da TECNO-EL aveva evidenziato che gli inclinometri posizionati sulle pile 9 e 10 – ma soprattutto i primi – a differenza di quelli posizionati sulla pila 11, segnalavano movimenti anomali e inattesi dell’impalcato, che avrebbero imposto immediati approfondimenti sulle condizioni della struttura allo scopo di individuarne le cause, ma che venivano totalmente ignorati da ASPI e SPEA;

25) il viadotto era stato volontariamente sottratto alla verifica che l’art.2.3 dell’ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20.3.2003 n.3274 imponeva obbligatoriamente per tutte le opere infrastrutturali, in qualunque zona ubicate, “la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile o che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso”;

26) in vista dell’intervento di retrofitting degli stralli dei sistemi bilanciati 9 e 10, il cui progetto era stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l’approvazione, in data 31.10.2017, il viadotto era stato volontariamente sottratto, grazie all’arbitraria e ingiustificata qualificazione dello stesso come intervento locale operata dai progettisti e avallata dal parere del Comitato Tecnico Amministrativo, non soltanto alla valutazione di sicurezza della sua intera struttura, imposta dai par.8.3 e 8.4 delle Norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture in data 14.1.2008 per qualsiasi intervento non meramente locale, ma anche alla valutazione di sicurezza limitata agli stralli oggetto dell’intervento, agli impalcati ed alle pile interagenti con gli stralli, doverosa anche nel caso di intervento locale;

27) il progetto dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10, trasmesso per l’approvazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 31.10.2017, era stato volontariamente sottratto alla procedura di verifica e validazione prescritta dall’art.26 del decreto legislativo 18.4.2016 n.50, illegittimamente sostituita da un superficiale e rapidissimo esame e da un fittizio contraddittorio con i progettisti condotti da un dipendente di ASPI, a ciò non legittimato, e, per di più, non estesi alla parte principale del progetto, cioè agli stralli dei sistemi bilanciati;

28) il fatto che il viadotto Polcevera – almeno sino al completamento dell’intervento di retrofitting sugli stralli delle pile 9 e 10 – presentasse criticità e problemi, i cui rischi, in termini di stabilità e sicurezza dell’opera, non era possibile determinare con precisione, ma che certamente andavano aumentando con il passare del tempo, aveva indotto la stessa concessionaria ad inserire per la prima volta, nel Catalogo dei rischi operativi relativo all’anno 2013, un rischio specifico, autonomo ed unico relativo al viadotto Polcevera, definendolo “rischio di crollo del viadotto di Polcevera per ritardati interventi di manutenzione”;

29) il fatto che il viadotto Polcevera – almeno sino al completamento dell’intervento di retrofitting sugli stralli delle pile 9 e 10 – presentasse criticità e problemi, i cui rischi, in termini di stabilità e sicurezza dell’opera, non era possibile determinare con precisione, ma che certamente andavano aumentando con il passare del tempo, aveva indotto la stessa concessionaria ad elevare il massimale assicurativo relativo al viadotto Polcevera, a decorrere dal 2016, da 100 a 300 milioni di €;

30) il rapporto di ricerca redatto in data 25.10.2017 dal prof. Carmelo GENTILE in adempimento di un contratto di ricerca stipulato da SPEA con il Politecnico di Milano e intitolato “Caratterizzazione dinamica dei sistemi bilanciati n.9-10 del viadotto Polcevera in Genova” segnalava, relativamente al sistema n.9, che “le deformate modali identificate… presentano un’evidente mancanza di simmetria longitudinale… e trasversale… relativamente al comportamento degli elementi di sospensione in c.a.p. Tale mancanza di simmetria, che si palesa attraverso spostamenti modali abbastanza diversi dei 4 stralli nell’ambito della medesima deformata modale, è certamente da ascriversi ad apprezzabili differenze nelle caratteristiche meccaniche e nell’azione di tiro degli stralli…. Appare assai probabile che le differenze osservate siano riconducibili ad una differente presollecitazione residua nei 4 tiranti in c.a.p. generata, ad esempio, da possibili fenomeni di corrosione nei cavi secondari, difetti di iniezione, ecc. Per gli elementi di sospensione in c.a.p. del sistema bilanciato n.10, è stato possibile identificare un significativo numero di modi locali degli stralli e tali modi presentano forma piuttosto regolare e conforme alle attese… Al contrario, per gli stralli del sistema bilanciato n.9, è stato possibile identificare con confidenza solo 4 modi globali e 2 di essi si presentano con deformata modale non del tutto conforme alle attese e certamente meritevole di approfondimenti teorico-sperimentali, approfondimenti totalmente omessi; le preoccupazioni di GENTILE erano state manifestate ancora più chiaramente in una mail in data 20.10.2017 indirizzata a DE ANGELIS e a FERRETTI TORRICELLI – anch’essa, come il rapporto, totalmente ignorata – nella quale, dopo aver ribadito che “il comportamento del sistema bilanciato n.9 differisce notevolmente da quello del sistema n.10 in termini di regolarità nella forma dei modi globali e corrispondenza tra quanto osservato sulle due pile” e che “gli stralli lato sud del sistema n.9 esibiscono due modi locali… con forma inusuale e, francamente, poco rassicurante”, consigliava (come al solito, inutilmente) “l’esecuzione di un’attenta ispezione visiva DIURNA”;

31) nell’ambito degli incarichi affidati nel giugno 2015 da ASPI, in vista dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10, alla società EDIN del prof. Fabio BRANCALEONI, quest’ultimo aveva raccomandato ripetutamente, ma senza alcun risultato, l’esecuzione di prove dirette endoscopiche per verificare le condizioni dei cavi e l’entità delle riduzioni di sezione utile causata dalla corrosione, evidenziando, in particolare, lo stato di degrado del calcestruzzo in corrispondenza del traverso superiore dei cavalletti, dove avrebbero dovuto essere attaccati gli stralli di rinforzo e la necessità di tali indagini per acquisire una migliore conoscenza della struttura, anche ai fini della verifica di sicurezza prescritta dal punto 8.3 delle Norme tecniche per le costruzioni del 2008; verifica di sicurezza che, come la verifica antisismica, pur costituendo oggetto del contratto di lavoro, EDIN non era messa in condizioni di portare a termine per volontà di ASPI;

32) nell’ambito degli incarichi affidati, nel maggio 2015, da ASPI, in vista dell’intervento di retrofitting degli stralli delle pile 9 e 10, a CESI, società di consulenza tecnica e ingegneristica, quest’ultima aveva segnalato che gli stralli lato nord della pila 10 presentavano una rilevante e anomala asimmetria di comportamento rispetto a quelli lato sud: la nota tecnica contenente questa osservazione non veniva tuttavia approvata da ASPI, e quindi non veniva ufficializzata;

33) nelle relazioni ufficializzate, CESI evidenziava, inoltre, l’insufficienza del sistema di monitoraggio strumentale installato sull’impalcato, che non consentiva di valutare gli effetti dei carichi dinamici (come quelli dovuti al traffico veicolare, al vento o ad azioni sismiche), raccomandava di effettuare con frequenza annuale, con particolare attenzione agli stralli, ispezioni visive ravvicinate con “esecuzione di prove e rilievi… mirati all’individuazione di potenziali degradi strutturali”, di installare nuovi sensori e di prevedere un sistema di monitoraggio dinamico permanente (la cui installazione sarebbe poi stata raccomandata anche dal prof. GENTILE): la committente ASPI, non solo non accoglieva tali raccomandazioni, ma ometteva addirittura di ripristinare la funzionalità dell’insufficiente sistema di monitoraggio esistente, i cui cavi di trasmissione dei dati erano stati accidentalmente tranciati in data 7.7.2016;

34) il fatto che il viadotto Polcevera richiedesse imponenti e costosi interventi di manutenzione per garantirne la sicurezza – interventi che, nel corso degli anni, erano stati sistematicamente omessi e rinviati – aveva indotto la stessa concessionaria a prendere in considerazione, nel 2003, anche l’ipotesi della demolizione del manufatto;

35) tra l’inaugurazione del 1967 e il crollo – e, quindi, per ben 51 anni – non era stato eseguito il benché minimo intervento manutentivo di rinforzo sugli stralli della pila 9, e, nei 36 anni e 8 mesi intercorsi tra il 1982 e il crollo, gli interventi di natura strutturale eseguiti sull’intero viadotto Polcevera avevano avuto un costo complessivo di 24.578.604 €; di questi 24.578.604 € complessivi, 24.090.476 € (cioè il 98,01%) erano stati spesi dal concessionario pubblico e solo 488.128 € (cioè l’1,99%) dal concessionario privato; la spesa media annua del concessionario pubblico era stata di 1.338.359 € (3.665 € al giorno), quella del concessionario privato di 26.149 € (71 € al giorno), con un decremento pari al 98,05%; situazione non giustificabile, per il concessionario privato, con l’insufficienza delle risorse finanziarie necessarie, dal momento che aveva chiuso tutti i bilanci dal 1999 al 2005 in forte attivo (utili compresi tra 220 e 528 milioni di € circa), e che, tra il 2006 e il 2017, l’ammontare degli utili conseguiti da ASPI è variato tra un minimo di 586 e un massimo di 969 milioni di € circa, utili distribuiti agli azionisti in una percentuale media attorno all’80%, e sino al 100%. Fatti aggravati perché commessi, nonostante la previsione dell’evento, con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione. In Genova, il 14 agosto 2018 e sino a tale data.

**Capo 23)** artt.110, 81 cpv., 328 comma 1 c.p. perché, con più azioni esecutive del medesimo disegno criminoso, nella sua qualità di

* amministratore delegato di ASPI

in concorso con

* Serena ALLEMANNI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Sorveglianza UTSA 1° Tronco)
* Alberto ASCENZI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Supporto Tecnico alla Vigilanza)
* Mario BERGAMO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio)
* Lanfranco BERNARDINI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Progetti Opere Complementari e Manutenzione)
* Paolo BERTI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Centrale Operations)
* Maurizio CENERI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Collaudi e Controlli non distruttivi)
* Matteo DE SANTIS (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione, Sorveglianza e Monitoraggio; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Gallerie, Progettazione e Monitoraggio Opere Strutturali)
* Fulvio DI TADDEO (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Manutenzione Opere Strutturali; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Opere Strutturali Stazioni e Fabbricati; responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Progettazione e Coordinamento Opere Strutturali, Stazioni e Fabbricati)
* Michele DONFERRI MITELLI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio)
* Lucio FERRETTI TORRICELLI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Strutture; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Opere d’arte)
* Antonino GALATÀ (amministratore delegato di SPEA)
* Massimiliano GIACOBBI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Pianificazione e Commesse; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Divisione Esercizio e Nuove Attività; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Uffici Specialistici e Nuove Attività; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Progetti; responsabile ad interim dell’ufficio di SPEA denominato Progettazione per l’Esercizio)
* Marita GIORDANO (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica)
* Stefano MARIGLIANI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco)
* Massimo MELIANI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Opere d’Arte Nord, Giunti e Gallerie; responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica)
* Giampaolo NEBBIA (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Funzione Centrale Servizi Esercizio; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Tecnico della Divisione Esercizio e Nuove Attività)
* Riccardo RIGACCI (responsabile dell’ufficio di ASPI denominato Direzione 1° Tronco)
* Fabio SANETTI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Sorveglianza UTSA 1° Tronco)
* Paolo STRAZZULLO (responsabile dell’ufficio di ASPI della Direzione 1° Tronco denominato Tecnica e Impianti)
* Antonino VALENTI (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Direzione Lavori; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco)
* Marco VEZIL (responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Ufficio Tecnico di Sorveglianza Autostradale (UTSA) 1° Tronco; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Coordinamento Direzione Lavori; responsabile dell’ufficio di SPEA denominato Funzione Centrale Servizi Esercizio)

rifiutava, quale pubblico ufficiale, di compiere atti del suo ufficio che la normativa imponeva di compiere senza ritardo per ragioni di sicurezza e incolumità pubblica: in violazione della circolare del Ministero dei lavori pubblici n.6736/61°1 del 1967 (in particolare, par.1, 2, 3 e 4), della circolare 11.11.1980 n.20977 (in particolare, par.7.5.1 e 7.5.3), della circolare 25.2.1991 n.34233 (in particolare, par.7.5), nonché dei Manuali della sorveglianza SPEA del marzo 2000 e del giugno 2015, ometteva di eseguire, di far eseguire, di imporre e di assicurarsi che venissero eseguite – con frequenza quanto meno trimestrale e, comunque, commisurata alle caratteristiche ed all’importanza dell’opera, nonché alle risultanze della vigilanza e alle condizioni di rapido e progressivo ammaloramento – ispezioni complete e ravvicinate, in condizioni di visibilità ottimali, di tutte le parti del viadotto Polcevera al fine di controllarne lo stato di manutenzione e di accertarne la stabilità, con particolare attenzione agli stralli dei sistemi bilanciati e ai cassoni sottostanti l’impalcato. In Genova, sino al 14.8.2018

\*\* \*\* \*\*

La presente costituzione è finalizzata ad ottenere ex art. 185 c.p. l’integrale risarcimento del danno non patrimoniale subito per la diretta, personale ed immediata lesione del proprio diritto alla consapevole determinazione nell'esercizio dell'attività di risparmio ed economica – direttamente derivante dal combinato disposto degli artt. 41 e 47 della Carta Costituzionale – in conseguenza dei fatti per cui è processo, nonché, ex art. 541 comma 1 c.p.p., il pagamento delle spese processuali sostenute dalla costituita parte civile; e, segnatamente, al fine di far dichiarare l’imputato – previa affermazione della concorrente e rispettiva responsabilità – tenuti a risarcire alla parte civile il **danno** non patrimoniale direttamente **patito alla propria sfera di diritti costituzionalmente garantiti a seguito delle condotte** dettagliatamente descritte nei capi di imputazione, e che sarà meglio e più dettagliatamente specificato al momento della precisazione delle conclusioni.

\*\*\* \*\*\* \*\*\*

Le ragioni che giustificano la domanda debbono rinvenirsi nel fatto che le reiterate, negli anni, condotte dell’imputato hanno cagionato alla Parte Civile – quale detentore di quote azionarie di ATLANTIA S.p.a. che controllava ASPI al momento della commissione del reato – una diretta e personale lesione alla libera e consapevole determinazione nella allocazione del proprio risparmio ed all'esercizio dell'attività economica di investimento, entrambe direttamente discendenti e tutelate dalla Carta Costituzionale al combinato disposto degli artt. 41 e 47 Cost. e dalla stessa non solo consentite ed incoraggiate nell'ambito dei limiti di disciplina e controllo disposti dalla Legge, ma altresì espressamente tutelate.

Tale lesione deve quindi ritenersi direttamente attingere la sfera personale dei diritti c.d. di rango costituzionale, derivanti – nel caso di specie – tanto al complesso dei cittadini risparmiatori ed investitori quanto ai singoli, alla cui tutela è volta l'attività di controllo, vigilanza e garanzia sulla corretta diffusione di dati economici, patrimoniali o comunque direttamente sensibili per l'esercizio privato della allocazione dei risparmi e della loro destinazione nell'ambito dell'attività economica privata.

Né potrebbe al contrario ritenersi che la lesione *de qua* possa limitarsi ad un mero profilo di c.d. offensività pubblica astratta, in quanto la condotta illecita – posta in essere valendosi della posizione societaria apicale e dalla stessa resa al contempo possibile – ha leso in via diretta ed immediata la partecipazione azionaria del singolo soggetto direttamente consentita, garantita ed incentivata dall’espresso dettato della Carta Costituzionale.

Anche nel caso di specie, dunque, l'attività di raccolta e controllo dei dati appare in tutta evidenza come svolta dallo Stato in nome e per conto dei cittadini, assolvendo il compito di disciplinarne ed indirizzarne lo svolgimento al miglior perseguimento del fine di assicurare la libera (e si aggiungerebbe in quanto consapevole) attività economica privata. Nel caso di specie la condotta ascritta agli imputati pare connotata – attesa la qualificazione soggettiva degli autori — dal carattere pluri-offensivo, rivolto infatti tanto all'interno della compagine societaria stessa (anche ed evidentemente in termini di rilevante danno patrimoniale), quanto ai singoli risparmiatori, direttamente e personalmente lesi nel concreto esercizio dei diritti agli stessi derivanti dal combinato disposto degli artt. 41 e 47 della Carta Costituzionale.

Tale secondo profilo di danno appare di carattere non patrimoniale e come tale personale e diretto, in quanto prescinde dall'esito di incremento o decremento patrimoniale subito dalla singola partecipazione azionaria per effetto delle pur ignote condotte illecite e dall'eventuale deprezzamento conseguente alla contestazione delle citate condotte, attenendo esclusivamente la tutela del diritto di rango costituzionale alla libera allocazione del risparmio (art. 47 Cost.) nel quadro di attività economica certamente libera ma lecitamente svolta (art. 41 Cost.).

Ritenuto il carattere personale e diretto della lesione alla sfera di libera e consapevole determinazione nell'attività di risparmio ed economica del singolo azionista, valutata come di rango costituzionale tale sfera di diritti complessi; verificata l'indifferenza, per alterità di ragioni e richieste, della pur eventuale costituzione di Parte Civile della persona giuridica danneggiata e la pluri-offensività della condotta in addebito, si procede a costituzione di parte civile per le ragioni tutte anzidette.

Sin d'ora espressamente riservando alla presentazione delle conclusioni la specifica quantificazione del danno personalmente patito dalla parte civile quale azionista della Società ATLANTIA S.p.a. - la cui piena prova si rimette al corso di causa – giova comunque rammentare come la necessaria immaterialità del danno non patrimoniale ne imponga, ed al contempo ne consenta, l'apprezzamento anche in via presuntiva e la conseguente liquidazione per equità.

Sul punto si richiama lo stesso insegnamento della Suprema Corte a Sezioni Unite – nell'***estendere l'interpretazione del danno risarcibile ex art. 2059 c.c. alla lesione di interessi di rango costituzionale anche se privi di immediato connotato patrimoniale e nel prendere conseguente atto dell'immaterialità di tale danno*** – ne consente la prova anche in via di presunzione semplice, con conseguente inversione dell'onere probatorio.

Tale ricorso alla prova presuntiva ed al fatto notorio trova unico limite nell'applicazione di un canone valutativo di ragionevole probabilità, così che in sede di esposizione della ragioni a sostegno della costituzione di parte civile e di conseguente delibazione sulla stesse non potrebbe ragionevolmente contraddirsi alla sussistenza di una lesione ai diritti costituzionali dell'investitore, né diversamente pretendere che lo stesso ne fornisca già puntuale e dettagliata prova, a ciò rimanendo destinata la successiva fase di accertamento dibattimentale e di piena formazione della prova.

Con vittoria di spese ed onorari sostenuti dalla parte civile per l’assistenza, la rappresentanza e la costituzione in giudizio.

Con ossequio.

Genova, li 7 luglio 2022

(Avv. Ilaria Torri)

Marco Bava