

TRIBUNALE DI GENOVA
Sezione dei Giudici per le Indagini preliminari

ORDINANZA APPLICATIVA

di MISURE CAUTELARI PERSONALI

- artt. 272 e segg. c.p.p. -

Il Giudice per le Indagini Preliminari, dott. ssa Paola Faggioni

Esaminata la richiesta in atti depositata dal Pubblico Ministero in data 22.06.2020 nel procedimento sopra indicato per l'applicazione di misure cautelari personali nei confronti di:

1. **CASTELLUCCI Giovanni, nato il 23.07.1959 a Senigallia;**
2. **DONFERRI MIELLI Michele, nato il 01.06.1963 a Roma;**
3. **BERTI Paolo nato il 17.11.1970 a Milano;**
4. **MARIGLIANI Stefano, nato il 24.12.1969 ad Anzio (RM);**
5. **STRAZZULLO Paolo nato il 07.09.1973 a Roma**
6. **MELIANI Massimo nato il 15.07.1979 a Roma**

INDAGATI

In ordine ai seguenti reati:

Articoli 81, 110, 356 comma 2 in riferimento all'articolo 355 comma 2 n. 1 c.p., 432 c.p. 61 n. 9 c.p. perché, in concorso tra loro, commettevano frode nella esecuzione della convenzione conclusa in data 18/10/2007 tra ASPI e lo Stato italiano ed in particolare nell'adempimento degli obblighi contrattuali previsti nella convenzione facendo mancare cose necessarie ad un pubblico servizio.

Con l'aggravante di cui all'articolo 356 comma 2 in relazione all'articolo 355 comma 2 n. 1 c.p. In particolare:

- *Castellucci quale Amministratore delegato di ASPI dal 16.05.2005 al 29.01.2019,*
- *Berti quale Responsabile Direzione Centrale Operations di ASPI dal 18.05.2015 al 31.12.2018,*



- *Donferri Mitelli quale Responsabile Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio di ASPI dal 04.04.2016 al 29.01.2019;*
- *Marigliani quale Direttore I Tronco Genova di ASPI dal 20.06.2016 al 13.01.2019;*
- *Strazzullo quale Responsabile Tecnica e Impianti presso la Direzione I Tronco Genova di ASPI dal 08.06.2017 al 13.01.2019*
- *Meliani quale Responsabile Tecnica presso la Direzione I Tronco Genova di Aspi dal 04.04 2016 al 29.09.2019;*

erano obbligati, in virtù degli obblighi contrattuali espressamente previsti dalla convenzione sopra indicata, ad esercire la rete viaria autostradale oggetto della convenzione in sicurezza ed a provvedere al risanamento acustico secondo il piano previsto nella citata convenzione.

Dopo avere appreso che le barriere antirumore realizzate dalla stessa ASPI nella rete di competenza del I Tronco in esecuzione della convenzione erano state progettate e costruite in modo errato e contrario alle norme di buona costruzione, che le stesse barriere non erano in grado di sopportare l'azione del vento ed erano perciò a rischio ribaltamento e che in diverse occasioni si erano concretamente ribaltate sulla strada, proseguivano la gestione delle strade in concessione occultando fraudolentemente allo Stato ed agli organi ispettivi l'inadempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione ed in particolare l'errore di progetto, l'inidoneità e la pericolosità delle barriere stesse.

Ciò al fine di evitare le ingenti spese che la immediata sostituzione con opere adeguate, e più in generale il ripristino delle condizioni di sicurezza avrebbero comportato.

In tale modo violavano fraudolentemente gli obblighi contrattuali derivanti dalla convenzione sia in riferimento all'obbligo di gestione in sicurezza per gli utenti sia in riferimento all'obbligo di risanamento acustico.

Ponevano nel contempo in pericolo la sicurezza dei pubblici trasporti per terra anche in relazione ai pubblici trasporti che percorrevano e percorrono quotidianamente le tratte autostradali sulle quali erano posizionate le barriere.

Con l'aggravante di cui all'articolo 355 comma 2 n. 1 c.p. (in relazione al reato di cui all'articolo 356 c.p.) per avere commesso il reato su cose od opere destinate alle comunicazioni per terra.

Con l'aggravante di avere agito con violazione dei doveri derivanti da una pubblica funzione (esercizio della rete autostradale in concessione).

Nel circondario di Genova dal 2017.

INDICE

1. premessa e origine delle indagini.....	pag. 2
2. le registrazioni delle riunioni presso l'ufficio di Donferri Mitelli Michele.....	pag. 8
3. le intercettazioni	pag. 34
4. le dichiarazioni rese dalle persone informate sui fatti.....	pag. 47
5. la consulenza tecnica disposta dal PM.....	pag. 63
6. altre sommarie informazioni.....	pag. 69
7. le fattispecie incriminatrici.....	pag. 72
8. le esigenze cautelari.....	pag. 80



1. Premessa e origine delle indagini

Nei confronti delle predette persone sottoposte ad indagini sono ravvisabili in alto grado gravi di colpevolezza in ordine ai reati sopra indicati, evincibili principalmente dagli atti di indagini svolte dalla Guardia di Finanza – Nucleo Operativo Metropolitano Genova – 2^ª Sezione Operativa compendiati nelle annotazioni di pg agli atti (quali, in particolare l'annotazione finale N.30668 del 18.02.2020, nonché le ulteriori annotazioni di pg anteriori e successive alla stessa, quali in particolare quelle del N.114808 del 10.06.2019, N. 30014 del 11.02.2019, N. 40815 del 26.02.2019, N.45497 del 04.03.2019, N. 106996 del 30.05.2019, N. 172957 del 09.05.2019, N. 211086 del 06.11.2019, N. 221434 del 20.11.2019, N. 227267 del 28.11.2019, N. 229796 del 02.12.2019, N. 58388 del 30.03.2020, N. 59860 del 31.03.2020, N. 36119 del 25.02.2020, N. 37583 del 27.02.2020, N. 101349 del 10.06.2020, N. 106308 del 17.06.2020, N. 106594 del 18.06.2020, N. 109747 del 23.06.2020, N. 109754 del 23.06.2020, N. 109757 del 23.06.2020) e dagli atti allegati alle stesse, nonché dalle risultanze delle intercettazioni telefoniche autorizzate, dalle registrazioni fatte nel corso di alcune riunioni presso l'ufficio dell'indagato Donferri Mitelli Michele, dalle sommarie informazioni rese dalle persone informate sui fatti, dalla consulenza tecnica predisposta dal PM nel corso delle indagini).

Preliminarmente, vale il caso di indicare i criteri di massima dei quali si terrà conto nella valutazione degli “elementi” posti a suffragio delle imputazioni formulate.

Al riguardo, sulla scorta del dato normativo e dell'interpretazione ad esso data nel corso del tempo dalla Corte di Cassazione, può affermarsi che:

- a) nel caso della decisione cautelare è sufficiente che il giudizio sulla prova della responsabilità dell'indagato si concluda in termini di elevata o qualificata probabilità circa la sussistenza del reato e la sua attribuibilità al soggetto nei cui confronti è stata avanzata la domanda cautelare (cfr. ex plurimis, Cass., sez. I, 3 Marzo 1993, Marras);
- b) i gravi indizi richiesti dall'art. 273 c.p.p. per l'accoglimento della domanda, sono costituiti da quegli elementi a carico, di natura logica o rappresentativa, che - contenendo “in nuce tutti o soltanto alcuni degli elementi strutturali della corrispondente prova - non valgono di per sé, a provare oltre ogni ragionevole dubbio la responsabilità dell'indagato e tuttavia, consentono, per la loro consistenza, di prevedere che, attraverso la futura acquisizione di ulteriori elementi, saranno idonei a dimostrare tale responsabilità, fondando nel frattempo (...) una qualificata probabilità di colpevolezza” (cfr. Cass., SS.UU., 21 Aprile 1995, Costantino);
- c) in particolare, considerato il momento in cui viene di regola emessa l'ordinanza cautelare - in una fase iniziale delle indagini preliminari, quando le stesse sono ancora in corso ed in fase di completamento - accanto alla valutazione c.d. “statica” del quadro probatorio, s'impone al decidente una valutazione “dinamica”, la quale tenga conto della natura in itinere del procedimento di acquisizione probatoria e di quegli elementi di prova, che, sebbene non ancora esistenti, si ha ragione di ritenere che possano essere successivamente acquisiti, realizzando così, in futuro, la completezza del quadro probatorio idonea a giustificare e fondare una sentenza di condanna.

Tanto premesso, si osserva che la vicenda processuale all'esame trae origine da una complessa indagine svolta dalla Guardia di Finanza – Nucleo Operativo Metropolitano Genova – 2^ª Sezione Operativa in seguito al crollo del viadotto Polcevera, nell'ambito della quale sono state accertate, a carico della società “Autostrade per l'Italia s.p.a.” (d'ora innanzi ASPI) e dei suoi dirigenti, gravi condotte criminose legate ad una politica imprenditoriale volta alla massimizzazione dei profitti derivanti dalla concessione con lo Stato mediante la riduzione e il ritardo delle spese necessarie per la manutenzione della rete autostradale affidata in concessione e a scapito della sicurezza pubblica.

Dalle indagini è, infatti, emerso un quadro desolante in cui è emersa l'insicurezza della rete autostradale sia con riferimento ai viadotti, sia con riferimento alle gallerie, sia con riferimento alle barriere di contenimento, queste ultime oggetto del presente procedimento.



Sul punto sono significative alcune conversazioni dalle quali emerge l'elevata redditività di Aspi, e la conseguente distribuzione di ingenti dividendi tra gli azionisti, derivata in parte da tale spregiudicata linea imprenditoriale improntata alla sistematica riduzione delle manutenzioni della rete autostradale.

Si pensi alla conversazione n.5873 del 30 gennaio 2020 tra TOMASI Roberto (Condirettore Generale Nuove Opere di Aspi dal 2015 al novembre 2019; Direttore Generale di Aspi dal 01.10.2018; Direttore Generale Operations ad interim di Aspi dal 01.01.2019, Direttore Maintenance ed Investimenti Esercizio ad interim di Aspi dal 30.01.2019 al 01.04.2019, Amministratore Delegato di Aspi dal novembre 2019 ad oggi) e MILVIO Alberto (capo del servizio finanziario di ASPI):

"TOMASI in ambientale: "La, la verità sta in mezzo..."

(M): Pronto?

(T): chiedo scusa... pronto?

(M): allora, dal 99 (novantanove), cioè l'anno della privatizzazione, al 2019 (duemiladiciannove)...

(T): dal 99 (novantanove)... al 2019 (duemiladiciannove)

(M): ha distribuito nove miliardi e quattro...

(T): nove miliardi e quattro...

(M): di cui nove miliardi e due sono andati ad ATLANTIA...

(T): nove e due ad ATLANTIA...

(M): e tre e quattro a... diciamo... SINTONIA, SCHEMA 28...

(T): ah... e con un valore tra investimenti (fonetico) perché non sono ancora stati remunerati tutti, che erano pari a...

(M): da noi (fonetico)?

(T): a tredici miliardi, infatti... quindi nove miliardi di...

(M): sì... sì

(T): di dividendi dal 99 (novantanove)...

(M): nove e quattro...

(T): ok... nove e quattro...

(M): sì... ok

(T): ottimo... grazie...

(M): ok...ok

(T): nove e quattro...

Nella conversazione telefonica intercettata del 02.02.2020 tra Brunetti Giorgio e Mion Gianni (attuale Amministratore delegato di Edizione Holding, società che controlla Atlantia la quale a sua volta controlla ASPI e SPEA ENGINEERING) (RIT 1823/19 progr. 1146 delle ore 10.23, in cui Brunetti Giorgio (B) chiama Mion Gianni (M)) viene fatto proprio riferimento alla carenza della manutenzione:

M: mentre il management...che si era impossessato della loro testa...

B: appunto...

M: pensava di fare lui...

B: era già nel 2007, ti ricordi sto discorso?

M: esatto...

B: 2007 quindi sono passati 12 anni. 12 anni...

M: ti ricordi poi, poi CASTELLUCCI, allora diceva "facciamo noi!"...e GILBERTO eccitato perché lui guadagnava e suo fratello di più...

B: ma veramente, allora tu eri consapevole mi ricordo, fin dall'inizio....

M: (inc.le)

B: quando hanno acquistato quella roba, era una roba che loro non potevano neanche governare..

M: esatto...



B: come concetto, non gestire ma governare, non avevano il fisico del governo giusto?

M: chiaro.. chiaro..

B: pacifico che bisognava arrivare.. dicevi sempre.. un discorso di minoranza e di liquidabilità della quota..

M: sì..

B: lo so, è ben chiaro sto discorso qua, ben chiaro e non è mai stato recepito..

M: no ma perchè, non ho trovato Gilberto..

B: assolutamente Gilberto...

M: no no guarda lì la responsabilità..

B: si erano innamorati di sta roba senza sapere...

M: glielo dicevano...

B: i rischi che c'erano in sta roba...

M: esatto

B: questo era il problema...

M: si ma però poi il vero grande problema è che le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passava il tempo meno facevamo...

B: si datti....

M: così distribuiamo più utili...

B: utili...

M: esatto... e Gilberto e tutta la famiglia erano contenti...".

Passando alla vicenda oggetto del presente procedimento occorre premettere che, in forza della cd. **“Convenzione Unica”** stipulata - ai sensi degli artt. 2 e 82 del D.L. 3 ottobre 2006 nr. 262, convertito nella L. 24.11.2006, n. 286 e s. m. i. - tra ASPI e lo Stato in data 12.10.2007 (all. 39 alla informativa del 06.11.2019 n. 211086), resa efficace con D.L. 59/08, convertito in L. 101/2008, ASPI ha assunto una serie di obbligazioni in favore della amministrazione pubblica. In particolare, con la citata convenzione, lo Stato ha affidato ad ASPI un pubblico servizio costituito dall'insieme delle attività legate alla gestione delle autostrade e della circolazione stradale.

Si tratta in breve delle attività descritte dall'articolo 14 del Codice della Strada consistenti nella gestione della rete autostradale.

All'**articolo 2** della predetta convenzione viene delineato l'oggetto del rapporto sinallagmatico, nell'ambito del quale è previsto, quale obbligo contrattuale di Aspi, la costruzione delle barriere acustiche secondo uno specifico piano di risanamento:

“La presente convenzione disciplina tra il Concedente e il Concessionario la costruzione e l'esercizio delle seguenti autostrade già assentite in concessione di costruzione ed esercizio dalle precedenti convenzioni stipulate tra il Concedente ed il Concessionario (...).

Sono affidati al Concessionario le attività ed i compiti necessari per l'esercizio delle autostrade sopra indicate, nonché, ai sensi dell'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531, la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio ed, altresì, ai sensi dell'art. 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531, di quelli inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine o della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane, concordati tra Concedente e Concessionario. Sono posti a carico del Concessionario i seguenti interventi:

omissis

C) ALTRI INVESTIMENTI

4. PIANO DI INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO (nei limiti dell'importo previsto nella IV Convenzione aggiuntiva).

omissis

E) NUOVI INVESTIMENTI REMUNERATI AI SENSI DELLA DELIBERA CIPE N. 39 DEL 15 GIUGNO 2007



I Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati alla precedente lettera C. 4 Altri Investimenti, così come identificati nel piano economico finanziario.

All'articolo 3 della convenzione sono indicati gli obblighi generali a carico del concessionario, tra cui *"l'obbligo di provvedere a propria cura e spese, all'esercizio delle autostrade all'art. 2, nonché ai collegamenti, agli allacciamenti e alle altre opere connesse alle autostrade, per tutta la durata della concessione".*

Da tali disposizioni emerge che lo Stato ha affidato la gestione di un pubblico servizio (esercizio delle strade in modo da garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione come previsto dall'articolo 14 C.d.S.) ad ASPI e che questa si è obbligata contrattualmente ad effettuare una serie di attività tra le quali la gestione in sicurezza della rete autostradale, il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture, mediante la manutenzione e la riparazione, nonché l'adeguamento acustico della stessa secondo il citato piano di adeguamento.

L'obbligazione contrattuale assunta da Aspi nella gestione di tale servizio servizio comprende anche il posizionamento di idonee barriere e la tutela della sicurezza degli utenti.

Tuttavia, nell'ambito delle indagini svolte dalla Guardia di finanza è emersa la pericolosità di uno specifico modello di barriere integrate fonoassorbenti, denominate "Intergautos" - poste in esercizio nelle autostrade in concessione alla società Aspi in attuazione degli obblighi sopra indicati - e, in particolare, di quelle presenti in Liguria e rientranti nella competenza del 1° Tronco, in quanto del tutto inadeguate, di gran lunga al di sotto dei limiti previsti dalle norme di sicurezza, con particolare riguardo all'azione del vento e alle verifiche anti ribaltamento ed addirittura a rischio di crollo sui veicoli a causa del vento, tanto da essersi in concreto verificato il ribaltamento di alcune di tali barriere.

Il 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017, infatti si è verificato il cedimento delle barriere integrate di sicurezza e antirumore modello "Integautos" posizionate sui viadotti Rio Rezza in carreggiata ovest (situato sull'autostrada A12 Genova - Sestri Levante dal Km. 41+274 al km 41+672, ricadente nella competenza del I Tronco di ASPI) e Rio Castagna in carreggiata est (sempre situato sull'autostrada A12 Genova - Sestri Levante, ricadente nella competenza del I Tronco di ASPI), a causa del vento: in pratica, gli ancoraggi (tasselli) posti alla base delle barriere si sono sfilati, facendo protendere pericolosamente le barriere sulla sede stradale.

In seguito si sono verificati ulteriori cedimenti strutturali delle barriere sul tratto autostradale A14. Tali accadimenti hanno portato i vertici di ASPI ad effettuare un'analisi tesa all'accertamento della causa del cedimento strutturale delle barriere "Integautos", che ha consentito agli stessi (come si vedrà meglio nel prosieguo) di venire a conoscenza della pericolosità di tali barriere che presentavano una difettosità di progettazione degli ancoraggi e dell'installazione, in quanto:

- la resistenza all'azione del vento risultava essere sottostimata, nell'area ligure, anche del 50%;
- nel progetto era stata erroneamente ipotizzata come indeformabile la piastra di ancoraggio;
- l'installazione e la posa dei tiracondi era stata effettuata con l'utilizzo di una resina poco performante non certificata dalla Comunità Europea.

Tuttavia, nonostante la consapevolezza della situazione di pericolosità, al fine di evitare le ingentissime spese per l'immediata sostituzione delle barriere "Integautos" con opere adeguate o la modifica (retrofitting) delle stesse, i vertici di ASPI, su indicazioni dell'arch. DONFERRI MITELLI Michele (responsabile Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio di ASPI dal 04.04.2016 al 30.01.2019), hanno adottato misure del tutto inadeguate che non hanno consentito di eliminare il rischio di ribaltamento.

In particolare, è stato disposto, laddove possibile, l'abbattimento della parte superiore delle barriere, cosiddette "ribaltine", al fine di attenuare gli effetti della pressione del vento e di diminuire parzialmente il pericolo di abbattimento delle barriere sulla sede autostradale, omettendo di riferire allo Stato e ai terzi la vera ragione di tali interventi.

Tali interventi, poi, oltre a non avere eliminato la pericolosità delle barriere integrate, non hanno neppure permesso alle stesse di esercitare la funzione di limitazione del rumore proveniente dal



traffico veicolare autostradale, che si è, pertanto, propagato sugli abitati civili adiacenti, causando notevole disagio ai cittadini residenti nelle vicinanze ove insistevano le predette barriere "Integautos" difettose.

La limitata funzione antirumore svolta dalle barriere integrate ha portato, pertanto, numerosi enti locali e privati cittadini a lamentarsi del rumore proveniente dall'autostrada. E, in tale contesto, ASPI ha risposto alle doglianze inviando mail preconstituite, uguali per tutti, omettendo fraudolentemente la vera ragione e indicando, quale causa dell'abbattimento delle ribaltine, una temporanea necessità di manutenzione.

Nelle occasioni in cui le lamentele sono divenute numerose e insistenti, ASPI, che nel frattempo non aveva messo in atto nessun accorgimento atto a scongiurare l'abbattimento verso la carreggiata delle barriere fonoassorbenti, ha provveduto comunque a rialzare le ribaltine, mettendo così ulteriormente a rischio l'utenza delle tratte autostradali.

Con riferimento, invece, alle barriere sprovviste della parte superiore ribaltabile - cioè composte da un'unica struttura senza cerniera che ne rendesse possibile la riduzione in altezza - di altezza superiore ai 3 metri, ASPI, pur essendo consapevole della acclarata pericolosità, non ha preso alcuna azione mitigatoria del rischio, mantenendo le barriere in esercizio.

Si osserva poi che parte delle spese sostenute da ASPI relative all'abbattimento delle barriere (pari a € 39.676,00) e la totalità delle spese sostenute per il rialzamento delle ribaltine a seguito delle lamentele (pari a € 63.133,00) relative al 1° Tronco sono state inserite da ASPI nella voce contrattuale F2. Lo stesso dicasì per le attività di potenziamento (retrofitting) delle piastre di ancoraggio resesi necessarie per porre rimedio agli errori progettuali di cui si è detto prima, per cui presso l'Ufficio Territoriale del Ministero per le Infrastrutture di Genova è stata aperta, sempre alla voce contrattuale F2 una commessa con una ipotesi di spesa pari a circa € 5.500.000,00 (di cui ad oggi risultano spesi circa € 302.000,00).

Tuttavia, tale imputazione non risulta corretta. La voce contrattuale F2, insieme alla voce altri investimenti, infatti, concorre ad aumentare il valore del cespote autostradale oggetto di miglioria e fa parte di un obbligo di spesa contrattuale che ASPI si è assunto in convenzione attraverso il cronoprogramma del Piano Economico Finanziario. Pertanto, nella voce F2 dovrebbero essere inseriti i soli costi relativi alle migliorie apportate sulla struttura e non i costi sostenuti per porre rimedio ad errori progettuali commessi dal concessionario.

Infine, dagli accertamenti compiuti è emerso che il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (M.I.T.) non è stato informato dagli organi di ASPI dell'esistenza dei difetti progettuali delle barriere antirumore "Integautos" e dei potenziali pericoli che questi difetti avrebbero potuto creare, pur essendo tale comunicazione al concedente obbligatoria, avendo l'obbligo di rendicontazione allo stesso (in modo da consentire allo stesso di esercitare il suo potere di vigilanza e controllo sul concessionario).

E' stata così attuata una soluzione, fraudolenta, consistente nell'occultare l'inidoneità e pericolosità delle barriere e nel proseguire la gestione della rete violando le obbligazioni derivanti dalla convenzione sia in relazione all'obbligo di garantire la sicurezza nell'esercizio della rete autostradale, sia in relazione all'obbligo di adeguare la rete dal punto di vista acustico mediante strutture a norma e sicure.

Si è accertato un insieme di comportamenti che vanno ben oltre il malizioso silenzio sulla inidoneità delle barriere (che già da solo secondo la giurisprudenza consolidata sarebbe sufficiente ad integrare la condotta frodatoria). Dalle indagini è infatti emersa la prosecuzione fraudolenta dell'inadempimento delle obbligazioni derivanti dalla convenzione attraverso un sistematico occultamento della situazione, attuato anche attraverso vari artifici quali ad esempio l'abbassamento delle ribaltine per motivi fintizi, il rialzo nei casi nei quali le proteste richiamavano l'attenzione.

Di seguito verranno analizzate le emergenze investigative che fondano il grave quadro indiziario delle condotte criminose ipotizzate a carico degli indagati.



2. Le registrazioni delle riunioni nell'ufficio di Donferri Mitelli Michele.

Ai fini della valutazione della gravità indiziaria vanno, in primo luogo, menzionate **alcune registrazioni delle periodiche riunioni nell'ufficio di Donferri Mitelli Michele** presso la sede di ASPI in Roma, via Bergamini nr. 50, che sono state effettuate da VEZIL Marco (Responsabile UTSA 1° Tronco di Spea Engineering spa) con il proprio smartphone e acquisite e trascritte dalla pg.

Tali conversazioni sono particolarmente importanti in quanto dal tenore delle stesse emerge chiaramente la consapevolezza, da parte dei dirigenti di ASPI, fin dai primi mesi del 2017, della diffettosità delle barriere e in particolare della assoluta inidoneità delle stesse a resistere all'azione del vento, dell'impiego di colla non omologata e dell'ampiezza della problematica coinvolgente le barriere posizionate su numerosissime tratte e, in particolare, nel territorio ligure.

Emerge altresì la volontà, da parte degli indagati di non fare emergere il problema (e, anzi, di occultarlo) e di non impiegare le notevoli risorse necessarie per la soluzione del problema.

E' proprio nel corso di tali riunioni che viene manifestata, da parte degli indagati Donferri e Berti, l'ideazione del sistema dell'abbassamento delle ribaltine che, pur garantendo ingenti risparmi ad Aspi, non solo non ha risolto le gravi problematiche che le barriere presentavano, ma ha anche esposto a elevatissimo rischio la sicurezza della circolazione.

Al riguardo può essere menzionata la **registrazione della riunione del 07.03.2017**, alla quale hanno partecipato oltre a Donferri Mitelli e Vezil, anche GIACOBBI Massimo (responsabile di esercizio di SPEA Engineering S.p.a), FERRETTI TORRICELLI Lucio (responsabile opere d'arte di SPEA Engineering S.p.a), VALENTI Antonino (Responsabile UTSA – Primo Tronco Genova presso SPEA Engineering S.p.a) e l'ing. DI BARTOLOMEO Alberto (responsabile Pavimentazioni e Laboratori della Direzione Maintenance ed Investimenti Esercizio di ASPI).

Dalle conversazioni tenute in questa prima riunione emerge la forte preoccupazione di **DONFERRI** che quanto accaduto sui viadotti Rio REZZA e Rio CASTAGNA (ossia l'abbattimento delle barriere) possa ripetersi su larga scala a livello nazionale ("effetto domino" o "effetto scala") per altri tratti autostradali ove sono state installate le barriere integrate "Integautos".

Si riporta di seguito uno stralcio della trascrizione delle conversazioni:

"Donferri: si, quindi questo io devo capì che cazzo avete fatto a me penne e carta non mi serve, è una azione da ribaltare a qualcuno?..

Valenti: allora... come avevi

Donferri: e ricominciamo...

Valenti: allora no come avevi detto l'altra volta qua c'è scritto quello che è successo va bè, lo sappiamo già

Donferri: no io non lo so me ne dovete parlare...

Ferretti: c'è la relazione di quello che si può fare per la verifica su larga scala in Liguria con logicamente...

Donferri: ma che cazzo vuol dire quello che di, io sto dicendo ci sono pericoli imminenti, c'è un effetto domino in ragione di un comportamento sufficientemente non esplorato, quanto potrebbe essere il potenziale attacco...".

Emerge, soprattutto, la consapevolezza, da parte del Donferri e degli altri partecipanti, della sussistenza di problematiche nelle barriere e in particolare di una probabile errata progettazione degli ancoraggi, posti in opera su un cordolo troppo corto, che avrebbero ceduto alla forza del vento e di una sottostima del vento del 200%, come dice FERRETTI TORRICELLI Lucio al minuto 56,31 della registrazione:



"Ferretti: eh però scusami, se io applico le norme, ho trovato un sotto dimensionamento del duecento per cento... è pure probabile che verso, che non tutti, c'è un numero di cinque di mezzo nelle verifiche eee cioè hai capito (minuto 56,31, ndr)".

Dal tenore degli ascolti, poi, si comprende la volontà di DONFERRI, di addossare all'appaltatore ed al sub-appaltatore la responsabilità degli eventi, per una errata posa in opera, nascondendo il fatto che la causa sia stata in realtà il vento (per il quale le barriere integrate "Integautos", come si vedrà di seguito, non sono omologate) e gli erronei calcoli di progettazione.

Si riporta lo stralcio della conversazione:

"Donferri: quando ti dico (inc.le), arrivano sul mio tavolo queste cose... non posso far finta di non conoscerle, allora o non me la mettete o se me la metti deve essere tradotta... chiaro?... quindi presumo che questo, vogliate dire a Pavimental qualcosa?... e allora, sfilate questa e dite a Pavimental nel frattempo ho fatto delle prove, segna a devi fa partire oggi perché sò passati mesi... era successo a gennaio mi pare l'intervento..."

Giacobbi: l'ultimo...

Donferri: uno, ... l'altro a dicembre quindi stiamo a marzo penso che siamo coglioni per cui... ti segnalo che nel frattempo ho fatto ste prove, la parte del vento non la citerei, la parte del vento è un aspetto che riguarda un'analisi interna... (minuto 17,30, della registrazione)

Giacobbi: certo...

Donferri: bene... sto sfogliando eh? (voci sovrapposte) ...

Valenti: questo è l'altro viadotto...

Donferri: tra l'altro scusami eh mi richia, Nadia... mi chiami Di Bartolomeo? Ci riprovi?...

Nadia: si ho già ho chiamato anche la segretaria di Torrentino...

Donferri: e che ha detto?...

Nadia: eh lo sta cercando...

Vezil: c'è una pagina prima, la pagina prima in cui si dice quanti dobbiamo farne...

Donferri: eh questo va bene, oggi deve partire, quindi questo dossierino firmato dall'ingegnere, dal responsabile dell'area in cui (inc.le) deve iniziare punto, adesso invece parliamo del merito e cioè, perché qua si stabiliscono due filoni dal punto di vista del committente che io tra l'altro quello l'ho già risolto, e penso di essermi portato a bordo una coerenza... perché tra tutte e due... quello che è più esposto è l'impresa rispetto alla direzione lavori, la direzione lavori è un vigilando, l'impresa è un ne vigendo (fonetico), in ragione di un evento qualora l'avesse realizzato male... e di un intervento qualora l'avesse realizzato male... quindi, là me lo sono curato il tema da quest'altro punto di vista... la direzione lavori che non ha fatto la progettazione di questo, cioè di Spea che non ha fatto la progettazione di questo intervento... è stata chiamata dal Rup, a sintetizzare e attraverso la nota che fortunatamente avete fatto richiedendo spiegazioni al vostro direttore lavori, è stato chiamato a... sintetizzare diciamo così quello che il direttore lavori avrebbe dovuto fare in comportamento ordinario perché sappiate che nel frattempo l'impresa ha... dichiarato... verso il sub appaltatore ha dichiarato... ha fatto un'azione di responsabilità verso il sub appaltatore, dichiarando che comunque lui ha... posizionato male non ha avuto cura a posizionare questi elementi, il verbale che fai lo devi saper fare... quello che io sto dicendo lo devi saper dire... perché se no davvero ti levo la pelle..."

(...)

Donferri: poi eventualmente (inc.le), e quindi mi lascia presagire che c'è un errore nell'installazione... questo è un bene (minuto 57,25, n.d.r.)

Particolarmente significativo è anche il riferimento espresso fatto da Vezil e da Ferretti, nel corso della conversazione, all'utilizzo, per il montaggio degli ancoraggi, di un prodotto, una resina non certificata CE:

"Donferri: cosa vi ha dato Casini, cosa state facendo nell'indotto, cosa state guardando, cosa vi aspettate lui vi possa dire e viceversa cosa ritenete che lui possa non aver fatto... bene, e siccome la Spea non ha fatto il progetto, bene... quello che è successo presumo che la Spea voglia dimostrare che c'è un errore progettuale..."



Vezil: in questa stanza ovviamente si...

Donferri: bene...

Vezil: ma non al di fuori...

Donferri: no ma non è questo il tema, siccome ti ho già detto che il tema io già l'ho risolto, e l'ho risolto con loro... l'ho risolto con ci sono uno e due eh non è che dicono bugie, adesso non mi va di ripete le risposte... sentiamo un attimo Lucio o al contrario volevate... (minuto 24,00, n.d.r.)

Vezil: no no Lucio sentiamo Lucio un attimo, anche perché voglio io anticiparti una cosa, di quello va bè no prima facciamo parlare Lucio, perché i lavori che stiamo facendo li stiamo facendo con gli stessi materiali il che mi preoccupa un po' tutto lì... (minuto 24,32, n.d.r.)

Donferri: i lavori che stiamo facendo a te non significa un cazzo...

Vezil: stiamo usando sempre la la res... (minuto 24,37, n.d.r.)

Donferri: bene, ma quindi sei sempre più cornuto, salvando la signora, le corna si...

Vezil: ho capito io come faccio...

Donferri: c'è un altro punto o hai finito?...

Ferretti: esattamente più sotto... ho finito...

Donferri: sulla natura della resina?...

Ferretti: sulla natura della, ecco scusami eh questo è più tecnologico sulla natura della resina il prodotto cioè il prodotto che viene utilizzato non ci risulta che sia certificato, non essendo certificato nella scheda e questa è una cosa che... (minuto 36,30, n.d.r.)

Nel corso della conversazione Donferri anticipa di avere trovato una "soluzione" al problema delle barriere difettose:

"Donferri: Noo guarda ti posso garantire che proprio guardando sta foto e non ragionandoci la notte se sei una persona intelligente ci arrivi da solo, ma non è che non la voglio dire, perché la po...non so che cazzo se inventa, io ho dato un'idea, io ho dato un'idea che Pinocchio se po' modellà, mo se non trovi il falegname che te lo modella io non lo so...io una soluzione l'ho...penso di averla trovata e non ho detto che quello che ha detto Ferretti non lo sia...io devo fa soltanto poi una produttoria, chiamo il RUP e gli dico: oh bello mio quanto costa questo e quanto costa questo. Quello che dice Ferretti io lo faccio, mica dico che non lo faccio? Qualcuno me dovrà dì, va' la, sega e quanto...che cazzo devo fa qua? Devo segà il montante tre, due, uno, m'ha detto lui, la faccio la scalettatura, c'avrà un costo....

In una successiva riunione avvenuta il giorno 05.04.2017, anch'essa registrata dal VEZIL - alla quale partecipano gli stessi soggetti della riunione avvenuta in data 07.03.2017, ossia Vezil (V), Donferri Mitelli (D), Giacobbi (G), Ferretti Torricelli (F), Di Bartolomeo (DB) e a cui si aggiungono MORETTI Mauro (M) (Realizzazione Investimenti di esercizio di ASPI), PIACENTINI Luca (P) (Consulente esterno di Aspi in materia di barriera), LUZZO Ermanno (L) (Responsabile Direzione Lavori – Unità Investimenti Esercizio di Aspi) - i partecipanti cercano di trovare una soluzione al problema delle barriere integrate e parlano dei costi elevatissimi che sarebbero necessari per porre rimedio al problema delle barriere.

Si riporta parte della conversione (dal minuto 12.30):

P: .. perché si interviene.. e poi stabilire un numero che però è un numero elevatissimo perché..

M: quanto valgono complessivamente (inc.le)..

Altro soggetto: Ma scusa Luca..

DB: su quello con la piastra abbiamo fatto un conto ci conviene 1.200 euro a piastra.. a montante...

Soggetto: a montante?

F: Luca però scusami obiettivamente..

D: solo su Genova stiamo sull'ordine di???

Altro: so 18 chilometri di strada..



DB: so 30 in tutto..

D: ottomila e cinque fammi un po' sto prodotto..

Altro: ottomila e cinque per milledue?

DB: dieci e mezzo poco di più.. 10 milioni pe 1200.. viene 10.000.. e poi in tutta Italia c'è altri 10 milioni..

Altro soggetto: 10 milioni... 10 milioni e mezzo..

Vezil: 1200..

DB:.. 18 a Genova e 10 da (inc.le).. quindi so 30 chilometri di barriera, sopra i 3 e mezzo..

M: .. sopra i tre e mezzo.. da quattro in su..

DB: però tutte eh.. comprese non quelle pavimentate eh..

M: va bene..

DB: ...stiamo parlando di tutto..

M: ..so trentamila metri lineari..

DB: si.. diviso 2 e 25..

M: diviso 2 e 25..

DB: più o meno l'ordine di grandezza è quello..

Vezil: 1.200 a pia.. a montante?

M: so tremilatrecentotrentatre (3.333)..

DB: allora solo la piastra costa centosessa.. pesa più di 160 kili a 2 euro e 50 la paghi.. 2 euro minimo..

M: quanto pesa la piastra?

DB: 160 kili minimo qualcosina in più..

M: tutte e due?

DB: che stiamo parlando a monta.. 2 euro non lo paghi perché è tutta saldata rivestita atticcata.. 2 euro non la paghi.. paghi di più di 2 euro..

Vezil: No se è sagomata..

M: no ottanta verrebbe..

Vezil: si.. se fai uno standard..

M: comunque so sempre 80 kili..

Vezil: no se fai uno standar..

DB: saldata.. due euro non la paghi.. (inc.le) di due euro.. metti due euro e 50 c'hai 400 euro solo di piastra.. n'altri.. so 6 tirafori da fare.. so altri 15 euro a tiraforo.. tra resina e coso altri 100 euro.. 100 euro il pannello quello a soffietto che dobbiamo fare.. e lo devi sostituì.. devi levare un pannello e mettere quello.. sostituire un pannello e mettere quello a soffietto.. cioè c'hai 100 euro solo di pannello...

Vezil: il pannello Vezil diciamo..

DB: chiamiamolo pannello Vezil

Vezil: eh bravo..

DB: vabbè quello chiamalo come te pare.. 600 euro solo di pezzi.. più c'hai la segnaletica e la manodopera..

Vezil: e il by-bridge.. ah no..

DB: ... e il by-bridge.. si c'è il by-bridge.. e ce lo deve avè un by-bridge là perché dall'altra quando vedi casca un sasso (inc.le)..

Vezil: hai ragione..

DB: ..mò se 1200 diventa un 1300 o un 1100..

D: Mò comunque attenzione.. mò comunque facciamo fu (inc.le).. facciamo..facciamo subito un ordine di servizio per questi due.. come si chiamano.. quei..

M: Rezza e Castagna..

D: ..quello facciamolo subito.. poi vediamo qual è i suoi tempi qual è l'analisi.. questo lo facciamo subito.. facciamo (inc.le) di farvelo vedere.. eehh ..ci dai st'analisi del prezzo per favore?

DB: ..tieni..



D: ..gliela mettiamo dentro l'ordine di servizio alla direzione lavori (inc.le)..

Particolarmente significativa è poi la **registrazione relativa ad una riunione avvenuta il 26.09.2017**, contenuta in n.3 distinti file audio.

A tale riunione sono presenti, tra altri, VEZIL Marco (V), DONFERRI MIELLI Michele (D), MORETTI Mauro (M), VALENTI Antonino (A) (Responsabile UTSA - Primo Tronco Genova presso SPEA Engineering S.p.a.), FACCHINEI Daniele, tale MANCINI.

Nel corso della prima registrazione, Donferri riceve una telefonata da FERRETTI TORRICELLI e dalla tenore del dialogo tra i due si comprende che i lavori di ripristino sui due viadotti di Genova, Rio Rezza e Rio Castagna, sono in ritardo per la mancanza delle piastre di rinforzo, tanto che Donferri si adira con il Ferretti, e che la problematica delle barriere è stata portata a conoscenza dell'amministratore delegato (CASTELLUCCI Giovanni) e di TOMASI Roberto, presidente di ASPI, il quale ha interessato dell'argomento un legale.

Nel corso della riunione emerge che sull'autostrada A14 si è palesato lo stesso problema dei viadotti di Genova (da successive conversazioni si capirà meglio che anche sulla A14 ci sono stati dei cedimenti delle barriere integrate modello INTEGAUTOS) e che le barriere sarebbero progettate male.

Dalla conversazione emerge poi che Ferretti, per risolvere il problema, ha prospettato la soluzione di dire che è cambiata la normativa del vento e che bisogna fare un adeguamento, soluzione che per DONFERRI è fuori discussione, tenuto conto dell'elevato costo di adeguare 400 km di barriere.

Si riporta di seguito parte della conversazione:

D: Donferri Mitelli Michele

V: Vezil Marco

A: Valenti Antonino

D: (risponde al telefono) pronto?.. ma buongiorno un cazzo... scusa se te lo dico ma io è da ieri sera che ti sto chiamando... ma tu devi rispondere... ma no... devi rispondere al telefono... non te lo dico più.. non mi interessa niente... che cosa avevi alle dieci? Ma non mi interessa... non mi devi dì... se ti dico accendi il telefono... devi accendere il telefono punto... mi richiami alle undici... è un problema mio non è tuo... perché sei coglione... vengo a sapere che sti due viadotti di Genova... ancora non gli hai messo le piastre.... allora se fai finta di non capire finisce male... allora hai capito perché non hai messo le piastre? perché? stavano in produzione ma mi dice Spinelli... mi dice Spinelli che non c'ha avuto l'ordine... mi dice Spinelli che doveva aspettare che ti arrivava... gli hai detto tu di fermarti... perché ti doveva arrivare il Notified Body e il certificato ...ma Fornaci te l'ha dato davanti a me...ahò famme parlà a me prima che te gonfio...te sto dicendo prima che mi ha detto Fornaci..Fornaci l'ha dato davanti a me a giugno...e perché lui dice che gli hai detto di fermarte... e allora che cazzo sta dicendo...va bene allora lo chiami e te lo inculi... due... quel famoso verbale lo ha firmato della scorsa settimana?...ti ho detto allora chiama Martinelli...vai da Martinelli... eh eh eh.... E mi chiami la davanti... mi chiami la davanti...me lo...mi chiami la davanti...bravo e poi chiami pure Spinelli davanti a lui...va bene... io c'ho qua Vezil.. sto tema adesso...e anche la direzione dei lavori ha latitato...perché questi si so infiltrati...per comportarsi così sta sulla bocca dell'amministratore delegato perché dall'altra parte Tomasi sta facendo confusione...capito? perché lo stesso tema se ti ricorderai stava dall'altra parte e quell'altro si sta a cacà addosso e sta facendo confusione e mi ha messo in mezzo il legale... per cui questo è quello che avrei detto stamattina (inc.le) su sto tema dovete sta a squadra... c'è l'altro settore di SPEA che sta lavorando per loro e si sta rimangiando quello per cui ha progettato per loro, perché l'A14 l'ha fatta di primo impianto.. chiaro? quindi chiama sto coglione... mo ci penso io con sto



coglione... tu adesso vai direttamente da Martinelli... ma tu non dovevi partire oggi... stasera parto... non c'ho capito un cazzo... allora le schede me le potevi fare no?... dai, dai... ma santo dio de che...ma io sto qua dalle 07 e 20...a me nessuno me fa pena...non mi frega niente di nessuno...devi lavorà... devi lavorà devi lavorà... ciao...sbrigate... (telefonata finita).

D: hai capito tutto mo'?

V: capito tutto mo'...

D: non parlare con Ferretti o meglio parlateci il giusto eh?

V: su quale tema?

A: le piastre...

V: eh ho capito...

D: e allora perché

V: no no ho capito...ma perché parlarci il meno possibile?

D: perché sto parlando io...ieri c'ho parlato quando (inc.le) ma non perché poveraccio gli stanno a strappà le vesti... e chi glielo sta a mette in culo è Selleri ... che ti faccio io?...va a finire (inc.le) male o meglio, hanno usato il termine giusto in un presupposto sbagliato... la barriera è stata progettata male, correttamente, ma non in ordine ai requisiti di crash, al progetto che avresti dovuto fare per metterla in opera... in installazione...il crash ti dà una risposta l'installazione ti conferisce quel quid in più... per cui attenzione... non puoi invalidare il crash ma gli devi dare quella (inc.le) in termini di risposta diciamo così (inc.le) in più per supplire in pratica eventuali azioni integrative....

V: si ma....

D: e tra l'altro adesso il coglione di Ferretti...ma perché è un bravo ragazzo ieri mi dice... Michele io del resto non sto a scrive niente non sto facendo niente non sto dicendo niente, ma insomma in fondo posso sempre dire che è cambiata la normativa sul vento e sto adeguando... ahahah su 400 km... ma tu sei scemo?"

Nel corso della seconda registrazione del 26.09.2017, oltre a parlarsi del retrofitting degli stralli del viadotto Polcevera, viene fatto riferimento anche alla problematica delle barriere INTEGAUTOS che, come riferito dallo stesso Donferri, "non funzionano" perché sul Rio Rezza e sulla A14 sono "sbrigate".

Inoltre emerge che c'è stata una riunione sul tema tra TOMASI, SELLERI, GALATA' e FERRETTI in data 25.09.2017 e che l'Amministratore Delegato (CASTELLUCCI) ha interessato della problematica GAGLIARDI (ufficio legale di ASPI).

Inoltre viene fatto riferimento al fatto che la resina utilizzata per gli inghisaggi (ancoraggi, ndr) delle barriere è inefficace:

Donferri, inoltre, critica l'idea di FERRETTI TORRICELLI Lucio - che pensa di risolvere il problema dicendo che, siccome dal 2008 è cambiata la normativa sull'azione del vento sulle barriere, bisogna effettuare un "retrofitting" sulle stesse, cioè delle modifiche a tutte le barriere difettose già installate - che è da scartare perché troppo onerosa (cit.: "...secondo me uno che te risponde così, quant'è cambiata la normativa del vento (inc.le) ma 'ndo i chiappi i sordi, ma io i sordi in azienda 'ndo i pijamo? Milioni? Ma milioni è di poco!...").

Si riporta di seguito parte della conversazione:

"Inizio della registrazione

D: L'uomo a La Havana (fonetico) o meglio il cavallo di Troia è stato (inc.le) Moretti (inc.le) per cui ha attinto da qua, il rio Rezza, e di là di fatto ha consolidato una linea di pensiero, e questo si è scoperto, per cui è... diciamo così è la... è la barriera che non funziona, anche su questo ci ha provato SPEA a dirlo ma gli è stato spiegato chiaramente, per evitare che quell'effetto vela potesse riverberare sulla sulla parte di SPEA però almeno SPEA a questo settore ha richiamato l'ex direttore dei lavori prima degli altri, ha richiamato in pratica l'impresa eccetera eccetera, cosa che non è stata fatta di là, con un presupposto, tra l'altro,



ancora peggio perché mentre di qua abbiamo fatto le cose non mettendolo al culo a nessuno, però le carte dovevano sta a posto, di là ovviamente scaricano il problema interpretando la prova di crash come... avanti!

Entra un uomo; di seguito conversazioni non rilevanti.

Poi, più avanti, dal minuto 02.25:

Ti metti la? Che qua viene Luzzo ...mentre Genova, sto parlando ieri è successa un'altra rogna sul tema delle... a te che cazzo te ne frega, sul tema delle barriere antirumore di Genova, barra A14 devi sapere, te lo dico a te alla fine, ieri TOMASI, SELLERI, GALATA', FERRETTI, si sono riuniti per il tema delle barriere antirumore che so... sbrigate

GIACOBBI: FERRETTI mi hanno detto (inc.le) ma c'è anche GALATA? Non lo sapevo

D: Beh, me cojoni stanno insieme, non è che...

GIACOBBI: (ride) Ma dai! Dai...

Voci sovrapposte

D: (Inc.le)...continuate a fa così che cazzo me ne frega!

GIACOBBI: (inc.le)...far così mica...

D: (ride) Da st'altro lato la SPEA se l'è presa 'nculo, dall'altro lato la SPEA dice che ha sbagliato il progetto, che ne so io? Io che ve dico? E' questa... se l'amministratore delegato non riesce a fa na sintesi delle due realtà non è che la SPEA è diversa da quella...

GIACOBBI: Ci mancherebbe...

D: ...della A14, che ve dico io? (inc.le) mai, c'ha paura, e da st'altra parte un direttore di tronco che te fa un culo così nun te preoccupi... l'abbiamo messo a tacere, è quello che ti stavo dicendo, quello che è la parte lesa gli abbiamo detto: "è colpa nostra"

VALENTI: ...la cosa del (inc.le)

D: ...ti...tiri su...no, là peggio! Là non solo non è stato interessato, ma lui, avvisato da me... è riuscito a far evitare l'agibilità a MARRONE... che i lotti non sono agibili, per quello di quest (inc.le) MORETTI cavallo di Troia che si è venduto le informazioni di là portandole di là cercando di salvà la faccia, e quello sopra se lo sta a inculà adesso e di risolvè il problema, ma come lo risolvi?, il presupposto che sta alla base quindi mette da st'altra parte i (inc.le) del direttore di tronco parte lesa che gli abbiamo risolto il problema, dall'altra parte coloro che gli hanno creato il problema non gliel'hanno risolto... fermo restando che le barriere, loro dicono che non sono tra virgolette impiegabili, loro non hanno fatto i conti col direttore di tronco che nel frattempo s'è fatto le carote e là erano mal montate aldilà del tema della resina che tutti hanno scoperto da ieri...ieri intendo dire in senso lato, qualche mese fa circa la cristallizzazione eccetera eccetera. Per farvela breve quindi, aldilà dei presupposti di differenza, sta cosa indovina a chi è andata in bocca mò? Bravissimo

GIACOBBI: (inc.le)...gi?

D: Per il semplici ... si... per il semplicissimo motivo che prima di questa estate...

GIACOBBI: Ciao

D: ...anz, durante questa estate...accomodati...non devi venì con le mani in mano, anzi pijate un foglio de carta e un pezzo de penna, anzi un pezzo de carta e un foglio e na na penna prima di questa estate, cosa è successo che TOMASI, io mi ricordo come se fosse adesso...ehm...perché c'è stata na coincidenza...noi l'abbiam visto perché andava in consiglio un'operazione e noi l'abbiam visto la mattina io e Paolo...AH! No non andava in consiglio un'operazione ci sarebbe stata una riunione dei direttori di tronco la mattina alle 9, la mattina alle 8, io non so se lui sta sempre qua...era di venerdì (inc.le) era di venerdì era di venerdì era di venerdì a luglio, anzi luglio addirittura era di agosto il 3 agosto, mi ricordo tutto perché nell'ultimo CDA...

GIACOBBI: il 3 agosto era venerdì si ...

D: ...l'ultimo CDA, l'avrebbe vista, il CDA ce l'aveva alle 10 si (inc.le) alle 9 e TOMASI ci è andato alle 8, parlandomi di questo tema, c'abbiamo un problema, qual è il problema? Barriere antirumore, allora prendi e chiama FORNACI ...

GIACOBBI: Giovedì, 3 agosto giovedì

D: ...lo fa salire su, lo fa salire su, questo gli dice "ma TOMASI mi dice queste cose" e quello gli risponde "TOMASI sbaglia e comunque (inc.le) perché non può considerare la prova di crash omnicomprensiva" (inc.le) la risposta ai comportamenti dello (inc.le) dei crash, la barriera una volta presa deve essere progettata l'installazione che non deve inficiare il crash e quello s'è incazzato da morire, quello... TOMASI: "mi ha messo in bocca a FORNACI, FORNACI (inc.le) con lei", passano dei mesi e ieri vengo a sapere da GAGLIARDI che l'amministratore ha interessato GAGLIARDI perché non si fida di quello che fa TOMASI, risposta alla riunione (...)

D: Detto questo, vengo a sapere da GAGLIARDI questa cosa, tanto che dice che è na barzelletta i comportamenti che hanno assunto, e mi dice di questa riunione, mi dice che c'è là FERRETTI, chiamo FERRETTI e gli dico che lo inculo, FERRETTI ma tu che cazzo stai a fa in questi...cioè, "eh ma a me mi hanno", tra l'altro FERRETTI c'è oggi?

Uomo: Si si c'è c'è

D: Fallo salire...perché scappano come i sorci, ma tu vai in questa riunione e nun te rendi conto che stai de qua stai de là? Salvaguarda la faccia "No ma io...", questo è uno che è diventato dirigente mò e me so speso pure pe quello "...ma io..."

GIACOBBI: (parla al telefono, ndr) Lucio, puoi salire da Michele per cortesia? Vabbè

D: ...ma io mi sono orientato sul fatto che è cambiata la normativa del vento... Con chi stai parlando?

GIACOBBI: FERRETTI, è da TOMASI, va bene ..

D: Me lo passi un attimo?

GIACOBBI: Ti passo un attimo

(...)

D: Eh! Per fartela breve questa è la risposta perché questa è la risposta, mi risponde lui sta facendo "no che la risposta che posso dare è che è cambiata la normativa del vento"..., 400 km de barriera che me rifaccio, "ma che cazzo stai a di?" gli ho detto io ahò...e l'ho lasciato andare...nel frattempo però me so preoccupato de RIO REZZA e de quell'altro... dopo 9 mesi vengo a scoprire che non è stato fatto un cazzo... neanche na piastra, lui non sapeva un cazzo al telefono perché lo chiamo e glie dico "ma ndo cazzo sta sta roba?" "No Michè non lo so non so informato, non so aggiornato, non lo so"

V: No, tu mi hai detto "a che punto sono i lavori?" eh io...

D: Ho detto qualcosa di diverso? Nun me pare

V: No, non è che non so un cazzo è che...

D: Mi hai detto "non so un cazzo" Miché

Voci sovrapposte

V: Sull'avanzamento dei lavori

D: Non so un cazzo sull'avanzame... che cosa ho detto di diverso?...e non c'è un cazzo

V: Vabbè vai avanti

D: Eh eh, nun c'è niente...vengo a scoprire che SPINELLI aspettava addirittura il...coso...il....

Uomo: I risultati dell'AISICO

D: ...dell'AISICO, da LUZZO (fonetico), perché? E quando invece, davanti a me, glieli ha dati FORNACI, un anno fa!

VALENTI: Non era giugno?

D: Giu giugno scusa, 6 mesi fa, gliel'ho detto anche a (inc.le) 6 mesi f

V: tre ...

D: Vabbè 3 mesi fa, d'accordo...si lamenta del fatto che l'ordinativo di lavoro è partito tardi, che non è pagato, la cantierizzazione è d'ottobre, la prima telefonata che ho fatto a SPINELLI...per quello t'ho detto da oggi in poi VALENTI deve sta qua, anche un giorno a settimana, ma le dinamiche di Genova vanno gestite, il direttore di tronco sta dicendo in giro che di SPEA ci sono 36 persone che non servono a un cazzo, a un cazzo...

V: Beh



D: ...adesso non conta il fatto che lo si dica, conta il fatto che non c'è la disciplina, sul tema specifico non si può dare la direzione lavori a STRANI, ma adesso ve lo sto ridicendo con calma n'altra volta

GIACOBBI: e STRANI mica chiude le contabilità di CASINI

V: Sì, ma fa anche sti la...sti lavori qui...

D: Non li deve più fare!

V: ...ma oramai ci sono...è un residuo Michele...

D: Ma non è...ecc...eccolo! Eccolo! Allora se te dico che c'è de mezzo l'amministratore mo il... il direttore lo fa l'amministratore delegato, scommetti? Perché io c'ho un'altra soluzione... Ti ho detto, e io sapevo che andava a finire così, non è un lavoro residuo, vedi che ragioni male? Io cerco di rispettarti, ma tu non mi rispetti! Perché non ho fatto in tempo a parlare nei mesi precedenti! Nun ce poi mette uno che tu pensi di gestire i rapporti del committente con queste regole, anche perché, come vedi, le variabili al contorno sono tante!

V: Eh!

D: Sono tante! Allora, vedi dove cadi? Lo devi togliere immediatamente! Perché mo ce de mezzo quello! E PAVIMENTAL oggi ha ricevuto la lettera sui ribassi, li superamo 18 milioni, ma cazzo che mo SPINELLI te fa il lavoro! E tu stai a giocà così allora...

V: Ma non è giocare

D: Non devi essere tu adesso l'anello

V: ...così

D: Ma sì! Ma gli hai risposto adesso a lui! Ma io non posso perdere la pazienza sempre con te! Non glie poi risponde a lui "so lavori residui", non è più residuo!

V: Adesso non so...

D: Ma non è adesso, ma adesso sei scemo!

V: Vabbè

D: Eh! Se me dici adesso...

V: Ti ringrazi

D: ...adesso ce semo arrivati! Eh! Adesso nun ce dovevamo andare!

V: Da que...vabbè, io poi...mi mi informo meglio sulla questione, però non puoi dire che sì che sia...

D: Adesso

V: vabbè lasciamo perdere

D: Adesso lo devi togliere

V: Ne parleremo

D: Fori, non te fa scrive, fori! Uno! Due: mo dobbiamo ricchiapparlo co co le corna lui dice che le piastre san...arriveranno giovedì...come c'è l'effetto domino, devo riallaccià tutti i contenuti con PIACENTINI, devo capire come confinare una risposta o meno e come orientarla, perché FERRETTI dal canto suo dirà io ho il progetto, io metto, io inchiodo, a me me frega 'ncazzo, buttando da st'altra parte il problema SPEA... perché sta gestendo il retrofitting diciamo con una tecnica di recupero, ma locale, non facendosi un problema di esposizione totale, quello invece sta ricalcolando dicendo che per lui so cambiate la normativa del vento... tra l'altro questo è scemo perché appunto io pensavo che c'avesse de... lui dentro c'hanno un pezzo de...de ferro, per cui questo gli comprime, che cazzo ne so io? Tu dici che tu ste cose nun ce credi, passi dal dal sorriso al cielo (fonetico), secondo me uno che te risponde così, quant'è cambiata la normativa del vento (inc.le) ma 'ndo i chiappi i sordi, ma io i sordi in azienda 'ndo i pijamo? Milioni? Ma milioni è di poco! Quindi, il non-governo di questa fase... (minuto 13,30, ndr)

(...)

Particolarmente significativa è la terza ed ultima registrazione, alla quale partecipano, oltre VEZIL Marco (V), VALENTI Antonino (VA), DONFERRI MITELLI Michele (D), GIACOBBI



Massimiliano Piero (G) e FERRETTI TORRICELLI Lucio (F), anche MARIGLIANI Stefano (M) (Direttore I Tronco Genova della società Autostrade per l'Italia S.p.a.).

Nel corso di tale conversazione viene fatto riferimento alla difettosità delle barriere e al fatto che la causa dell'abbattimento delle barriere sul Rio Rezza e sul Rio Castagna non è stato certamente un "vento eccezionale", tanto che Ferretti ribadisce che le barriere INTEGAUTOS non sono omologate per resistere all'azione del vento, in quanto il certificato delle stesse fa riferimento solo alla resistenza agli urti dei veicoli e non all'azione del vento. Inoltre ribadisce che per l'ancoraggio delle barriere INTEGAUTOS è sempre stato usato un prodotto, in particolare una resina, la INGHISOL, sprovvista della marchiatura CE e dalle scadenti caratteristiche prestazionali e che i tirafondi si staccano ad una certa forza.

Da tale conversazione emerge che la soluzione trovata da FERRETTI TORRICELLI Lucio è quella di effettuare delle modifiche alle barriere già installate, motivando tale manutenzione con una modifica legislativa intervenuta a partire dal 2008, che avrebbe innalzato la resistenza minima al vento prevista per le barriere autostradali.

Tuttavia DONFERRI è contrario alla soluzione di FERRETTI, e sorvola sul fatto che sia stata utilizzata la resina INGHISOL non a norma e carente di prestazioni;

Emerge anche che gli amministratori delegati di SPEA e di ASPI sono stati informati della problematica della difettosità delle barriere integrate INTEGAUTOS.

Si riporta di seguito la conversazione:

"minuto 10,20

Entra in ufficio Ferretti Torricelli Lucio

D: si...la sommatoria del sost... (entra Ferretti Torricelli Lucio) ...ma pure stamattina mi hai fatto incazza'?'...ma ti avevo anche avvisato ti avvisarmi...tu là ti fai male...ti fai male...ma ti fai male non per volontà espressa, perché quest'altri li metti nella merda e viceversa, te ce mettono a te per difendersi... i tuoi..

F: mmm guarda io non ho capito perché SPEA avrebbe qualcosa da da da (inc.le)

D: perché SPEA ha fatto la direzione lavori di un lavoro!...se non lo capisci...questo si è giustificato facendo una lettera di richiamo a Casini!

V: prima di sapere quale erano i mo mo motivi

D: ma dopo non è cambiato niente!... perché a sua volta Pavimental ne ha fatta un'altra!

F: senti però Michele a me non sembra di fare delle cose... che però

D: ma come non te sembra?...ma mo stò parlando...c'erano altre cose... mo stò parlando chiaro... ma tu m'hai detto ieri sera a me...in fondo gli propongo il fatto che è cambiata la normativa del vento...400km de barriera (minuto 11,20 ndr)

F: si Michele diciamocelo chiaramente... adesso non scherzo io...

D: eh

F: sai quella ba... quella barriera sì... non sarebbe il caso... magari di vedere che... c'è qualcosa che non funziona... ma ti rendi conto che avete... scusami avete rifatto l'omologazione... c'è la resina non marcata CE!!!! ma ti rendi conto?!... ma ti rendi conto?!

D: ehh

F: scusami fammi finire

D: no mai io...ti faccio finire

F: ma ti rendi conto che non tiene il vento quella cazzo di barriera?!

D: tu... più fai così... più fai così... e più è peggio... più fai così... più è peggio... perché dal 2000...

F: io ho dato una via di uscita... poi dopo se volete coglierla vedete voi..

D: ma non hai dato niente

F: io ti consiglio di pensarci

D: no...ma non hai dato niente...

F: alla via di uscita...eh no



D: ma non hai dato niente ma non hai detto assolutamente niente... perché dal 2007 ad oggi

...
F: eh

D: sono state messe...?!

F: nel 2007... nel certificato di omologazione io vedevo che quella barriera resisteva... era progettata per altezza da 3 a 5 metri per resistere alle azioni del vento alla normativa... palle!

D: vabbè questo è un altro tema

F: allora (inc.le) finchè le cose possono essere messe a posto

D: noooooo!!!... non le puoi mettere a posto perché tu avevi il compito quando hai fatto il progetto

F: io ti ho dato la mia interpretazione

D: ma non l'hai data... perché tu quando c'avevi il progetto dell'A14 ti potevi rifiutare di metterlo...?

F: io no... ma io che cazzo ne so' di cosa vanno a montare scusa? io progettista... cosa ne so'?

D: questo è un problema tuo... per quello li metti nella merda....

M: no no ma aspetta aspetta (inc.le)

Voci sovrapposte

F: scusami io SPEA ... SPEA non può dire che montano l'INTEGAUTOS, si, lo dicono... no?

G: il progetto ha dei requisiti prestazionali non ha (inc.le)

D: io ti sto dicendo... se il progetto ha i requisiti prestazionali... e il progetto non dichiara quella tipologia di barriera... quello che sta dicendo lui... il direttore dei lavori non la doveva accettare

M: che non (inc.le)

F: il direttore dei lavori leggeva il certificato c'era scritto... che era che era adeguata

D: e allora basta... allora punto... allora qual è la via di uscita? Eh eh eh... come... non ho capito il direttore dei lavori legge...

F: basta...

D: e adesso è arrivato il tecnico e smonta... cioè scusa eh.. se il direttore dei lavori legge... lo poteva leggere meglio pure prima il tecnico che aiutava la direzione lavori.

F: beh però adesso sta di fatto che c'è il problema che c'abbiamo i tirafondi che si staccano ad una certa ad una certa forza ...

D: i tirafondi si staccano dice...

F: per cui... allora se io chiedo al progettista della barriera...

D: se io chiedo invece al Direttore di Tronco... di farmi le prove e mi dicono da certificato di colla... di prova che sono mal montate...

F: sì però scusami il Direttore di Tronco sa a che forza doveva provarla?

D: quello ha detto che sono mal montate... ha fatto le prove ed è venuto fuori che sono mal montate

V: vabbè... da che cosa lo ha detto che erano mal montate?

F: il Direttore di Tronco sa che... sa a che forza doveva strapparsi?

D: ha visto che i fori... che i fori sono tutti rifollati

F: lo so ma d'accordo questo ti dà un'idea di una difettosità... però volevo capire... perché sarebbe un dato che vado a cercarmi da mesi

D: ed a tal punto che volevano fare l'agibilità... il Direttore di Tronco si è fatto fare sto certificato di prova e hanno rimandato l'agibilità per cui loro ce l'hanno nel culo... ce l'ha la direzione lavori... probabilmente adesso... apprendo che la progettazione ha solo indicato la parte prestazionale...

F: Michele scusami... però io volevo capire ma... a che a che forza l'ha provata sta barriera?... io non riesco a capirlo

D: ma tu adesso l'analisi la stai facendo... e secondo me stai assumendo la deformazione del perito del Magistrato... l'analisi la fai sempre postuma...

F: certo



D: ti sto dicendo sull'A14 ci sono 170 km potenzialmente a tre corsie... il direttore dei lavori o il progettista... poteva benissimo accorgersi in quel momento... se da st'altra parte come giustamente è stato detto a tutti... (inc.le)... Fornaci è stato detto a tutti... io progetto la barriera e quella ai fini di crash... ai fini dell'installazione, lo dice il certificato, ya' progettata questo è quello che dice (inc.le)

F: lo dice il certificato oggi non lo diceva 6 anni fa (inc.le)

D: che non lo diceva non lo so....

F: no ma 6 anni fa diceva che invece era stata progettata per il vento, Michele..

D: Lucio lo hai scritto da Fornaci?

F: c'è scritto nel certificato... della barriera INTEGAUTOS purtroppo

D: ah io non lo so

F: il problema è questo

D: e quindi il progettista poteva benissimo dire che se non si fidava e se il... tra l'altro chi lo ammette è pure Pavimental... peggio mi sento... per cui il direttore dei lavori avrebbe potuto interpellare il progettista e chiedere... ma questa barriera che mi danno autostrade è quella per cui tu hai chiesto le caratteristiche prestazionali?

F: però vedi il direttore dei lavori ha ritenuto di non farlo...

D: e poi due...ma il progetto tu lo hai messo prestazionale e che c'hai messo?

F: una brega di sicurezza scusa

D: no che c'hai messo? per essere così sicuro che Autostrade... Autostrade

F: (inc.le) lo standard di Autostrade è 150 kg al metro quadrato di vento... (inc.le)

D: intendo dire... per essere così sicuro che Autostrade non imponesse la sua barriera all'appaltatore... l'appaltatore non prendesse la barriera di Autostrade... cosa hai messo per essere così sicuro del progetto?

Voci sovrapposte

F: guardo non lo so (inc.le) cioè però

G: (inc.le) adesso la deformazione (inc.le) ect

D: no no ma vedi come fate?

F: per il vento

D: L'ha emesso Furnaretto il progetto non lo so... ma si può risponde così? ma che c'entra?

F: no no

D: sulla lettera (inc.le)

F: ma sul rapporto Furnaretto (sonetico) era 150 kg al metro quadro era il vento che si usava prima delle norme tecniche...

D: eh! non c'è nessun problema... perché quando colui che te l'ha proposta nessuno ti ha chiamato a dire... se era quella tangibile oppure no?

V: ma perché sul certificato c'era scritto che andava bene per spinte fino a 5 metri per la barriera... alte fino a 5 metri

D: sei sicuro?

V: è quello che mi ha detto lui...

D: vediamo.... ahhh ma sul certificato non c'è scritto un cazzo

F: te lo porto

D: non c'è su... non c'è po sta scritto che resiste al vento

F: c'è scritto è stato... è stata appositamente progettata per il contenimento dei veicoli per resistere alle pressioni del vento previste dalla normativa

G: c'è scritto sul certificato?

F: c'è scritto sul certificato

D: la normativa, quale normativa?

F: (inc.le) chi l'ha scritta... la normativa sarà immagino che sia quella vigente...

D: oggi?

G: al tempo del certificato



D: ahahahaha

V: eh...ho capito

D: secondo me bisogna rifletterci...tu...

F: ma no....ma certo

D: tu c'avevi il compito chiaro di... tu come tutte le persone che fanno parte dell'ufficio tecnico...il compito chiaro di intervenire in una risposta... siccome il tavolo si è separato... ormai non si ricompone no?...non è che se poi ricomporre.....

F: cioè io non ho capito perché si è separato cioè...se riteniamo

D: si è separato per ovvi motivi... perché noi su Genova stiamo facendo le cose senza allarmare nessuno... non è che siamo andati dall'amministratore delegato

F: ah quello non lo so che giri abbiano fatto il perché siano partiti...

D: ma tu non sai mai niente... però non rifletti...apri bocca e gli dai fiato...se non rifletti perché te chiamano...rifletti invece che adesso sei un dirigente e certe operazioni non si concludono con la firma di un progetto

F: eh certo allora ti dico...allora...eh questo sicuramente no...

D: perché un dirigente si presume che sappia dirigere... e diligere... per cui se ti chiamano ad un tavolo per dare una risposta e per cercare di trovare una soluzione.. la soluzione...

F: a me mi hanno chiamato per cercare di dare una soluzione...secondo me nell'ambito di un intervento.....

D: ma se fosse facile la soluzione che tu hai dato tu non andavano dall'Amministratore Delegato...smerdandoti... perché poi quelli diranno.... è il Ferretti che l'ha detto... due: l'avrebbero già fatto... tre: non si starebbero a porre il problema dell'effetto scala.. quindi non hai dato una soluzione... se io devo fa' 400 km non è la soluzione... so circa un centinaio di milioni di euro... (minuto 18,40 Ndr)

F: (inc.le) una soluzione la dobbiamo trovare eh ...cioè io te l'ho detto

D: sì, si trova la soluzione... devi saper ragionare per trovare la soluzione

F: si però...io devo ragionare con tutti... devo ragionare col progettista della barriera

V: (inc.le) bisogna andare a fare

F: cioè se il progettista della barriera non mi dice quali sono i suoi obiettivi prestazionali...

D: ci hai parlato col progettista?

F: gli abbiamo parlato...

D: quando gli avete parlato?

F: la risposta è stata.... quando gli abbiamo parlato? qua...a gennaio non so' quando

D: marzo

F: la risposta è stata che a lui del vento non gli importava niente...che mi sembra...che mi sembra...

V: quello di là

D: no quello non ti ha risposto così

F: ...(inc.le) che faccia una differenza...

D: no, quello non ti ha risposto così...

G: Fornaci?

D: no...quello non ti ha risposto così... perché vedi che sbagli a dire...

V: no no

F: io ho fatto una domanda precisa e ho detto ma è possibile... io ho detto ma è possibile che tu monti sulla sede stradale un oggetto preoccupandoti solo della resistenza all'urto e non ti poni neanche una domanda su.. su quanto è resistente eventualmente al vento?

D: e lui ti ha risposto... (inc.le)

F: no ha detto è il progettista che lo deve fare

D: non ti ha risposto in questi termini... lui ti ha detto... e ti ha letto anche un ca... una voce dell'articolo o della o del decreto o non so del certificato (inc.le)

V: qualche giorno dopo a dire vero....



D: qualche giorno dopo a dire il vero (inc.le)

F: si si può bla bla bla bla bla so tutte puttane Michele!!!

D: no no

F: perché se tu vai a prendere il certificato della AISICO

D: io ti dico...quello... possiamo ripetere quello che ti ha detto?

F: eh

D: poi... una volta dici che non ti ha risposto e una volta dici che bla bla bla bla

F: e sì... perché... adesso te lo dico perché

D:quello che ti ha risposto...quello che ti ha risposto è stato caro signore tu l'installazione la devi saper fare... due devi essere talmente attento che se la fai non, infici la prova di crash... questo ti ha detto

F: e questo secondo te è una risposta questa?

D: non è un bla bla bla

F:è un bla bla bla... Michele...perché se lui non mi dice esplicitamente come fanno tutti quelli che fanno barriere che...la piastra deve rimanere incollata durante il crash vuol dire che non mi sta dicendo nulla... mi sta solo dicendo che io...che lui ha fatto un qualcosa che soddisfa il crash.. e poi dopo saranno poi cazzo miei...se vorrò... se vorrò montarla

Voci sovrapposte

D: e certo...ma tu...scusami nello spirito dell'A14 non hai fatto così? ... vedi che...

F: no è stato fatto

D: io non so Tomasi... no...ma l'hai fatto così

F: Michele è stato fatto così a rigor di logica

D: è stato fatto così

F: perché c'era scritto... c'era scritto...

D: no tu devi essere.....no...nella...no...sto dicendo un'altra cosa tu sul progetto dell'A14 hai fatto come ti ha detto Fornaci e cioè tu hai messo una barriera prestazionale a 150 kg per resistere al vento... te ne sei fottuto del crash... l'hai fatto, bravissimo

F: no... è stata dimensionata...

D: ah perci...chi l'ha messo in opera

F: è stata dimensionata la fondazione

D: no mi hai detto che è prestazionale

F: (inc.le) 150 kg

D: bravissimo e quindi te ne sei fottuto

F: sì...

D: bravo!

F: eh perché?

D: bravo! te ne sei fottuto...ti sto facendo un complimento...

F: sì ma...

D: hai ragionato a prescindere...quindi hai fatto quello che ti ha detto Fornaci

F: no

D: sì

F: no

D:perché Fornaci ti ha detto... questa resiste alla prova di crash... l'installazione se ne deve occupare il progettista

F: allora perché mi ha scritto nel certificato (inc.le) io voglio capire

D:ma io ti ho fatto una domanda...tu nel progetto dell'A14 hai fatto quello che ti ha detto Fornaci... te ne sei fottuto della barriera e l'hai progettata secondo quello che ritenevi opportuno dal punto di vista degli ancoraggi alla fondazione... basta...

F: no io non l'ho...io la barriera non l'ho neanche vista...io

D: no la barriera...la fondazione

F: la fondazione...



D: e la barriera?

F: la barriera c'era scritto barriera integrata alta 5 metri...

D: quindi ce l'hai messo tu?.... nel progetto?

F: è stata messo dal progettista (inc.le)

D: oooooo e noi ci siamo arrivati... eh allora la fondazione

F: chi ha comprato la barriera, scusami aveva la INTEGAUTOS aveva la (inc.le) della Marcegaglia (inc.le)

D: io ti dico che l'azione che state facendo state sputtanando SPEA... perché nel progetto dell'A14, ti sei orientato nel resistere alla fondazione di una azione massima col contributo del vento...

F: ok

D: nella tavola c'è scritto quello...punto... potevi benissimo scrivere nella tavola barriera prestazionale che deve resistere al vento... poi quando al direttore dei lavori gli presentavano una cosa...questa non è quella... ma siccome sei andato su...

F: però... ma se il direttore dei lavori leggendo... cioè se tu compri un oggetto ci sono le istruzioni e c'è scritto...questo oggetto è realizzato per resistere alle azioni da vento da normativa... tu cosa pensi?... che funzioni o non funzioni?

D: minimo penso...

F: a e mi arrivano le barriere...

D: minimo penso quello che mi ha detto Giacobbi...tant'è vero che tu oggi stai trovando una soluzione dicendo che è cambiata la normativa del vento per cui l'adegui...quindi può darsi che...sia stata fatta a suo tempo con la norma dell'epoca e oggi non vale più un cazzo, non lo so io

F: oggi può essere...visto che...

D: anche perché tu stesso la stavi facendo

F: visto che la resina...che la resina che viene utilizzata ancora oggi e questo...bisogna che qualcuno...non io, non SPEA...ma voi ci mettiate una mano perché non è omologata CE...e non è calcolabile...

D: che la resina è diversa

F: non è calcolabile quella resina lì

G: non è ancora omologata CE hai detto?

F: no...non è marcata CE...e allora io cosa devo fare... quella resina devo fare dei calcoli delle elucubrazioni ed arrivo a capire che quel tirafondo non porta a un cazzo...e allora che cosa faccio?

D: ma quella resina... premesso che hanno detto che nei progetti tant'è vero ad agosto (inc.le) in imbarazzo quando ce lo ponevamo... a marzo hanno cambiato pure resina... non è più quella della Ruredil (fonetico) ma un'altra... questo sta a fa' così perché è il direttore dei lavori....e lui lo dovrebbe sapere... non è più quella Ruredil (fonetico) ma un'altra.. quindi è cambiata..

F: è una Hilti

D: è una Hilti

V: RE 500 (fonetico)

Voci sovrapposte

F: (inc.le) sei volte tanto... (inc.le)

D: lo vedi che dici cazzate? Se qualcuno sopra ti sente e dici quello che hai detto 3 secondi fa... senza dire che nel frattempo è subentrata la Hilti dai un'informativa impropria

F: si ma... la documentazione attuale della barriera c'è ancora la Inghisol...no?

D: ma io non lo so se c'è ancora la Inghisol

F: perché avete preso la Hilti?...chi ve lo ha detto?

V: Michele... Michele

D: diglielo al direttore dei lavori (fonetico)



V:sulla...sulla scheda c'è scritto che...res...dispositivo...ancoraggio e resina li deve fo fo fornire il produttore... loro ti stanno dando sempre la Inghisol...punto

M:si però l'ipotesi di cambiare la resina è... rientra nel concetto... per cui va' riprogettato il supporto...e l'ancoraggio al supporto...questo ci ha permesso di allungare i tirafondi... (voce nni dice qualcosa ma non si capisce) no no discorsi di giugno no per intenderci...

D:a tal punto sei riuscito a fare il tira fondo più lungo lo hai fatto passante col cordolo...quello ti ha detto il notified body ed è quello che ha preteso lui... il notified body ti ha detto che questi sono adattamenti... per cui non ti cambiano la marcatura...io dico... di volta in volta vado a guardare adesso... se io...anziché dar foco alla paglia sull'A14 avrebbero dovuto fare quello che abbiamo fatto noi sull'Hilti...si scusa...sull'Hilti... sul rio Rezza e sull'altro... devo ottenere l'agibilità rifaccio le analisi, cerco di capire quello che... non creo un effetto domino... mi metto nel cuneo della gestione della prova di crash in ordine alla adattabilità dell'installazione... quello che abbiamo fatto noi... cosa hanno fatto Piacentini e lui? Hanno preso ste piastrette le hanno accoppiate... hanno fatto...non hanno rotto il cazzo...semo andati... c'è pure la la il verbale della Polizia Stradale prima o poi ci scappa la Procura... eppure l'abbiamo raddrizzata e abbiamo re... così devono fa' sull'A14.. questo fuoco alimentato da questo modo di fare non serve letteralmente ad un cazzo perché tu sul lotto due e sul lotto tre...era il tre tra l'altro, devi ottenere l'agibilità... metti a posto le barriere e statte zitto...e questo è il tema

F: si però se...tipo uno ti viene a chiedere perché si sono strappate?...

D:ma uno mi viene a chiede come se so strappate... come se so arcuate c'ho ancora la foto io... che vuol dire?... non a caso tu gli dovevi consigliare quello che è stato fatto da quest'altra parte.. Voci sovrapposte

D: la direzione lavori... c'è stato un vento eccezionale...la direzione lavori ha fatto richiamo al direttore dei lavori

F:non puoi tirare fuori il vento eccezionale porco giuda...non ci sono gli estremi per farlo... (minuto 27,18 ndr)

D: gli potevi devi dire quello che è stato fatto

F: te l'ho detto anche l'altra volta

D: si non puoi tirare fuori un cazzo però

F: no...però...

D:il fatto che tu dici che le norme so cambiate... continua a comportarti così... tu sei l'artefice di un disastro che sta accade... fidati di Michele.. perché non è la risposta... la risposta la potevi dare come l'hai data sul Rezza (fonetico),sul Rio Rezza fidati nello stesso modo... la potevi dare uguale... (minuto 27,35, ndr)

F: ma io...ho dato la stessa risposta... Michele cioè

D: nooo... ma non hai dato una risposta perché io dico... io sono un progettista mi fai vedere perché la cosa è saltata... e allora ti saresti comportato... come ti sei comportato di là punto e basta... questo è il tema...

F:Michele allora io devo dare una risposta da tecnico... quando succede qualcosa vado a vedere cosa è successo...

D: ma tu la risposta da tecnico la devi dare

F: te l'avevo data anche a te

D:tu la risposta...ma io ti ho detto...infatti la risposta che hai dato sul tavolo di Genova è stata governata... è stata gestita... il due ottobre iniziano le canterizzazioni... la risposta che hai dato sul tavolo di A14 è andata a finire in bocca all'Amministratore Delegato...

F: no aspetta l'Amministratore Delegato ... (sic.le) sono andati prima... mi hanno chiamato dopo di essere andati dall'Amministratore Delegato...



D: no bello mio io siccome le cose le so' e tu non le sai...per come vi siete comportati...ti sei comportato insieme a qualchedun altro avendo avuto loro certezza che la barriera è mal progettata, sono andati dall'Amministratore Delegato... questo è quanto... non hanno visto il problema in ordine all'A14 come Genova... tu devi ottenere l'agibilità...

F: quello non lo so se avevano visto che la barriera era mal progettata e poi non (inc.le)

D: a quello gli hanno detto quello...te lo sto dicendo io...se le cose non le sai fattele dire

F: io non lo so... cioè Michele io...

D: ma ti sembra normale... ma ti sembra normale che ieri...c'era il tuo Amministratore Delegato... che tra l'altro vale quello che vale in una riunione di questo tipo... perché è stato chiamato dall'altro Amministratore Delegato... il quale ha un problema di risposte...

Nel corso della riunione, al minuto 29,15 della registrazione audio, DONFERRI MITELLI Michele esce per un breve periodo dal proprio ufficio e i presenti (tra cui vi è Marigliani) continuano a parlare della criticità delle barriere integrate. In particolare FERRETTI TORRICELLI Lucio ribadisce che la barriera INTEGAUTOS non è verificata per resistere alle azioni del vento e che la resina INGHISOL, oltre ad essere sprovvista della prevista marchiatura CE, è dieci volte meno efficace delle altre resine normalmente.

Si riporta di seguito il testo delle conversazioni:

"DONFERRI esce momentaneamente dal proprio ufficio.

G: GIACOBBI

F: FERRETTI

V: VEZIL

M: MORETTI

G: ah... c'era da... Liguria il progetto era...era di ASPI sbagliato... A14 il progetto lo avevano fatto loro cordolo a 70...

F: ti ricordi

G: si è vero mi ricordo...

F: si guarda.... non mi sembra proprio di...cioè

Voci sovrapposte

V: (inc.le) perché tu...il voltagabbana che ha fatto Fornaci è stato vergognoso cioè (minuto 30,37, ndr)

F: si però porca puttana...quello che ti dico io... ma conviene tenere in piedi la roba che non rispetta le norme... le norme enne...ma quanti cazzo di anni glielo diciamo che non li rispettano?... e andiamo avanti e ancora 5 anni porca troia...nel 2013 gli abbiamo scritto che non rispettano i limiti di deformabilità...e conviene andare avanti?

G: ma chi è che aveva scritto? (fonetico)

F: cazzo non rispettano i limiti di deformabilità...

G: a chi l'avevamo scritto? (fonetico)

F: quando noi l'abbiamo fatto...quando c'era...collaborato con i progetti (inc.le) non rispettate i limiti di deformabilità... han detto "ah vabbè... metteteci una nota... che il produttore dovrà garantire che .." ma conviene andare avanti così dico?

V: non lo so...

F: eh scusami... (inc.le) che peraltro è il mio responsabile diretto... cioè dico cosa è

M: non puoi andare (inc.le) ci mancherebbe altro

F: cosa vuoi che gli dica... no scusami...è qua... scusa... poi dopo come vogliono gestirsela loro non lo so...quello che è... è che sul vecchio certificato c'era scritto che la barriera era progettata per il vento... e sul nuovo questo non c'è più... però c'è scritto che il progettista è responsabile del complesso delle azioni che ci sono ancora ... quindi cosa mi dice quello?... tu ti sei visto un certificato fatto bene di un'altra barriera... cosa ti dice...la barriera è fatta in modo che nel crash test la piastra non si alza per cui il progettista ha l'obbligo e la libertà di progettare l'ancoraggio... è scritto così?... non credo proprio... scusami... cioè adesso possiamo



raccontarcela finché vogliamo io di sto' tema ci sto' studiando da 5 anni... porca giuda ne ho veramente pieni i coglioni... per 5 anni buttati a non fare un cazzo... eh scusami eh già una resina di merda che non è certificata CE e che tiene dieci volte meno di un'altra.. sono peraltro costretto a giustificarmi quando la uso il (inc.le) di queste cose dove porta?

G: ma.... (in.le) il progettista... il progettista non entra nel merito del nome della resina quando...

F: c'è scritto... nel manuale della cosa... c'è scritto resina Inghisol

V: è proprio scritto sul sul sul manuale... c'è proprio scritto

G: del... del dispositivo che ha acquistato l'appaltatore... cioè quando esce il progetto esecutivo tu non è che scrivi qua la resina Inghisol (inc.le)

V: no no

G: però tu dici li dovrei avere una barriera integrata alta a 5 metri punto che garantisca queste prestazioni (inc.le)... resina eccetera... poi

F: a me il direttore dei lavori quando si trova una barriera... allora il DL... il DL quando si trova una barriera non... non in stato di condizioni di crash mi telefona... mi dice la installo qua... lo posso fare? e io gli faccio la verifica... condizione (inc.le) di crash su una cosa così perché dovrei chiamar (inc.le) scusa?

G: certo no certo

V: io non capisco Ermanno... come faccia a rimanerne fuori ancora Fornaci... io... una persona che sfugge così, così falso

Voci sovrapposte

G: ...Integautos... che era una barriera sbagliata

F: (inc.le) non diciamo sbagliata era una barriera che doveva essere verificata

Nel frattempo Donferri rientra in ufficio e proseguono le conversazioni. In particolare Donferri ribadisce che le barriere integrate "Integautos" si sono "imbarcate", che la soluzione trovata da FERRETTI è impraticabile e che, al contrario, ha trovato una soluzione "da aziendalista". Inoltre ha nuovamente ribadito che la problematica delle ribaldine, prima di un CDA, è stata sollevata all'amministratore delegato (CASTELLUCCI), il quale è molto preoccupato ("c'ha una paura fottuta...").

Si riporta il testo della conversazione.

Rientra Donferri nella stanza

D: il tema è è tutta tecnica... ti saresti dovuto comportare come ti sei comportato su Genova... uguale, perché tu da tecnico sei stato chiamato perché la situazione di A14 veniva fuori come la situazione di Genova... stessa identica cosa, con i riflessi che a limite non staremo neanche a disquisire sul tema tecnico... perché di fatto quella si è imbarcata a vela quindi il problema c'era e quest'altro... se stava a venì giù perché stava a venì giù punto e basta... Davi la risposta in quel momento, la risposta la davi in una coerenza da tecnico... perché quello saresti chiamato a trattare... perché è venuto giù... adesso questo non mi è dato sapere... intanto dico come doveva essere progettato l'impianto... e poi con l'impianto (inc.le)

F: no ma infatti guarda...

D: ma il problema serio io non posso dir... ma perché io non me so'... io Donferri non mi so' posto il problema... perché secondo te? Ma perché io non mi so' posto il problema perché è venuta giù? Ma perché a te la domanda io non te l'ho fatta? Ma perché non se n'è andato? Non è che so più scemo de Tomasi no?

F: no scusami ripetimi la domanda...

D: tu mi hai detto prima: "io ho risposto da tecnico ad una domanda precisa perché i bulloni, i tirafondi cazzo non tengono" questo mi hai detto... ma perché io a te sta domanda nove mesi fa non te l'ho fatta?... non te l'ho fatta perché non era pertinente... perché già pensavo all'effetto, tanto è vero... perché non sono così coglione... sono un aziendalista... mi sono portato avanti col cervello di Ferretti e di Piacentini... nel discorso delle ribaldine... quindi ho ragionato in una logica aziendale... per cercare...



F: (inc.le) perché sicuramente

D: ma perché non l'hai fatto? ... ma perché non l'hai fatto?

F: però... cioè... allora

D: (inc.le) quando te dico che dà la sono andate di là

V: siede anche io ...

F: Michele allora ti posso dire... allora... esatto... il processo

Voci sovrapposte

D: ma, però dove va a finire?

F: Michele scusami...

D: a loro glielo sto facendo capire e se tu mi continui... e tu Ferretti mi continui ancora a sostenere ho fatto... ma lo hai fatto pure de qua (inc.le)

F: ti posso... ti posso... Michele... scusa se posso guarda adesso io non voglio scaricare... sai bene che mi assumo... mi assumo le mie responsabilità... io so stato chiamato ieri... a termine di un processo di approfondimento

D: (inc.le) c'ha 50 anni?

F: 54...

D: è del 63?

F: sì

D: come me... allora non puoi ragionare così... allora la gente che ti chiama... questa cosa è uscita il 03 di agosto... alle ore 08 prima del consiglio di amministrazione di ASPI...

F: infatti io non ne so nulla poi delle prove... di quello che è successo

D: ma ti sto dicendo devi sta... tu devi... tu devi... ma è proprio questo che mi fa incazzare di te... tu non le devi sapere perché un progettista deve stare sereno tu dovevi importi la stessa linea di comportamento che hai avuto di qua...

F: ma infatti...

D: uguale

F: Michele... io sono stato chiamato non per la disamina dei... (inc.le)

D: ma non c'entra un cazzo ma non è che sei

F: sono stato chiamato

D: anacronistico

F: per il progetto del rinforzo... so stato chiamato e mi è stato detto... però... questo rinforzo

D: ma che cazzo cambia?... non ho capito... perché la non ti ho chiamato per il progetto di rinforzo?

F: esatto... sì... cioè però scusami

D: Lucio... Lucio Lucio t'hanno messo in mezzo, fidati di Michele, guarda che se mi shaglio... mi dirai Michele ti sei sbagliato...

F: no no ma lo so perfettamente...

D: ti hanno messo in mezzo... per quello ti dico fai ancora in tempo a statte zitto... perché tra l'altro la spia di qua dentro sai chi è?

F: non voglio neanche saperlo

D: no te lo dico io... Moretti perché... del lotto tre... ha preso... ti ricordi quando io ti dicevo che questa riunione... presenti tutti voi... tutti... succede... è successo lo stesso evento sull'A14... non diciamo un cazzo che nell'eventualità essendo una ca... essendo Pavimental su Pavimental si poteva ragionare... ve l'ho anche detto col fornitore e facciamo risaltare il problema che Genova è un riflesso dell'A14... ho detto anche ste testuali parole, però io non sono andato là a dirgli guarda che...

F: (inc.le) sì

D: tu cerca di essere razionale... perché saresti stato razionale comunque adesso c'è un problema serio... c'è un problema serio... perché quello dopo l'altra volta c'ha una paura fottuta... e ve se incula... ve se incula... poi non trova più confini... è questo che tu devi capire... che le persone che non ci arrivano... per cui c'hanno un problema oggi... e pensano de fa i



fichi... ce l'hanno sulla variante de valico ... , io ce l'ho su 400 km io ho installato le slide...sono 384 km di barriera ho messo... perché ho finito il primo stralcio... sono andato in delibera due settimane fa per il secondo e terzo stralcio per 880 milioni... io ho installato 364 km. vogliamo parlare delle (inc.le)?

F: (inc.le)

D: ma non si ragiona così... non si ragiona così punto... tu dovevi fa' il tecnico quello che sei bravo a fare... e ti saresti comportato in maniera egregia se ti fossi comportato... allora l'hai chiamato perché questo dobbiamo prendere l'agibilità... non c'è problema... te lo dico subito (inc.le) ciò anche guarda il certificato (inc.le) che dice pure che questo tipo di intervento è compatibile col crash...

F: allora...ma io c'ho scrit....guarda Michele scusami ...adesso poi dopo non so come vorranno utilizzare strategicamente queste cose;

D: ma scusa ma strategicamente ma se tu sei andato ieri...qualora ieri...

F: io ho fatto esattamente quello Michele;

D: non hai fatto quello perché io purtroppo quando parlate io sto molto attento perché vi devo correggere sulle cazzate...tu ieri sera mi hai detto testualmente...Michele in fondo io la via d'uscita l'ho data... ho detto che è cambiata la normativa c'è un adattamento per 800 km....

Ad un certo punto, nel corso della riunione, entra anche **BERTI Paolo** (riconosciuto dagli operanti in maniera certa) e nel corso della conversazione **DONFERRI** parla con il predetto della soluzione trovata al fine di risolvere la problematica su 800 km di barriera integrata: abbassare in maniera DEFINITIVA le ribaltine, cioè la parte superiore delle barriere integrate, che è ripiegabile su sé stessa, per mezzo di una cerniera, al fine di opporre una minore superficie al vento.

Si riporta di seguito il testo della conversazione:

D: può avere ragione... può avere ragione... Massimo... Massimiliano quando dice Michele... all'interno tuo il processo... chi lo gestisce in un modo... chi lo gestisce in un altro... qua non ci posso fare niente... ma tu che devi garantire il comune denominatore... dovevi essere attento a queste esposizioni non si recupera più perché (inc.le) adesso ci hanno messo il legale di mezzo... che deve parlare per il tramite di Gagliardi con Castellucci... perché lui non ci vuole parlare... perché quello gli dice che ci stanno i tirafondi... quello appena che sente i tirafondi è la fine...

F: ah Michele cioè da questo punto di vista...cioè secondo me poi veramente (inc.le)

D: da questo punto di vista sai come ne esci? ... molto semplice...sentite guarda caro mio questa è la risposta che gli dà l'agibilità basta...quindi non devo veni più a ste riunioni... ho fatto il (inc.le) progettista...

F:infatti scusami cioè... il punto di uscita del perché mi hanno chiamato qua ieri... io dovevo fare tre righe in cui dicevo guarda se ti si è il tirafondo...ti ha dato poco... allora io ti consiglio (inc.le)...

D:ma perché... tu gli devi dire ma perché brutto testa de cazzo me parli del tirafondo? mi hai chiamato come tecnico per dare una risposta sull'agibilità? Te do' quella no? Nel darti una risposta perché questa cosa deve sta su.. ti do anche la anche la risposta del tirafondo no?

V: però Michele abbi pazienza... io ritengo una cosa...

D: giusto?

V: sull'A14 quante si sono... si sono abbattute?

D: non lo so... ma là so km pure la (inc.le)

V: ho capito

D:ma la c'è proprio davvero... mo al di là di tutto... c'è un effetto di mal realizzazione, ma lasciamo perde perché la sostanza... vedi non sono come un struzzo che mette la testa sotto terra... la sostanza c'è...l'abbiamo visto de là... l'abbiamo visto a Genova

V: si ma... Michele all'inizio io...allora all'inizio io

D: a Nico'...non comincia' a farmi perde tempo...



V: e noooo... non era per...

D: a Genova c'è la sostanza, mica l'ho negata

V: ho capito

D: c'è, punto basta di che sto' a parla'

V: quando la prima volta ci siamo visti ...

D: non solo Ferretti ha preteso che il notised body analizzasse gli elementi finiti con la risposta... Ferretti ha preteso che gli desse la liberatoria... quindi tutti aspetti che lui poteva rincardinare nelle stesse modalità punto e basta!

V: va bene... la prima volta che sia... mi ha fatto vedere quella foto del Rezza... tu hai detto... era stato... è stato un vento eccezionale...

D: ma lascia perde adesso...

V: che cazzo dici...mo... non è un vento ecce...eccezionale!!!

D: ma guarda caso continuo a dirti che un vento eccezionale?... col cazzo col cazzo

V: bravo e allora a qualcuno....

D: là ti ho dovuto dire perché c'è un problema della Polizia... la Polizia c'ha un rapporto io l'ho visto... e c'è pure il nome tuo....

V: bene...mio perché?

D: c'è pure il nome tuo... non lo so' chi cazzo l'ha dato là in maniera impropria

V: vabbè ok...

D:mo... speriamo...siccome che siamo stati così bravi a raddrizzarli speriamo che non succede niente... perché là quando sono andati da qualcuno possono essere andati pure dall'operario che tu manco pensi di conoscere... ma lui lo sa' che esiste un Vezil a SPEA...

V: eh ho capito...ti ringrazio vuol dire che sono... godo di notorietà... ma lì non avevo niente a che fare... specialmente ai tempi

D:ma tu non c'entri niente... ma tu non c'entri niente... casomai anziché di dire Casini hanno detto Vezil... anziché di dire Ferretti hanno detto Donferri... che ne so io...

V: e vabbè ok...

D: punto... ma lascia perde quindi devi stare attento

V: no...

D: l'operazione è delicata a tal punto...

V: lo so che è delicata

D: che siccome c'ho un effetto domino... managgia il Padreterno... c'ho un effetto domino... mi so' inventato le ribaltine... in parte mi ritornano in culo... in parte mi pare che stanno andando bene...

Voci in lontananza sovrapposte.

Al minuto 41,46, entra altro uomo, che viene chiamato dagli altri presenti PAOLO; i militari estensori riconoscono in tale voce quella di Paolo BERTI, Direttore Centrale Operations di Autostrade per l'Italia.

Berti.: mi dicono che ci sono delle riunioni massoniche ...

u.n.i: digli tu com'è la dirigenza

F: eh?

u.n.i: di quello che hai fatto

D: ma che scherzi? adesso digli chi è coinvolto perché mo adesso non so'

Berti: no mo mo... tra l'altro io ti ho difeso di fronte a Castellucci...

D: questo non c'era

Berti: perché Castellucci dice no...ma chi l'ha progettate... ste cose qua... io dic... io so' stato onesto... perché ti ricordi quando (sic.le) ho fatto la riunione con te... lo ricordi?

F: si



Berti: i: sui problemi dichiarati (fonetico)... te lo ricordi o no? che cosa ti avevo detto sui problemi dichiarati (fonetico)? che tu non mi hai detto che le interassi (inc.le) tre metri ti garantisce di più...

F: si

D: io non so un cazzo

Berti: guardi... e io ho detto guardi per come conosco Ferretti

D: hanno fatto già il nome mio

Berti: mi sembra mi sembra... "ma chi è questo Ferretti?" mi fa' Castellucci... per quanto conosco Ferretti... mi sembra alquanto strano che abbia sbagliato a progettare le barriere... questo gli ho detto.

F: le barriere integrate non le progettiamo noi cioè...non

Berti: poi gli ho detto anche... gli ho detto anche... poi non capisco come società come mai la mano destra mi fa le barriere con interesse a tre metri alte... e chi ce le fa di... e poi c'era la gara al machismo... mando in culo tutti... 6 metri a 6 metri... 6 metri palancola... togli la palancola... metti il coso... 4 metri e mezzo... 5 metri... meno flinton (fonetico) plitto più grande... questa è l'azienda (inc.le)

F: e vabbè

Berti: io son coerente e ti ho difeso... quella lettera te la stanno buttando al culo...

D: ma è normale è normale... ma te la stanno buttando al culo perché tu dici ma io non lo vedo... a me mi hanno chiamato come tecnico... ma io come tecnico rispondo ma... se metti in moto dei meccanismi diciamo così di autocensura di pensiero perché questa è autocensura no... perché so 20 anni... il piano risanamento acustico è partito... scusa sono dieci anni... il piano risanamento acustico è partito dal 2007... è autocensura... allora tu non puoi mettere in bocca l'autocensura... perché tu avresti dovuto come per il lotto ripeto di Genova... perché il problema c'è... s'e imbarcato mica se semo nascosti eh?... adesso siamo cercando di confinare... l'estensione... metto giù le ribaltine... ma gli posso andare a dire una cosa del genere?

Berti: gliel'ho detto

D: che gli hai detto?

Berti: al capo

D: che gli hai detto?

Berti: cosa stai facendo nel (inc.le) guardi quelle che sono su detto ponte... abbattiamo le ribaltine Donferri ha detto: che facciamo? Ho detto.. la misura minima minima mettiamo le ribaltine e cioè quindi il rumore va di là... (Inc.le) eee no mi va di qua (inc.le)

D: qualche comune... qualche Comune ci ascolta... qualche Comun... e sto... o guarda... come sta andando?... soltanto Rapallo c'ha rotto il cazzo e le abbiamo ritirate su... e ci siamo inventati il criterio della manutenzione... le butto giù e le ritiro su... le butto giù... oh ma qua so decine di milioni di euro... avevo chiesto a Corbelli... avanti e indietro... ma io devo ragionare

Berti: no no... ma tu (inc.le)

F: però...mm veramente... ti dico a me... è sembrato comunque di agire con estrema coerenza... poi dopo quello che poi dopo decide di fare uno...

D: scusami non è questo non ti parare dietro sta cosa

F: ma non mi ci paro... non...

D: non ti parare dietro sta cosa... perché se... ti posso dire che sei un ingenuo avresti dovuto sapere come ci si comporta... ma lasciamo perdere... ma tu hai avuto un comportamento qua...nove mesi...cioè non lo capisco...

F: si però Michele è stato lo stesso

D: no!!!... non è stato lo stesso perché se quello ti insinua...

F: tu hai recepito le cose che ti ho detto in un certo modo e... per cui...sei tu eee no



Berti: ma tu devi campare

D: ma tu devi campà oh... ma tu gli dovevi dire a Genova... scusa... mi dici quale è... vado su a Pescara aaa dove cazzo sta l'A14... vado a fare le analisi e ti do la risposta di come si fa... "e ma io voglio sapere perché senza... e io voglio..." guarda vallo a sape' da un altro oh... da me che cazzo voi

G: ma io...scusa mi dici come va' il problema... dove è diretto

D: io mica so impedito

Berti: però caro Tomasi manca, manca ... ma come si chiama... la maltina che ha messo dentro...

D: la resina

Berti: eh? la resina che hanno messo dentro però mi rompe i coglioni

D: questo è quello che dice Marrone... manca proprio la resina

Berti: cioè... sai che dovrresti metterla dentro farla trabordare e poi metti dentro di nuovo

D: ma noi avendo sta coscienza sporca... io e lui... la coscienza sporca che se a Genova è successo quello...

Berti: noi sappiamo

D: è inutile che vado sull'A14 e dico quello è uno stronzo... anche se mercoledì a voi ve lo avevo detto... se esce il problema dell'A14... si porta dietro Genova... purtroppo c'ho una spia qua dentro... v'ho fatto pure il nome... questo succedeva il 3 di agosto... quando c'era il consiglio di amministrazione...

Berti: a serpe in seno...

D: alle 09:00 la riunione con i direttori di tronco

Berti: purtroppo e non è

D: fammi completare questo scusami che voleva fare il saluto ai direttori di tronco alle 09:00... alle 08:00 Tomasi stava là e si è chiamato alle 08:10 Fornaci... mo siccome adesso quello continua... per questo c'ha paura dei tira fondi, ha messo di mezzo il legale ecco quello che avete ottenuto eh cioè...".

Dal tenore di tale conversazione emerge anche che nessun Comune si è lamentato dell'abbassamento delle barriere, ad eccezione di Rapallo e che ASPI si è giustificata con i comuni interessati e con i privati cittadini, per quanto attiene l'abbattimento delle ribaltine, con false necessità di manutenzione.

Nel corso della conversazione BERTI e DONFERRI continuano a parlare, ridendo, dell'abbassamento delle ribaltine. Ferretti Torricelli Lucio, inoltre, ribadisce che la resina utilizzata per gli ancoraggi è difettosa e totalmente inefficace ("è incollato col Vinavil") e, quando parla del fatto che le barriere intergausos non sono a norma di legge, DONFERRI lo zittisce.

Inoltre DONFERRI ribadisce l'eccessivo costo di un'eventuale azione di adeguamento delle barriere integrate INTEGAUTOS, che, su 400 chilometri posati in opera, costerebbero 140 milioni di euro.

Si riporta la relativa conversazione:

D: tra l'altro la cosa importante preparami un appunto che andiamo da Paolo quante sono le ribaltine scese e quanti sono i Comuni che hanno rotto il cazzo... (inc.le) mi serve stasera però... (inc.le) io che cazzo ne faccio (inc.le)

Berti: gliel'ho detto

D: ma va bene (inc.le) in realtà poi spero che abbia capito... innanzitutto è solo sui viadotti

Berti: solo sui viadotti...

D: l'abbatto a tre metri è per un problema di manutenzione ingegnese... (inc.le)

Berti: infatti ma io gli ho spiegato... guarda che l'abbattiamo perché nel frattempo facciamo passare il by bridge e poi ci (inc.le) il problema dalle palle...

D: poi se (inc.le) non mi dice niente

Berti: si so dimenticate di alzarlo



D: mannaggia

Berti: ma porca puttana ste cazzo di ribaltine (fonetico)

D: questa è la questione (inc.le) ti dice male

Berti: oh...poi...come si chiamano quegli oggetti? tirafondi?

D: l'avete combinata grossa

Berti: oh...cioè non vorrei sbagliare... il palo, il pannello, il bullone... no? proprio il tirafondo? proprio metti un dito in culo...

F: però il tirafondo... è nella barriera

D: ma non me ne dovevi parlare

Berti: P10 P12 (inc.le)

F: non è il tira fondo...

Berti: l'unica cosa che mi ricordo è economia di guerra gli ho detto...

F: è incollato col Vinavil non è questione di quanto è... è incollato col Vinavil... perdonami...

Berti: cazzo ma se è incollato ma è lungo venti metri cazzo...

D: ma va tutto bene... ma secondo te... ma se ce ne stanno 400...km (fonetico)

F: ma infatti

D: che fa' voglio che cazzo vede che cazzo fa'?

Berti: adesso tutto sudato mi è venuto un eritema a forma di tira fondo

D: che cazzo fa'? allora apprezza chi cerca una soluzione... almeno sai che chi l'ha trovata la può scaricare... io sono convinto

F: si però

D: lui se sa che se l'ho fatto io... gli dirà l'ho fatto Donferri al Magistrato...ma ho fatto una soluzione aziendale...

Berti: si però c'è un piccolo problema che... c'è un problema tecnico mo mando a Gagliardi a parlare (ride)

D: (inc.le) non ci voglio parlare... ormai... (inc.le) conosce il linguaggio tra loro due... non è un aspetto, perché quello sa fa il tecnico, sa fa il legale, ma lui non può

F: lo so però Michele scusami ma questo l'ho sempre detto tra...assolutamente tra di noi... cioè allora premesso che ti ripeto... io sono andato su... mi hanno ordinato vieni giù che c'è questa riunione... ho preparato

Berti: Anche Ghezzi (fonetico), anche Ghezzi han preso

F: esatto

G: ha detto a Marrone che non poteva...la merda

F: io ho preparato...

Berti: (inc.le)

F: no... ho preparato

G: segnati Ghezzi (inc.le) con tutta la barbetta Ghezzi

F: una soluzione di intervento

D: non mi mettete in mezzo...

F: Michele scusami... io ho preparato una soluzione di intervento che sembrava andasse nella stessa direzione

D: scusami... io ti ho detto le cose davanti a testimoni... ripeto... se se hai preparato la soluzione di intervento va bene... ma prima sei stato coinvolto nell'analisi

F: no prima non so... Michele scusami

D: nell'analisi tanto è vero che ieri sera mi hai detto

F: prima non sono stato coinvolto

D: ma se mi hai detto pure che hai trovato la risposta al cambio normativo

F: ti ho detto...no aspetta...se mi fai parlare te lo dico... cioè...ho detto che secondo me... uno che... che uno poi dopo dice... per evitare l'effetto domino gli ho detto vabbè... visto che c'è il tira fondo che non tiene... decidiamo queste... di dire approfittiamo e andiamo a fare un

retrofitting e le mettiamo a posto... con i nuovi criteri... ben diverso era il problema di Genova... dove sulla relazione c'era scritto che era quello uno dei criteri... non lo era... detto tra di noi... e poi....

Voci sovrapposte

F: mi permetti un'ultima considerazione?

Voci sovrapposte

F: allora vale la pena di tenere una barriera omologata cioè

Voci sovrapposte

F:(inc.le) omologata che non risponde ai requisiti della norma? C'è una norma sulle barriere soniche La Integautos non risponde sono sette

D: hai parlato troppo...

F: l'ho detto tra di noi

D: hai parlat....la barriera non risponde... hai parlato troppo lascia perde...

F: ma io infatti...

D: hai parlato troppo

Voci sovrapposte

Berti: vado a vedere

D: come si chiama?

F: (inc.le)

u.n.i:ah tra l'altro il capo mi ha chiesto "ma la macchina?"... io gli ho detto... ho progettato la macchina per fare la prova del vento... guarda che l'ha già provata Donferri gli ho detto...

D: si si (inc.le)

Berti: e faceva subito.... "quanto ci vuole a far la prova?" fertilizziamo compriamo dieci macchine in parallelo

D: ma l'ingegnere non ha focalizzato che so viadotti... lui pensa alla barriera antirumore in genere (inc.le) integrata... e sull'integrata poi ci ritorniamo...

Berti: saluti

D: ciao... chiamami stasera

Berti: eh?

D: chiamami stasera

Berti: si si si ti chiamo

Voci sovrapposte

D:ma ti prego... ti prego ragiona io questo aspetto (inc.le) una parte quello adesso non parla più (inc.le) c'ha messo in mezzo il legale perché capisce se lui dice una parola quello la può interpretare (inc.le) addosso...se lui gli dice "no si fa così" per difendere la sua coerenza di dieci anni... guarda che cazzo avete combinato... quello è talmente coglione... per questo non è responsabile... ma convinto del fatto che sia stato un errore tra virgolette della barriera...pensava de farsi figo (fonetico) quando quello ha capito che c'hanno messo in gioco una coerenza (inc.le) ma è giusto... è giusto... ma io so' andato su (inc.le) per le ribaltine... l'ho fatto... mi so' assunto la responsabilità e zitto...non è che mi so' messo a dire... quello è shagliato... quello è fatto... quello è storto... dal (inc.le) che cazzo devo fa? cerco di farlo andare bene il più possibile dove ci riesco... dove non ci riesco... sic... siccome là purtroppo si è svasata non potevo andare a fa (inc.le) delle ribaltine... la Polizia ce l'ha il pezzo di carta... dovevo andare a fare vedè che l'ho sistemato dove invece si è verificato, ribalto e cerco di ridurre la pressione del vento e di riportarla nei limiti secondo quello che mi aveva detto Piacentini... e tu c'avevi tutto tracciato...quello per cui ti dico che probabilmente sei andato oltre... ma sei andato oltre perché gli hai detto qua... la barriera istagram (fonetico) come cazzo se chiama la, non resiste al vento, punto... ma che cazzo gliel'hai detto a fa?

F: giel'ho detto qua... non giel'ho mica detto... ma scusami Michele cioè....



D:senti allora... Tomasi ha chiamato me e l'ho mandato a fare in culo... Tomasi ha chiamato Berti e l'ha mandato a fare in culo... Tomasi è andato da Castellucci... Castellucci lo ha mandato a fare in culo

F: quello che volevo dire... le Integautos sono un problema di Autostrade

D: ma lascialo perdere... lascialo stare...

F: cioè per quello che ti ho detto...

D: tu l'importante... l'importante che se tu...

F: eh... adesso salta fuori che le ho calcolate io le barriere... siamo impazziti?

D:(inc.le) ti ho detto questo... tu sei pericoloso quando parli... quello ti ha solo detto che hai progettato... l'installazione... ed è quello che ti sto dicendo io...

F: ma non l'ho progettata io l'installazione cazzo

D: non l'hai fatta mo nella fattispecie non l'hai fatta però sono anni che rompi il cazzo a Fornaci che non ti va bene... un motivo ci sarà del tuo retro pensiero... no? qualche cazzo lo avrai fatto... non hai fatto niente? se ti sei accorto che non funziona è perché l'hai progettata...

F: tutti i progetti che abbiamo fatto in materia della difesa del rumore... li abbiamo fatti con le Integautos e ci mettevamo dei tira fondi lunghi...

D: e allora l'hai trovata la soluzione... basta! Statte zitto... basta! lo hai reso compatibile con... come cazzo si chiama la... con il body... bodyguard io dico bodyguard... notified body la, basta no... ma che te frega? Ma perché queste ingenuità? Tu anzi... guarda... io so il massimo esperto di barriera... io sono il massimo esperto della sintesi delle cazzate gli dovevi dire... una barriera che al vento non funziona ma che però c'ha la soluzione... quindi caro Roberti se vuoi (inc.le) questa mi dispiace io ti porto questa... questo gli dovevi dire...

F: guarda Michele... oh sono andato la con il disegno dei rinforzi... ed è esattamente quello che ho fatto... (minuto 1.04.00, n.d.r.)

D: ma tu sai la però che è stato detto.. se il riflesso è arrivato da quest'altra parte un motivo c'è... hai dato certezza di una tesi.. su questo non ci piove Lucio... perché hanno fatto il nome tuo... punto e basta... (minuto 1.04.20, n.d.r.) Castellucci co tutto il bene che ti voglio saprà che... tanto le firme le mette lui per diventare dirigente... ti conoscerà perché qualcuno un mese fa due mesi fa... ti ha posto alla sua attenzione... ma il nome glielo hanno fatto la sopra... chi cazzo vuoi che gliel'ha fatto? ... per mettere a culo alle persone... per farlo a posta hanno bisogno di una certezza... tu gliel'hai data... inutile... inutile che te stai a nascondere dietro l'angolo...

F: che certezze gli ho dato? Però ancora io non ho capito...

D: gli hai dato la certezza del dato... la certezza che il problema è insito nella barriera Integautos (minuto 1.04.52, n.d.r.)

F: inculeranno quelli che hanno sbagliato la barriera però

D: si ma lo stai dicendo qua... là dovevi fa il tecnico... dovevi comportarti come su Genova... accertata la causa... la causa è stata inertizzata... inertizzata... e ne uscivi alla grande... dovevi dare l'agibilità... il tema è dare l'agibilità caro Tomasi...? ti metto in condizione di dare l'agibilità... punto... "eh ma io voglio sapere ce l'ho sulla variante de valico... ce l'ho di qua... ce l'ho di là..." mi informo come hanno fatto nell'altro settore... questa non sarebbe stata una risposta efficace da tecnico perché non te sputtanavi... perché tu la firma la metti dove sei sicuro... cosa sarebbe cambiato? Niente.

F: (inc.le) mmmm

D: se no non staremo in queste risposte, questo ti sto dicendo... io questo ti voglio far capire... si è trovata una coerenza... uno si è assunto una responsabilità... si va avanti con quella punto anche perché ormai ci stanno... mo chi cazzo... mica me le so' inventati io... c'hanno un nome e cognome ste cose... che vuoi da me? Io sto a difende una società... che c'ha un coefficiente di esposizione... quanto costano mo quei cazzo di così? Quanto li abbiamo pagati 200 euro al paletto... 100 euro al paletto

V: no

M: le piastre? La piastra di suo costa un centinaio di euro a paletto

D: più tutto...

M: più tutta la lavorazione siamo intorno ai 1000 euro

D: 1000 euro a paletto... metti (inc.le) 400 km... facciamo diviso 3 metri... 400 x 1000 so 400 mila metri diviso tre metri

M: (inc.le)

D: per mille so 140 milioni... non lo so io... (apre la porta) venite?"

3. le intercettazioni telefoniche.

Particolarmenete significative, ai fini della prova della responsabilità degli indagati, sono anche alcune conversazioni telefoniche intercettate, dalle quali emerge la consapevolezza da parte degli indagati della diffettosità delle barriere e la volontarietà di lasciarle in esercizio per oltre due anni, nonostante la loro pericolosità.

Al riguardo è significativa la conversazione del 12.12.2019 tra Berti Paolo e la moglie Gorla Chiara (RIT 1705/2019 ore 8.36.06) nel corso della quale il predetto si lamenta delle nuove indagini in corso e dice che Marigliani avrebbe iniziato le attività di rinforzo (retrofitting) delle barriere di sicurezza "Integautos" solo pochi mesi prima della telefonata, tra settembre ed ottobre 2019.

Ciò conferma che le barriere siano rimaste in esercizio dal marzo 2017 (quando i vertici di ASPI vengono a conoscenza dell'esistenza di un difetto progettuale e d'installazione che rende le barriere non resistenti all'azione del vento) sino all'inizio dei lavori, con enorme rischio per la sicurezza degli utenti.

Si riporta di seguito il testo della trascrizione:

"Berti Paolo (B) chiama Gorla Chiara (G):

...omissis

B: certo, certo, certo! perchè c'è, c'è un piano nazionale, c'era un piano nazionale che ho lasciato, che ho lasciato a chi di dovere il a ottobre dell'anno scorso, c'è quindi non ho capito che cazzo avrei nascosto capito? mi fan girare i coglioni che dico dico, sapevano hanno occultato, hanno fatto, c'è ripeto le barriere non le ho fatte io, quando, quando, ehh.. è saltato fuori che c'era un problema sul quel tipo di barriera abbiamo fatto tutto il piano di retrofinting basta capito? c'è io non capisco cosa avrei nascosto capito? non so se mi spiego..

G: lo dovranno ben dimostrare eeehh.. perchè c'è voglio dire non e che io mi sveglio...

B: ma son documenti, documenti alla mano , c'è tutto il passaggio completo fatto l'ottobre dell'anno scorso (fonetico)...

G: appunto, io non riesco a capire su cosa basano, si svegliano la mattina e dicono cazzate, non lo, non lo so bho , non lo so guarda ehhh, è surreale, è surreale basta!

B: (fonetico) non so che cosa avrei dovuto fare? c'è hai capito? volevano che andavo io a smontare con la chiave inglese non lo so, non lo so capito cribbio, ho preso le direzione di tronco, gli ho detto questo e come si fa, fate i piani, fate gli appalti, gli appalti sono partiti, (fonetico) a Genova stanno lavorando su sto tema qua, stanno sistemando tutto capito? cosa devo fare? ma cosa devo fare io? (fonetico)

G: c'è è come dire l'effetto dell'addio che avevi dato tu ai tempi...

B: eh certo, certo così l'ha fatto Marigliani, ha deciso di fare un appalto unico grosso di diciotto milioni di euro per sistemare ste barriere qua e l'appalto è partito due, tre mesi fa basta (fonetico).. basta c'è io non capisco, non capisco, però è pianificato da almeno un anno e mezzo, due anni che sono pianificate ste attività qua, poi il direttore di tronco ha fatto le sue scelte capito?(fonetico) c'è tutto, c'è tutto!" "

Può essere altresì menzionata la conversazione tra Berti Paolo e Papiri Giorgia del 12.12.2019 (RIT 1705/19 progr. 540 ore 9.41), dipendente di Aspi, nel corso della quale il primo chiede in



maniera riservata alla seconda, di recuperare la documentazione relativa al passaggio di consegne tra lui e TOMASI Roberto con riferimento al retrofitting delle barriere integrate FOA INTEGAUTOS, in quanto è stato reso edotto di essere stato indagato in tale ambito.

Dalla conversazione emerge che BERTI è a conoscenza della problematica delle barriere sin dall'ottobre 2017 e nell'immediato, non ha messo in atto alcuna azione opportuna a mitigare il pericolo, ma anzi, per un lungo periodo di tempo, ha lasciato l'utenza della rete autostradale gestita da ASPI esposta al potenziale rischio di cedimento statico delle barriere "Integautos".

Si riporta il testo di parte della conversazione:

PAPIRI Giorgia (P) chiama BERTI Paolo (B)

(B): Giorgia!

(P): hei..non puoi parlare!?

(B):si si..posso, posso...

(P): ah..ok..allora quello che noi avevamo visto insieme è quella cosa che tu avevi chiesto di attivare l'audit giusto!? quello di Capodichino!?

(B): No no...no..il fascicoletto di passaggio consegne...

(P): allora...qua io c'ho nota Dottor Giacardi formazione, ripartizione attività

(B): no è un fascicolo, un fasci...

(P): aspetta aspetta...li sto a guardà tutti...Ponte Morandi articolo (inc.le) vabbè..nota riservata, nota integrativa...oh... aspetta verbale CDA 1/1/5...?

(B): no...no...

(P): no..aspetta eh..aspetta...poi, passaggio di consegne eccolo lo avevo scritto..appuntato con la matita...

(B): ok..

(P): allora presentazione DTI

(B): bra..si

(P): qua io avevo scritto a matita..ottobre 2018 passaggio di consegne..

(B): ecco

(P): poi c'ho scritto sotto recuperare le attività di cui si parla nel documento...

(B): si...

(P): allora... e e...passaggio di consegne tra BERTI e TOMASI gli ho scritto...

(B): si...

(P): eeeeeee...vi comunico che...

(B): si...

(P): il giorno lunedì 15 ottobre durante (inc.le)

(B): se sfogli a un certo punto...a un certo punto si parla di quel tema lì...

(P): temi di competenza della Direzione del primo Tronco...

(B): si...

(P): è quelloooo...che c'ha proprio il documentoooo..

(B): si...

(P): con l'introduzione, area contratti, area tecnica area impianti area esercizio

(B): bra..

(P): eccetera...

(B): area tecnica...

(P): poi c'è assetto organizzativo...quello che avevamo detto...

(B): si...

(P): che avevi aggiunto...

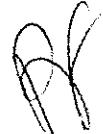
(B): si...

(P): del soggetto..no? che ha seguito

(B): si...

(P): tutti i rapporti col CESI..quindi MELIANI

(B): Eh...



(B): quindi..cioè..il..il..sapevamo che c'era un problema e abbiamo reagito in quella maniera
lì..è c'era un avanzamento

(P): ok..

(B): e le attività che stanno facendo oggi sono figlie di quell'avanzamento lì..non so se mi spiego...

(P): perchè questa cosa qui...che è del 15 ottobre 2018

(B): è l'avanzamento..

(P): in realtà.. è l'avanzamento partito a ottobre del 2017 diciamo...

(B): più o meno sì..diciamo...diciamo...

(P): ok..

(B): dieci,dieci,dodici mesi prima...

(P): ok, ok...quindi poteva essere ottobre, dicembre 2017 più o meno...

(B): esatto...

(P): vabbè, ma poi troviamo qualche altra cosa su questo, penso, no?

(B): no, ma sì..sì..mettendo..ma quello, quello è è indicativo del fatto che...cioè, non capisco
qual è il problema, non so se mi spiego, dal punto di vista sostanziale..può esserci, può esserci
a...a tra l'altro, queste barriere installate non dal sottoscritto e quindi fu un altro periodo...è
stato rilevato un problema è stato un piano di retrofitting e di analisi...capito? no so se mi
spiego...

(P): eh sì sì..

(B): e quello, c'è per tutte le Direzioni di Tronco...quindi non è che è limitato soltanto al Tronco
di Genova...è stato fatto dappertutto...ok?

(P): ok..ok..va bene..va bene

(...)".

Particolarmente significativa è la conversazione del 11.12.2019 (RIT 1711/19 ore 7.52) tra
Galata Antonino (Amministratore Delegato di Spea Engeeniring spa, incaricata da Aspi della
sorveglianza e della manutenzione della rete autostradale in concessione) e la compagna
Boccadamo Roberta dalla quale emerge di essere stato a conoscenza – perché Spea aveva la
direzione lavori - della difettosità del progetto e pericolosità delle barriere soprattutto in caso di
forte vento per le barriere sopra i cinque metri, che erano di fatto gestite da Donferri e Berti.

Si riporta la conversazione:

BOCCADAMO Roberta (B) chiama GALATA' Antonino (G)

(G): ciao, buongiorno...

(B): hey

(G): pronto?

(B): ehy mi senti?

(G): si

(B): ciao...ciao

(G): ma non...ogni cosa, ormai è un attacco, cioè non...

(B): è chiaro ma qua...

(G): è una persecuzione..

(B): è una persecuzione contro...

(G): i problemi tecnici, in una società di ingegneria...

(B): SPEA e Autostrade...eh Antonino (inc.le)

(G): si, ma ce ne sono mille di di temi tecnici..

(B): lo so...lo so...

(G): che che si mettono a posto, che ci sono piani di miglioramento, eccetera..non è che cosa è
attentato eccetera, tra l'altro senza sapere niente perché...ho fatto con Francesco...

(B): ma infatti lì si dice che ti hanno..ti hanno notificato l'avviso di garanzia...

(G): ma che..ma che..ma io non sò niente...



(B): ma ma quando mai!

(G): io (inc.le) sui giornali oggi..(inc.le) sui giornali oggi..è di una gravità inaudita..cioè..non va bene...cioè questi mi stanno massacrando..eh, cioè io...son..ho fatto l'Amministratore Delegato ho sbagliato qualcosa..forse..per..per colpa..ma non lo so..eccetera..ma non sicuramente volevo far del male a chi..a chiunque..ma che cazzo stiamo dicendo!? ma è follia..follia..

(B): non so (inc.le)

(G): cioè, siamo alla follia..

(B): Antonino la SPEA e Autostrade sono nell'occhio del ciclone, tutti...a chi tocca non si ingruga purtroppo...cioè, che loro pigliano quelli che all'epoca c'erano...e vedi anche DONFERRI, BERTI che comunque non sono minimamente paragonabili a te perchè sono veramente....

(G): si ma le barriere antirumore tra l'altro..

(B): (inc.le)

(G): le gestivano loro..ma poi le gestivano loro... il progetto..perchè c'è anche un errore di fondo... il progetto lo gestivano loro...a me mi...io lo sapevo che c'era stato questo problema..perchè la direzione lavori è di SPEA..però poi ci hanno preso in carico Autostrade..di sistemare eccetera perchè sopra i 5 metri c'era il rischio effettivamente con vento forte eccetera che ci fossero dei problemi..che in un mondo di..2400 km di rete con tutte le cose che si fanno..eccetera..ci possono essere delle delle cose che si devono migliorare..ma cazzo, ma con questo non è che uno è un delinquente puttana la miseria, e io alle 7 del mattino..alle 6 del mattino mi ritrovo sui giornali come un delinquente..e che cazzo!!

(...)”.

Nella conversazione del 19.12.2019 (RIT 1723/2019 progr. 654 delle ore 12,59) tra Luzzo Ermanno (Responsabile Direzione Lavori di Aspi) e Gandin Andrea emerge che parte delle barriere intergaudos non aveva il certificato di collaudo.

Si riporta la conversazione:

GANDIN Andrea (G) chiama LUZZO Ermanno (L)

G: esatto..che sono quelle che non hanno, che non hanno il collaudo... come consiglio adottivo (inc.le)

L: il quoziente inattivo.. esatto

G: perfetto

L: il (inc.le) vostro.. e questo era cazzo collaudato..eccetera.. in Capo alla direzione di Tronco..no? ehh... e riconfermato dalla Direzione quindi quello io non..cioè come dire.. sono pertinenze della direzione di Tronco..

G: certo

L: Marigliani è stato in.. informato degli eventi che c'erano stati.. adesso non so cosa abbia fatto..

G: perfetto ti ringrazio

L: a meno che non ci sia qualche cosa.. non mandata da noi.. però

G: a va heh.. io parlo di quello che..(voci sovrapposte) io quello che, quello che .. tutte cose mie

L: solo le cose tue ti possono chiedere..

G: mi pare pure già tanto che ce chiedono..

L: mhmh.. bene

G: va bene?

L: okay..

G: mo me li scarico tutti sti ordini di servizio..

L: e sì

G: mhh.. (voci inc.li di sottofondo) però cioè.. so arrivato so arrivato..li sto.. facendo a ritroso..



dal cinque, dal quattro, il tre..il tre..

L: mhmm (annuisce)

G: direi che è tutta roba che abbiamo già visto

L: eh no..eeh l'importante.. essere.. le cose..mandat.. non mandate dal CDA, mmhh non credo

G: cioè il, cioè.. il.. la procedura quella è no?

G: temo di no (inc.le?) (voci sovrapposte) lettura a mano (inc.le)

L: assolutamente

G: vabbo?

L: okay grazie

G: vabbè

L: ciao

Nella conversazione del 23.12.2019 (RIT 1723 progr. 1036 delle ore 8.56) tra Luzzo Ermanno e Valeri Enrico (responsabile di Gestione Rete di Aspi) i predetti commentano e confermano che per le barriere fonoassorbenti era stato rilevato un problema di progettazione, che durante alcuni test i tirafondi delle barriere si erano sfilati e che il problema era probabilmente comune a tutte le barriere poste in esercizio sulla rete.

Si riporta la relativa conversazione:

VALERI Enrico (V) chiama LUZZO Ermanno (L)

L: Enrico Buongiorno

V: Ciao Ermanno, senti una cortesia, me lo avevi già detto, ma visto che stiamo facendo un riepilogo per il CDA, il.. mh.. sui quei problemi occorsi nel sedici diciassette.. a Genova (si riferiscono alla Perdita di stabilità delle barrier integrate sui viadotti Rio REZZA e Rio CASTAGNA, n.d.e.)

L: Sì sì

V: È fu accertato un difetto costruttivo?

L: allora...nehh...lì, fu accertato un difetto costruttivo, lì c'erano stati dei problemi nella.., m.. sicuramente le prove di, di.. di pull out.. (tossisce) avevano dato alcuni, alcuni.. non erano andate bene.. quando siamo, quando, dopo che è accaduto l'evento e siamo andati lì a far le verifiche.. erano risultati, chiaramente su quelli oggetto del dì

V: certo..

L: ..che si erano sfilati per il vento ovviamente e..va da sè.. sugli altri avevamo riscontrato alcune..eh..

V: anomalie

L: anomalie.. e.. che eran tutte quante ovviamente eeh.. (sospira) e... sanate e ripristinate... però sì l'avevamo riscontrate.. tanti è che all.. all'inizio s'era pensato di.. a un difetto.. di.. di esecuzione

V: e..esclusivamente a un difetto di esecuzione.. poi poi è stato, poi poi l'analisi condotta successivamente anche da Piacentini ha messo in luce il problema della piastra..

L: l'analisi condotta da Piacentini.. ha tirato fuori quel progetto..

V: esatto, esatto

L: che abbiamo visto e.. fine.. sì

V: okay, okay

L: vabbè?

V: quindi comunque comunque in quel, in quel sito, in quella sede c'era anche poi, non sarà stato l'unico, ma c'era evidentemente anche un problema realizzativo no?

L: in quel sito.. sì.

V: okay

L: sì sì sì

V: okay... va bene



L: va bene?

V: grazie Ermanno

L: okay.. no niente, figurati, ciao

V: ciao ciao

Nella conversazione del 13.12.2019 (RIT 1782/19 progr. 472 delle ore 19.58 tra Piacentini Luca (titolare della "Piacentini Ingegneri S.r.l.", di cui il figlio ing. Andrea è dipendente, e collabora quale esperto esterno in materia di Barriere Fonoassorbenti per ASPI) e il figlio Piacentini Andrea - che si stanno occupando per conto di Aspi del potenziamento delle barriere Intergaudos - parlano del fatto che la piastra utilizzata per gli ancoraggi non sarebbe certificata e che le barriere non resisterebbero agli urti.

Si riporta il testo della conversazione:

Piacentini Andrea (A) chiama Piacentini Luca (L)

L: sì

A: pa'

L: ohe

A: ascolta una cosa, abbiamo avuto una riunione qua con Selleri, Moretti e tutta la banda qua

L: uhm uhm

A: ma la soluzione quella con la piastra di potenziamento, Selleri dice che è certificata e dice di utilizzare quella perché si fa più veloce dobbiam rifare un po' di conti secondo me

L: e te che cosa hai detto? e te cosa hai detto?

A: no niente .. cioè perchè eh .. io non ho detto più niente cioè nel senso lui ha detto così eh... noi avevamo avuto un input di continuare con l'altra soluzione, cioè quello che gli ho detto e quello lì...

L: uhm uhm

A: però secondo me anche quella bisognerebbe riguardarla, giusto?

L: quella mette a posto solo dietro e non davanti

voci sovrapposte

A: quella certificata...

L: ... dietro e non davanti! capito?

A: quella certi, eh!

L: eh! quella certificata mette appunto solo dietro e non davanti, ed è per quello che l'avevamo abbandonata capito?

A: sì ... davanti per il vento

L: anche la sicurezza

A: però quello in teoria non dovrebbe cambiare

L: no, ma adesso ci han messo i New Jersey perchè non è sicuro per la sicurezza giusto? ... capito? e quindi devi mettere a posto anche quell'aspetto lì

A: però (inc.le) si infatti c'ha venti (fonetico) non torna con l'urto in poche parole per la sicurezza

L: eh ... o poi potresti dire che essendo omologata

A: ma questa è stata certificata?

L: no! ma essendo omologata con quel tassello lì... la sicurezza ma adesso come vi siete lasciati

A: che alle quattro si torna a parlare un attimo perchè deve capire Bellavita quante squadre può mettere in campo

L: quello lì per le quattro dev'essere lì o no? anche Selleri?

A: c'è anche Selleri, non lo so se c'è dopo però direi di sì! c'è Selleri, Moretti, e

L: adesso parto



A: oh nel senso lui .. cioè per lui... hai capito... è saltato fuori, perchè la "drip" (fonetico) non rientra, han detto possiamo andare avanti con quella lì ... ma scusami quando è stata fa... adesso però .. cioè io e te come facciamo a parlare

L: adesso dai vengo .. vengo lì eh?

A: sì, sì , no perchè è già stata installata 'sta piastra da qualche parte?

L: sì sì

A: ah va be'

L: eh però dopo tutti degli sviluppi ... capito?

A: ok.. va bene ok

L: c'era anche Marvoglio (ndr. si riferisce all'Ing. Marvogli Matteo) o no?

A: no, cioè Marvoglio era in ufficio però non c'era a questa riunione ok

L: e Ciccardi (fonetico) non se ne occupi

A: no, ne ha parlato prima con Agnese (ndr. Geom. Agnese Paolo) poi l'ha mandato lì lui con gli altri della tecnica poi c'era Della Longa (ndr. Ing Della Longa Luca) e c'eran loro, cioè perchè doveva avere una cosa più operativa .. capito

L: uhm uhm ... Selleri era tranquillo?

A: sì sì era tranquillo

L: capisce quello lì...

A: ma infatti io no, no, non l'ho capito che fosse lui no (ndr si riferisce all'ing. Selleri Alberto), eh... perché gli faccio... eh, ma perchè c'è la soluzione, è la piastra ed io gli ho detto no ma la piastra è stata bocciata come soluzione da Roma di fatto, lui ha detto no non è stata bocciata è stata certificata e si può utilizzare, allora dopo ho chiesto a un ragazzo (inc.le) chi è lui? lui mi ha detto è Selleri e ha detto quello che dice lui è legge

L: Adesso vengo lì dai ... ok buono per le quattro bisogna esser lì, eh?

A: ok va bene ... poi non so se serve .. cioè

L: ma sì, ma metti che serve, capito?

A: per le altre cose si sa qualcosa?

L: mah mah

A: ok va bene ... ciao "

Particolarmente significative sono poi alcune conversazioni intercettate sull'utenza in uso a Tomasi Roberto.

In particolare nel corso di una conversazione del 13.12.2019 (RIT 1782/19 progr. 472 ore 19.58) di TOMASI con la moglie Francesca Angelicchio il predetto si lamenta del fatto che le prove eseguite sulle barriere integrate "sono tutte ko", mentre nella conversazione con il suocero Franco Angelicchio (RIT 1782/19 progr. 510 ore 9.52) fa riferimento al fatto che, con riguardo alle barriere fonoassorbenti, per anni non è stata fatta la manutenzione ("T: eh va be, e lo so, (voci sovrapposte), Franco, però, serve più, più controlli e più è vero che ci sono stati anni, in cui non è stata fatta la manutenzione e quindi, c'è tutto un rincorrere una situazione veramente difficilissima oh ci stiam provando e bisogna capire se la Procura avrà equilibrio anche lei e non sembra certe volte però").

Può essere menzionata altresì la conversazione del 20.12.2019 (RIT 1782/19 progr. 1267) tra TOMASI e Selleri (Attuale Diretto Maintenance ed Investimenti Esercizio di Aspi) nel corso della quale Selleri accenna al fatto che sulle barriere integrate Integautos non sono state eseguite le verifiche in quanto non erano in grado di fare le prove di pull-out e che sono in difetto perché sono molto in ritardo con questa attività ("bisogna chiudere la corsia perché noi non siamo a posto, abbiamo le... le verifiche non fatte, non sappiamo farle perché non abbiamo i pull out, quindi dobbiamo mettere una misura compensativa..").



Nella conversazione del 21.12.2019 delle ore 10,31 (RIT 1782/19 progr. 1328) tra Tomasi e Bertazzo Carlo (attuale Amministratore Delegato di Atlantia spa) in cui viene fatto riferimento alla sussistenza di un problema di progetto sulle barriere ("T:eh effettivamente effettivamente un errore di progetto c'è eh... quindi non è.. non possiamo non.. su questo noi abbiam detto guardi.. l'abbiam scritto anche nella nella relazione che essendo un retrofitting... è.. c'è un errore...c'è un errore di progetto").

Particolarmente significative sono poi alcune conversazioni (RIT 1782/2019 progr. 2279 delle ore 10,42) tra Tomasi e Turricchi Antonino (Vice presidente della banca M.P.S., membro del Consiglio di Amministrazione di Alitalia – CAI (Compagnia Aerea Italiana) S.p.A. e di Autostrade per l'Italia S.p.A.. Dal 20 aprile 2016 Direttore della Direzione VII – Finanze e privatizzazioni, nell'ambito del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'Economia e delle Finanze), nel corso delle quali i due parlano dell'effettiva esistenza di un difetto di progetto nelle barriere e evidenziano che la problematica delle barriere è stata gestita da DONFERRI MITELLI Michele e BERTI Paolo in modo "non rigoroso".

Inoltre nel corso della conversazione emerge che:

- soltanto a maggio 2019 sono iniziate le prove sul campo per determinare la reale resistenza all'azione del vento dei tirafondi delle citate barriere;
- solo tra ottobre e novembre 2019 è stata predisposta una procedura al fine di eseguire i controlli sui tirafondi delle barriere integrate;
- in Liguria sono presenti ben 30 chilometri di barriere fonoassorbenti potenzialmente pericolose;
- parte dei progetti di retrofitting delle barriere non sono mai stati inviati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Nel corso della conversazione poi Tomasi ha precisato di essere venuto a conoscenza del problema delle barriere verso la fine del 2016 e verso il luglio del 2017 avevano fatto delle prove ed era emerso un problema di dimensionamento delle barriere. Aveva parlato del problema delle barriere anche con DONFERRI, BERTI e CASTELLUCCI, i quali avevano detto che si sarebbero occupati loro della problematica e, alla fine del 2017, avevano predisposto un piano di retrofitting che è andato avanti in modo "confuso". Infine ha precisato che le prove che ASPI sta effettuando sull'ancoraggio delle barriere integrate INTEGAUTOS stanno dando, molto spesso, esito negativo, in quanto è emerso che i tirafondi non tengono.

Si riportano di seguito la trascrizione delle conversazioni:

"Turricchi Antonino A: chiama Tomasi Roberto R:

R: pronto...

A: Roberto ... Nino ...

R: eh ciao Nino ...

A: scusa il disturbo ...

R: figurati ...

A: ti volevo chiedere ... ma il Consiglio (ndr Cda ASPI)...noi perchè lo facciamo? Roberto...visto che ancora qua non si sa quando ...

R: no .. il Consiglio ... lo facciamo ... lo facciamo per Genova eh ...

A: ah ... ok

R: Genova adesso dopo l'incontro che vi dicevo l'altro giorno in Procura ... stiamo ... abbiamo buttato giù il piano per cercare di fare tutte le attività entro il sette di gennaio

A: ah ... ho capito ... quindi non centra nulla con quella ... sto discorso del MIT ...

R: no ... no ... non centra nulla è per dare una informativa ...

A: non avevo capito scusami ...



R: no ... no ... è perchè Genova a questo punto ... l'unico modo per cercare ... io ho chiesto un incontro domani alla Ministra ma per cercare di dare risposte ... è quello di comunque arrivare in una condizione in cui noi diamo l'esenzione del pedaggio ... perchè sennò viene una rivoluzione ... cioè non so ...

A: ma per quanto riguarda continuare a tenere sospesi i pedaggi su Genova...

R: e no ... e no ... estenderli ... estenderli ... perchè adesso ... adesso porteranno tutto ad una corsia ... cioè ... la Procura ... l'altro giorno non ci ha accettato la proposta di ... di farlo progressivamente ... è abbastanza chiaro ...

A: stiamo parlando tutto sulla A16 ... no Roberto? ...

R: no... no stiamo parlando ... no ... no ... piano ... a questo punto stiamo parlando ...

A: l' A6 scusa ...

R: A10 ... A12 ... A7 e A26 ...

A: cioè questi ...

R: noi abbiamo 30 Kilometri di barriera integrate ... che furono registrate tra il 2008 e il 2014 dove è rimasto un piano di retrofitting perchè c'era un errore di progetto ...

A: si ... si ...

R: questo gestito sempre dai soliti due (ndr si riferisce a Berti e Donferri) ... e gestito francamente non in modo ... in modo rigoroso ... noi allora siamo partiti a rifare i controlli adesso a ... eravamo partiti a fare i campi provi (fonetico) a maggio ... poi è stata buttata giù una procedura tra luglio e ottobre e i controlli sono partiti ad ottobre ... è stata data informativa al Ministero e da questi controlli ...

A: stiamo parlando di rifare tutte le barriere antirumore Roberto ...

R: eh si sono 60 Kilometri però eh ... inc.le ... 30 Kilometri Genova e quindi Genova ... erano ...

A: e quindi su tutti questi 60 Kilometri adesso tu c'hai il ristringimento ad una corsia ...

R: eh sì ... sto buttando giù tutto ... sto buttando giù tutto perchè alla Procura gli abbiamo fatto una proposta di dire ... guarda ... noi ... il fatto è che siano rimaste in piedi tutto questo tempo ... il fatto che ci sia ... hanno reagito al vento ... non c'è una criticità immediata ... abbiamo fatto una procedura al vento ... eccetera ... eccetera ... ovviamente tu puoi immaginare il momento e ti dico ...

A: si ... questi erano tutti progetti però che il MIT aveva approvato ...

R: uhm ... insomma ... no ... in realtà mezzi sì ... mezzi no ... alcuni sì ... alcuni no ... cioè una miscellanza ...

A: come alcuni sì e alcuni no Roberto? ... questi ... cioè ... non ... cioè ... non prevedeva la procedura che prima di realizzarli ...

R: si ... allora ... qual'è il problema ...

A: volevano che il progetto definitivo lo approvava il MIT?

R: non era stata posta ... sono stati presentati alcuni progetti ... però non la totalità dei progetti di retrofitting ...

A: ah ...

R: quindi oggi ...

A: a che epoca risale questo qui Roberto scusa?

R: 2008 ... 2014 la realizzazione ... quando emerse il problema ... il problema emerse nel ... a fine 2016 ...

A: uhm ...

R: nel 2017 ... luglio 2017 noi facemmo delle prove sulle nuove opere e ... evidenziammo ... guardate ... però sembra che ci sia un problema di dimensionamento su queste barriere ... ecco ...

...

A: uhm ...

R: i due ... Berti e Donferri ... io ne parlai con Castellucci e Berti e Donferri dissero ... no la gestione la prendiamo noi ... non è tua Tomasi ... ho detto ... ma figurati



... io solo sulle nuove opere me ne sono reso conto ...

A: figurati ...

R: fatela voi ... l'altra (fonetico) è stato uno scontro abbastanza feroce ... perchè Berti ha detto .. tu vuoi entrare a fare la gestione nostra ... ho detto ... guarda io ... della gestione vostra proprio non mi interessa nulla ... fatela voi e poi io non è competenza mia ... però si ... a quel punto loro lanciano un piano di retrofitting a fine del 2017 ... un piano di retrofitting che va avanti in modo ... diciamo così ... in modo abbastanza confuso ... eh comunicano ... non comunicano ... solito atteggiamento insomma ...

A: toglimi una curiosità ... questa cosa ce l'hanno soltanto le barriere che abbiamo realizzato noi ... oppure le barriere anche dalla parte delle altre concessionarie?

R: e non so gli altri cosa hanno fatto ... se hanno utilizzato l'integrato ... sai cosa hanno fatto su quei tiranti ...

A: uhm ...

R: può darsi eh ... può darsi che ce le abbiamo anche le altre eh ... però ...

A: no ... no ... perchè effettivamente cioè ... questo è un tema ... adesso non so se è veramente ... se è un tema che abbiamo solo noi questo fatto qui ... oppure è un tema ...

R: uhm ...

A: anche perchè insomma ... sai ...

R: però ... però ... qual'è il problema? ...

A: capisco l'attenzione ...

R: è che noi avevamo previsto adesso abbiamo fatto le prove ... alcune di queste prove ... viene fuori che non ... c'è una ... tengano mediamente questi tirafondi ... tengano bene ... ci sarebbe comunque un problema comunque con alti venti ... con tempi di ritorno di 50 anni eh ... su alcune barriere ... ma parliamo di ... veramente pochissimi chilometri .. che erano per la maggior parte già abbattute e quindi ... anche quello sarebbe un problema ... problema è invece che dalle prove che noi stavamo facendo ... alcune delle prove vengano negative ... anche questo fatto prima che ci fosse il ... l'indagine da parte ... da parte della Procura ...

A: della Procura ...

R: ovviamente la Procura ha visto ... noi gli abbiamo presentato .. quando gli abbiamo detto ... guardate che noi stiamo facendo le prove su queste barriere ... ha visto i dati negativi e dice ... eh ma io ... visto che ci sono alcuni che sono negativi io non mi posso fidare che ci sia una situazione buona da tutte le parti ... e quindi ... partite e fate ...

A: quindi la Procura sta facendo le veci del concedente insomma?

R: la Procura sta facendo le veci del concedente ... assolutamente sì ... questa è la situazione ...

A: vabbè insomma ... basta saperlo ... così almeno uno che fa il concedente c'è ... insomma ...

A: la Procura sta facendo le veci del concedente ... la Procura di Avellino e ognuno a modo suo

R: e ognuno a modo suo ...

A: e ognuno a modo suo ...

R: perchè l'interpretazione

A: vabbè ...

R: l'interpretazione della norma è ...

A: si ...

R: adesso ...

A: quindi noi adesso per effetto di questa ... diciamo così ... disagio ... alla circolazione ...

R: si ...

A: sospendiamo praticamente i pedaggi sulle tratte interessate ...

R: si ... si ...

A: a questo punto ...



R: ci costerà un patrimonio ... però non possiamo permetterci di non fare ...

A: perchè poi ... adesso questo ... cioè ... il tratto come lo definisci? quello lì ... quel pedaggio che viene ad essere ...

R: no ... no ...

A: in qualche modo ...

R: ... inc.le... non c'è ... non c'è ... non verrà caricato ... li facciamo una tabella pedaggi e quindi non viene caricato il tutto ...

A: ok...

R: questa è la proposta che ho fatto ...

A: quindi sostanzialmente è come se facessimo ... questi investimenti praticamente li rifai senza oneri a carico del pedaggio insomma ...

R: corretto ...

A: insomma è questo il ...

R: corretto ... corretto ...

A: ok ... e durante il periodo in cui c'è il ristringimento che succede praticamente? il pedaggio è normale oppure c'è uno sconto? ...

R: no ... no ... scusa ... mi sono ... allora ... durante il periodo del ristringimento ... il pedaggio è normale ... il pedaggio è ...

A: è normale ...

R: no ... è azzerato ... azzeriamo il pedaggio durante il periodo di ristringimento ...

A: ok ... per il tratto interessato?

R: per il tratto interessato ... si per il tratto interessato ...

A: ok ... il tratto viene inteso da casello a casello dove c'è il tratto di?

R: a questo punto si ... a questo punto si ...

A: da casello a casello dove c'è il tratto oggetto di ristringimento ...

R: si ... sì ... si ...

A: qui... tu vai dal Ministro a spiegare questo, insomma? ...

R: allora ... no ... no ... dalla Ministro il tentativo ... sono due ... uno dire ... guarda ... noi stiamo facendo questo ... però quello che sta capitando oggi sulla A14 e sta capitando oggi su Genova ... dove voi siete assolutamente assenti ... è inaccettabile e tieni conto che l'altra cosa assurda ... e che abbiamo questo ispettore che si chiama Migliorino ... dove questo qua è da dieci anni che faceva l'ispettore ... e uno dice ... non è possibile che viene fuori adesso i problemi dopo ... dopo il Morandi ... questo se ne rende conto di che cosa succede ... perchè sta cercando ... allora lui ce l'ha a morte con noi ... però sta cercando in tutti i modi di attaccare per salvare se stesso ... per Dio oh ... se qua (...).

A: 60 chilometri sono tanti veramente Robbè ...

R: cazzo se sono tanti ...

A: è veramente come hai detto tu ... un bagno di sangue ... qua ... rifare 60 Kilometri di barriere antivento ...

(..)

Infine può essere menzionata anche la conversazione tra Tomasi, Guenzi Giancarlo (Direttore Generale di Atlantia spa) e Cerchiai Fabio (Presidente di Atlantia spa) del 26.12.2019 (RIT 1782/19 progr. 2380 delle ore 9.08) nel corso della quale gli interlocutori confermano la difettosità delle barriere intergautos.

GUENZI Giancarlo (G) chiama TOMASI Roberto (T) e CERCHIAI Fabio (C) telefonata in call conference a tre interlocutori

.... Omissis ...

C: poi troveremo il modo, insomma, la frase esatta.. noi, noi li eseguiamo, ci scusiamo fin d'ora per i disagi che inevitabilmente questi creano... e..cercheremo di ridurli quanto più possibile..



G: sì, perchè è evidente che questi hanno, hanno hanno creato apposta il casino adesso per per alzare.. per alzare... (voci sovrapposte)

T: ma no ma certo..certo

G: alzare il tono contro di noi..no?

C: lo so..per come voi dicevate prima, la nostra, la nostra, il nostro lato debole è che quelle barriere effettivamente non sono giuste insomma no?

T: è.. questo è il lato debole, dove, cioè loro lì, certamente non possiam dirgli di no..però ovviamente

C: quindi loro partono col dire..eehh..

G: certo, sì sì sì è ovvio..

C: la colpa è vostra mica è mia.. (risate tra gli interlocutori)

T: allora..il rimedio è, è più severo di quello che dovrebbe esser necessario, ma il rimedio è necessario..eh

C: diciamo che il rimedio, come dice giustamente Roberto.. può essere considerato più più più..grave...più più.. duro di quello che è necessario, però il rimedio deve esserci

T: è sì..sì

G: sì sì chiaro

C: eehh.. e quindi sai..eehhh.. da una parte il torto teorico, finiamo coll'essere noi no?

T/G: mh mmh (annuiscono)

C: quindi più di tanto non possiamo fare..motivo in più per scrivere una lettera alla Ministra in cui..chiediamo nell'interesse pubblico (voci sovrapposte)

G: sì..chiediamo nell'interesse pubblico di affrontare quanto prima (voci sovrapposte) tutti questi temi ...

... omissis ...

3. Le sommarie dichiarazioni rese dalle persone informate sui fatti.

Ai fini della prova della sussistenza della gravità indiziaria delle condotte criminose contestate assume un importantissimo rilievo quanto dichiarato dalle numerose persone informate sui fatti sentite nel corso delle indagini.

Al riguardo vengono in rilievo le dichiarazioni rese dall'ing. **PAMPANA Emanuele** (Responsabile Progettazione e Coordinamento Barriere di Sicurezza di Aspi dal 28.11.2016) dalle quali emerge che i vertici di ASPI, in primis nella persona dell'arch. **DONFERRI MITELLI** Michele, pur consci dell'insita pericolosità delle barriere fonoassorbenti modello INTEGAUTOS, hanno comunque proceduto a far rialzare le ribaltine delle stesse, esponendo così al rischio gli utenti delle autostrade sulle quali erano poste in esercizio.

In particolare, il predetto sentito in data 20.12.2019, ha riferito (cfr. all. nr. 1):

- che le barriere integrate INTEGAUTOS sono state progettate senza tenere conto di quanto previsto dal punto 8.3 della circolare NTC 2008, allora vigente;
- che ASPI non ha una conoscenza completa della progettazione delle predette barriere, al punto di non poter garantire la sicurezza delle stesse con riferimento alla resistenza all'azione del vento, dell'urto e dello spazzamento della neve;
- che nella progettazione delle barriere non è stata presa in considerazione la resistenza delle stesse alla pressione in caso di spazzamento neve;

- che nella progettazione delle barriere INTEGAUTOS non si è tenuto conto dell'azione di bordo né dell'altitudine dei viadotti sulle quali sono state installate.

In data 07.01.2020 il predetto è stato nuovamente sentito a sit e in tale contesto ha riferito (cr. All. 2):

- che a seguito dell'ordine impartito dai vertici di ASPI di abbassare, ove possibile, le barriere integrate INTEGAUTOS, pervennero all'“Ufficio Antirumore Area Inquinamento Acustico” di ASPI numerose mail di protesta di privati cittadini che si lamentavano per il rumore proveniente dalla sede autostradale e a tali mail veniva risposto con una mail preconfezionata, di natura mendace, sulle reali cause dell'abbassamento delle ribaltine;
- quando le mail dei cittadini sulla stessa opera raggiungevano un certo numero, le ribaltine venivano comunque rialzate;
- l'ordine sia di rispondere con mail mendaci e di rialzare le ribaltine quando le mail diventavano numerose, fu dato dall'arch. DONFERRI MITELLI Michele;
- l'ing. MARIGLIANI e gli ingegneri STRAZZULLO e MELIANI, tutti del 1° Tronco Genova di ASPI, erano a conoscenza delle criticità delle barriere “Integautos”.

Si riportano di seguito parte delle sommarie dichiarazioni rese il 07.01.2020:

“Sì, faccio parte dell'Ufficio che gestisce tale l'indirizzo di posta elettronica “Ufficio Antirumore Area Inquinamento Acustico”. Specifico che io personalmente non rispondo alle mail che vengono gestite principalmente dagli ingegneri CIAMPINI e SALANI, in ogni caso come capo ufficio vengo costantemente aggiornato sulle mail più importanti e sulle risposte da fornire. A tale Ufficio pervengono tutte le lamentele dei cittadini circa l'inquinamento acustico. Dopo il maggio dell'anno 2017, quando su disposizione del RUP LUZZO Ermanno, in particolare sulla Direzione 1 Tronco Genova, si decise di abbassare, laddove possibile, le barriere antirumore Integautos ad un'altezza di metri 3, attraverso l'abbattimento delle ribaltine, tali lamentele furono gestite attraverso delle risposte predeterminate che sostanzialmente riprendevano le Disposizioni di LUZZO, dicendo al cittadino che l'abbattimento delle ribaltine era temporaneo, per consentire l'esecuzione delle ispezioni.”

ADR: “tale disposizione, di rispondere con un testo predefinito, ci venne impartita oralmente da DONFERRI. In un primo tempo indicavamo un periodo di 60 (sessanta) giorni”

ADR: “che tale risposta non corrispondesse al vero ne ero a conoscenza in quanto le ribaltine vennero abbassate per fare degli approfondimenti dopo gli accadimenti del Rezza e del Castagna dove le barriere antirumore Integautos si erano abbattute verso la carreggiata. Continuando la risposta alla domanda che precede, nel novembre 2017, la Direzione 1 Tronco Genova, nelle persone degli ingegneri STRAZZULLO e MELIANI proposero di cambiare in parte la risposta predefinita omettendo la data del rialzo delle ribaltine in maniera da non creare delle aspettative, poi disattese, nel cittadino che si lamentava, in quanto era meglio non dare una data precisa in attesa che si svolgessero gli approfondimenti necessari ad avere la sicurezza che non si ripetessero eventi simili a quelli del Rezza e del Castagna. Non so indicare chi abbia dato l'ordine di rialzare le ribaltine, DONFERRI ci disse, nel maggio 2017, che a seguito di lamentele pervenute dai cittadini si sarebbe dovuto provvedere a rispristinarle, senza specificare se bisognava fare i controlli sulla tenuta o semplicemente rialzarle. La competenza decisionale se rialzare le ribaltine o



meno era della Direzione di Tronco. Io principalmente facevo riferimento all'ing. STRAZZULLO."

DOMANDA: Quando la Direzione di Tronco di Genova provvedeva a rialzare le ribaltine delle barriere Integautos, senza prima effettuare i dovuti approfondimenti necessari ad evitare il ripetersi degli avvenimenti del Rezza e del Castagna, dove le ribaltine si sono abbattute pericolosamente verso la carreggiata, Lei avvisava qualcuno della sua linea gerarchica?

Risposta: "Le prime volte che la Direzione di Tronco Genova ci ha comunicato, come ufficio, che avrebbe provveduto, a seguito delle lamentele ricevute dai cittadini, a rialzare le ribaltine delle barriere Integautos, andai a riferirlo al mio direttore Architetto DONFERRI, il quale ne prese atto senza dare nessuna indicazione in merito. Successivamente poiché DONFERRI non mi disse nulla non ritenni più opportuno informarlo puntualmente, ma sicuramente DONFERRI ne era informato ed era aggiornato sui rialzi. Ai tempi in cui apprendevo dei rialzi non ero a conoscenza se fossero state effettuate delle prove o sulle barriere, solo ultimamente ho appreso che gli approfondimenti non erano stati effettuate e che solo da ottobre 2019 tali approfondimenti sono iniziati."

Le affermazioni dell'Ing. PAMPANA sopra riportate hanno trovato puntuale riscontro, oltre che nelle dichiarazioni delle altre persone informate sui fatti, anche nella già menzionata conversazione registrata dall'Ing. VEZIL in data 26.09.2017, nel corso della quale gli ingegneri DONFERRI MIELLI Michele, FERRETTI TORRICELLI Lucio e BERTI Paolo, ridendo, commentano i motivi con cui giustificare l'abbassamento delle ribaltine.

Si riporta nuovamente breve stralcio della trascrizione:

Berti: infatti ma io gli ho spiegato... guarda che l'abbattiamo perché nel frattempo facciamo passare il by bridge e poi ci (inc.le) il problema dalle palle...

Donferri: poi se (inc.le) non mi dice niente

Berti: si so dimenticate di alzarlo

Donferri: managgia

Berti: ma porca puttana ste cazzo di ribaltine (sonetico)

Donferri: questa è la questione (inc.le) ti dice male

Berti: oh...poi...come si chiamano quegli oggetti? tirafondi?

Donferri: l'avete combinata grossa

Berti:oh...cioè non vorrei shagliare... il palo, il pannello, il bullone... no? proprio il tirafondo? proprio metti un dito in culo...

Ferretti: però il tirafondo... è nella barriera

Donferri: ma non me ne dovevi parlare

Berti: P10 P12 (inc.le)

Ferretti: non è il tira fondo...

Berti: l'unica cosa che mi ricordo è economia di guerra gli ho detto...

Ferretti: ... è incollato col Vinavil non è questione di quanto è... è incollato col Vinavil... perdonami..."

Vengono poi in rilievo le sommarie dichiarazioni resse da PIACENTINI Luca (titolare dello studio Piacentini Ingegneri S.r.l., consulente esterno di Aspi e Pavimental in ordine alle barriere fonoassorbenti integautos nonché progettista per le attività di retrofitting da eseguirsi sugli ancoraggi delle stesse), il quale sentito a sit dai militari della GdF il 18.12.2020 (all.3) ha riferito:

- che in seguito al cedimento di alcune barriere integrate Intergautos era stato incaricato da Aspi e Pavimental di capire le cause di tali cedimenti;

- che era emerso che le barriere integrate INTEGAUTOS erano affette da un difetto progettuale inerente l'ancoraggio che le rendeva non resistenti all'azione del vento; la difettosità risiedeva nella sottostima di un coefficiente che aveva calcolato in un valore di 1,78, confermato poi anche da test effettuati sperimentalmente;
 - che l'idea di abbattere, ove possibile, le ribaltine delle barriere fu di **DONFERRI MITELLI Michele**, come era emerso in una serie di riunione alle quali aveva partecipato anche lui;
 - che abbattendo le ribaltine delle barriere queste ultime perdonavano la loro funzione fonoassorbente;
 - che le prove di pull-out che si stanno effettuando sui tirafondi delle barriere INTEGAUTOS stavano dando esiti particolarmente negativi;
- Si riportano parte di tali dichiarazioni:

"Cerco di spiegare come sono stato coinvolto nell'attività delle barriere integrate Integautos. Tra il 2016 ed il 2017 alcune barriere integrate Integautos avevano ceduto e sono stato invitato a partecipare a delle riunioni da Pavimental, presso gli uffici di ASPI di Roma, nella qualità di loro consulente. In ordine alle barriere INTEGAUTOS ed al cedimento delle stesse sui viadotti Rezza e Castagna, in un primo momento era stata attribuita la colpa del fatto alla errata installazione dei tirafondi delle barriere a Pavimental; pertanto sono stato invitato a partecipare a diverse riunioni a Roma (presso l'ufficio di DONFERRI) da MARTINELLI e DI BARTOLEMEO di Pavimental. Che io ricordi a tali riunioni, oltre al DONFERRI, erano anche presenti: FERRETTI e GIACOBBI di Spea, degli ingegneri di ASPI tra cui PAMPANA e LUZZO e qualche volta DI TADDEO. In tali riunioni si parlava delle problematiche delle barriere INTEGAUTOS e tra gli altri io, attraverso la mia società di ingegneria, fui incaricato sia di capire perché fossero avvenuti i cedimenti sui due viadotti e come risolvere la problematica. In prima istanza venne attribuita la colpa alla errata esecuzione dei tasselli di ancoraggio e di conseguenza si è deciso di affidare a Pavimental la posa di due piastre (protesi) di rinforzo per ogni piastra precedentemente installata. Tali lavori di posa delle piastre vennero affidati a Pavimental e la stessa a sua volta affidò la progettazione di tali elementi a me (per il Rezza ed il Castagna). Nel corso della progettazione che si basava su un modello agli elementi finiti (FEM) dettagliato della piastra di base della barriera, è emerso un problema di funzionamento della piastra di base stessa montata in origine. A causa della deformabilità della piastra di origine, a seguito dell'azione del vento è risultata una risposta dei tirafondi posteriori (cioè quelli posti sul retro della barriera rispetto alla carreggiata) molto superiore a quella che si determina se si considera la piastra di base stessa sufficientemente rigida da rimanere piana. In buona sostanza la piastra si deformava, a causa della forza del vento, maggiormente rispetto a quanto considerato in progetto e questo comportava un incremento del tiro (forza verticale) del tirafondo pari a circa 1,78 volte".

ADR: il progetto iniziale delle barriere INTEGAUTOS effettuato da ASPI, pertanto, era errato, quindi il problema non era solo sui viadotti Rezza e Castagna dove erano cedute le barriere, ma riguardava tutte le barriere INTEGAUTOS installate sulla rete. Continuando la risposta che precede, dopo che io e la mia società di ingegneria abbiamo riscontrato tale problema sull'incremento della forza verticale sul tirafondo pari a circa 1,78 volte, i nostri calcoli sono stati controllati e confermati da Spea; inoltre, successivamente, tali calcoli sono stati validati da prove in campo opportunamente predisposte. Tali prove effettuate a Magliano Sabina in un cantiere Pavimental alla presenza di personale Pavimental e di Aspi (mi riservo di cercare e di fornirvi i relativi verbali) eseguite su una



simulazione del comportamento in opera delle barriere in risposta all'azione del vento, hanno pienamente confermato i calcoli teorici svolti fornendo un risultato pari ad 1,78. Specifico che tali prove essendo state effettuate con azioni simulate del vento incrementate valgono per le barriere di qualunque altezza."

(...).

Domanda: "Può specificare perché e quando si decise di abbattere le ribaltine delle Barriere INTEGAUTOS con altezza superiore ai 3 (tre) metri?"

Risposta: "Alle riunioni cui ho io partecipato, DONFERRI decise, appena avuto contezza che il problema progettuale e riferito a tutte le barriere superiori a 3 (tre) metri installate sulla rete ASPI, di abbattere le ribaltine delle barriere; questo venne fatto per diminuire l'azione del vento sulle stesse e di conseguenza di evitare il pericolo di ulteriori cedimenti. Per le barriere con ribaltina non abbattibile alte 4 (quattro) o 5 (cinque) metri non so che soluzione sia stata adottata ed a domanda specifica rispondo che quelle alte 4 (quattro) o 5 (cinque) metri con ribaltina non abbattibile avevano le problematiche di resistenza al vento di cui ho parlato in precedenza quindi erano a rischio cedimento. In questo caso devo specificare, però, che le barriere con ribaltina abbattibile, alte 4 (quattro) o 5 (cinque) metri, sono montate esclusivamente sui viadotti, dove solitamente la forza del vento è maggiore, e dove, con l'abbattimento delle stesse, è possibile effettuare le ispezioni con By Bridge, mentre quelle fisse, di altezza superiore ai 3 (tre) metri, sono solitamente installate sui piani stradali dove l'incidenza del vento è genericamente minore e dove non c'è la necessità dell'utilizzo di un by bridge"

Domanda: "Con l'abbattimento delle ribaltine le barriere INTEGAUTOS perdono la funzione fonoassorbente?"

Risposta: "Si, perdono parte della loro funzione fonoassorbente ma mantengono pienamente la loro funzione di sicurezza agli urti, tranne nei casi di cui ho già riferito nelle quali le prove di pull out sono risultate negative

(...)

ADR: sono a conoscenza che da circa 2-3 mesi su alcune direzioni di tronco, tra cui quella di Genova, sono in atto delle prove di controllo in campo, attraverso le prove di pull-out sui tirafondi delle barriere INTEGAUTOS. Da quello che ho avuto modo di constatare anche di persona, tali prove di pull-out stanno dando esiti particolarmente negativi (a fronte di un valore atteso in progetto pari ad 80 kN restituisco valori pari a circa 50 kN) cioè inferiori alle attese. Per questo motivo, poiché i risultati così bassi possono anche inficiare la resistenza all'urto delle barriere, davanti alle stesse stanno posizionando dei new-jersey. Ed in relazione alla resistenza al vento stanno sfilando i pannelli in modo da portare l'altezza ad un massimo di 3 metri.

(...).

ADR: Nel testo del progetto del retrofitting delle barriere (poi inviato anche al MIT), non ho fatto nessun preambolo/premessa dove ci fosse un riferimento al fatto che il retrofitting si rendeva necessario per ovviare ad un errore progettuale di ASPI sulle barrier e INTEGAUTOS.

In data 02.01.2020 è stato sentito a sommarie informazioni testimoniali l'Ing. ANFOSSO Paolo (Responsabile dell'Ufficio Asse e arredi autostradali, Funzione ingegneria Ambiente e sicurezza, Direzione sviluppo Rete di ASPI), il quale ha riferito che ASPI era a conoscenza della difettosità



del progetto degli ancoraggi delle INTEGAUTOS e che per gli ancoraggi si sarebbe dovuta usare una resina più performante (all. 4).

Domanda: "Era al corrente che in progetto era stata ipotizzata l'indeformabilità della piastra di ancoraggio delle barriere integautos, in caso di risposta positiva può indicare se tale assunzione era corretta?"

Risposta: "Si ne ero al corrente; no tale assunzione fatta dai diversi progettisti delle singole installazioni era errata come dimostrato da successive specifiche simulazioni numeriche e prove sperimentali che hanno fatto emergere la deformabilità della piastra in caso di azioni agenti dall'esterno della carreggiata. A vostra specifica domanda rispondo che prendere come indeformabile, da parte dei singoli progettisti, la piastra è prassi ingegneristica e non deriva da nessun progetto originario, almeno per quanto di mia conoscenza."

In data 17.12.2019 è stata sentita a sit l'ing. **DI LORENZO Alessandra** (dipendente di Autostrade per l'Italia, Responsabile Ufficio Ingegneria nella Direzione Sviluppo Rete) (cfr. all. 5) la quale ha riferito:

- **che le barriere integrate INTEGAUTOS sono risultate progettate sottostimando l'azione di spinta del vento anche del 50%;**
- che a settembre 2017 venne presa, quale decisione per limitare il pericolo di cedimento delle barriere, quella di abbatterne la parte superiore, c.d. ribaltina;
- che l'attività di abbattimento ed ancoraggio delle ribaltine, alla data di redazione del SIT, (17.12.2019) era ancora in corso;
- **che nella progettazione degli ancoraggi delle INTEGAUTOS, a suo tempo, non era stato possibile ricavare il dato di "resistenza R" in quanto non presente nella resina utilizzata negli inghisaggi (resina Inghisol della società RURMEC) in quanto prodotto non certificato;**
- che per il retrofitting degli ancoraggi si è preso in esame il dato statistico degli ultimi 10 (dieci) anni anziché degli ultimi 50 (cinquanta) come invece prescritto dalla NTC 2018 e, prima, dalla NTC 2008; ciò è possibile in quanto è stato previsto di effettuare un retrofitting a breve termine, iniziato da un anno, e che si dovrebbe concludere nel prossimo biennio; la norma prevede di prendere dati inferiori qualora si ritenga di intervenire nell'arco temporale di un anno. In questo caso tale assunzione, che va oltre il dettato della norma, è stata presa dall'ing. PAMPANA Emanuele e dall'ing. SELLERI Alberto;
- che aveva riferito l'esistenza dell'errore progettuale relativo alla sottostima dell'azione del vento al personale della Direzione del Primo Tronco e sicuramente a Donferri.

Si riporta parte delle dichiarazioni:

"Domanda: "Con riferimento alla progettazione ed all'ancoraggio delle barriere integrate fonoassorbenti modello "Integautos", di altezza superiore ai 3 (tre) metri, risulta, agli atti di questo Reparto, che ci siano state delle problematiche dovute a probabili errori progettuali, che hanno causato, tra l'altro, il cedimento di alcune di esse nel tratto autostradale Genova – Sestri Levante; può entrare nei dettagli e descrivere, qualora ci siano stati, i citati errori di progettazione?"

Risposta: "A seguito di questi incidenti sono stata contattata dall'ing. TOMASI al fine di effettuare degli approfondimenti in merito; gli approfondimenti che ho effettuato, seppur speditivi, facevano emergere il non soddisfacimento delle verifiche dette "a rottura conica" ciò era dovuto alla scarsa qualità della resina utilizzata. Preciso che il produttore della resina utilizzata non



fornisce le specifiche tecniche della resina. Nei miei calcoli ho riscontrato che le barriere alte 5 (cinque) metri erano state posate in opera utilizzando dei tirafondi non sufficientemente lunghi ed una resina poco performante. Ricordo che i miei calcoli avevano portato alla conclusione che, in alcune condizioni geografiche e di altitudine dell'opera d'arte, la sottostima dell'azione del vento, rilevata dalle norme vigenti, arrivava anche circa al 50%"

ADR: l'ing. TOMASI, pur avendo tutta una struttura alle proprie dipendenze, mi affidò tale incarico, credo perché volesse avere la certezza che il problema della mancata resistenza dei tirafondi di ancoraggio delle barriere fosse reale, anche perché, per quanto è di mia conoscenza, l'ing. FERRETTI TORRICELLI Lucio aveva già informato l'ing. TOMASI della criticità riscontrata. Per fare i calcoli sulla tenuta dei tirafondi ho utilizzato una brochure della resina INGHISOL della RURMEC utilizzata: non essendo tale prodotto marcato CE non so dire se le caratteristiche prestazionali della brochure siano effettivamente quelle reali
(...)

Domanda: "Oltre che all'ing. Roberto TOMASI, chi ha reso partecipe della criticità riscontrata ed inerente il citato deficit di sicurezza del 50% (cinquanta per cento)?"

Risposta: "Sicuramente il personale della direzione del tronco di Genova, di cui non rammento i nomi, sicuramente DONFERRI MITELLI Michele, poi l'Ing. FORNACI Giulio".

Dalle dichiarazioni rese dalla Di Lorenzo emerge, inoltre, che ASPI, pur sapendo sin dal 2017 che le barriere integrate INTEGAUTOS sono state progettate erroneamente, sottostimando l'azione della pressione del vento anche del 50%, nel dicembre 2019 non aveva ancora completato l'abbattimento delle ribaltine; con ciò mettendo a rischio l'incolumità dell'utenza autostradale.

In data 19.12.2019 è stato sentito a sit LUZZO Ermanno il quale ha riferito (All. 6):

- che per alcune delle barriere integrate INTEGAUTOS non è stato ancora emesso il certificato di collaudo statico, pur essendo le stesse già in esercizio;

- che i vertici di ASPI erano a conoscenza sin dal 2017 della problematica delle INTEGAUTOS;

- che venne deciso, ove possibile, di abbattere la parte superiore delle barriere, mentre ove non possibile, in quanto sprovviste della cerniera che consente di ripiegarle su sé stesse, vennero mantenute in esercizio senza prendere alcun provvedimento;

- che le disposizioni di servizio che ordinavano l'abbattimento delle ribaltine nell'area ligure sono state inviate al 1° Tronco di ASPI ed a SPEA Engineering S.p.a. di Genova, ma non sono state inviate al MIT;

- che il direttore del 1° Tronco di ASPI di Genova era a conoscenza della problematica delle INTEGAUTOS;

- le barriere posate in opera sui Rio Rezza e Rio Castagna, oggetto di retrofitting susseguente al loro cedimento, ad oggi sono prive di collaudo statico.

Si riportano di seguito parte delle dichiarazioni:

"terminata l'installazione delle barriere vengono fatte due verifiche: una da parte della direzione lavori consistente nella determinazione della resistenza a tiro verticale dei tirafondi di ancoraggio (effettuata a campione su ogni singola opera), che devono rispettare quanto descritto nel progetto; gli esiti di tali prove vengono allegate alla relazione a strutture ultimate, per quanto attiene le barriere fonoassorbenti, alcuni lotti non sono stati ancora terminati. Con riferimento al montaggio



delle barriere fonoassorbenti sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna, come per tutte le attività di questo genere, al termine dei lavori la Direzione dei Lavori depositerà tutta la documentazione al Genio Civile; successivamente il collaudatore statico, che ai tempi era l'ing. CENERI Maurizio, acquisisce copia della documentazione dalla direzione lavori ed ha il potere di stabilire che tipo di verifiche debbano farsi per ritenersi l'opera collaudata ed emettere il relativo certificato; ad oggi, con riferimento alla posa in opera delle barriere INTEGAUTOS, atteso che non è ancora terminato il deposito di tutta la documentazione al Genio Civile, non è stato possibile per il collaudatore statico, nella persona di Ceneri o chi per esso, di collaudare alcuni lotti di posa delle barriere; specifico che, con riferimento al 1º Tronco, i lotti appaltati sono circa 20; per alcuni si è concluso l'iter amministrativo e per alcuni, invece, l'iter è ancora in corso ed ad oggi, quindi, alcune delle barriere integrate fonoassorbenti modello INTEGAUTOS di tutte le altezze, non è stato ancora emesso il certificato di collaudo statico. In merito vi esibisco, due prospetti riepilogativi dei singoli lotti nell'area genovese (vgs allegato 1) in cui sono state montate le barriere integrate fonoassorbenti, dai quali si evince che dei 20 (venti) lotti presenti, su 6 lotti, tutti iniziati nel 2012, ad oggi non è stato emesso il certificato di collaudo statico, in quanto, seppur iniziati nel 2012, sono terminati da poco. I lotti in questione sono i seguenti:

macro intervento 9 Chiaravagna;

macro intervento 6 - 8 - 9 Genova Arenzano Mele;

macro intervento 8 - 9 Villa Pallavicini;

macro intervento 3 - 4 Celle Ligure Varazze;

macro intervento 62 - 63 corridoio A12 (tratto autostradale da Genova a Rapallo);

macro intervento 64 - 65 corridoio (tratto autostradale Rapallo - Lavagna).

Seppur mancando il certificato di collaudo statico, penso siano state eseguite delle specifiche prove in merito. Prove che mi riservo di reperire e recapitarvi a mezzo e-mail all'indirizzo di posta elettronica del maresciallo TOCCO Tieo. "

(...)

"Per limitare la possibile incidenza del vento, venne presa la decisione, laddove era possibile, di abbattere le ribaltine delle barriere INTEGAUTOS portandole ad un'altezza massima di tre metri. Dove invece non era possibile perché fosse ciò non è stato fatto e nessun provvedimento è stato preso nell'immediato. Voglio precisare che anche in caso di cedimento delle barriere, penso che queste non possano cadere sul piano viabile poiché esiste un effetto di contenimento cosiddetto catenaria, dovuta alla presenza dei montanti e dei mancorrenti orizzontali che le farebbero solo inclinare ma non cadere al suolo. Le problematiche evidenziate riguardavano solo il cedimento delle barriere verso il manto autostradale e non verso l'esterno".

I verbalizzanti mostrano le disposizioni di servizio nr. 3 e nr. 4 con cui LUZZO, in qualità di R.U.P., dispone in data 27.04.2017 e in data 24.05.2017 l'abbattimento delle ribaltine delle barriere integrate modello INTEGAUTOS con altezza superiore a quattro metri sui viadotti autostradali e domandano all'Ing. LUZZO sia le motivazioni di tali disposizioni, sia se è stata una scelta condivisa con DONFERRI e MORETTI che hanno firmato per presa visione, sia se sia mai stato dato l'ordine di rialzarle e se laddove, da accertamenti effettuati da questo Reparto, le ribaltine risultano non abbattute (come nel tratto autostradale del comune di Rapallo) tale disposizione promana da lui quale R.U.P..



Risposta: "Preciso che tali disposizioni sono state inviate sia a SPEA che alla direzione 1° tronco Genova, ma non sono state inviate al MIT; a vostra specifica domanda non ricordo perché non sia stato notiziato il MIT. Queste disposizioni di servizio sono state da me emesse su input di DONFERRI e MORETTI. Tali disposizioni sono state date solo sui viadotti perché solo sugli stessi erano state montate quelli con ribaltina abbattibile. Io personalmente come R.U.P. non ricordo di aver mai dato disposizioni finalizzate a far rialzare le ribaltine sui viadotti, e laddove le avete rinvenute alzate penso siano da disposizioni della direzione di tronco".

In data 03.01.2020 è stato sentito a sit **MORETTI Mauro** (geometra della società Autostrade per l'Italia, con incarico nel 2017 di responsabile investimenti esercizio dal 2016 al 2019 della predetta società), il quale ha riferito:

- che a seguito degli eventi sui Rio Rezza e Rio Castagna l'arch. **DONFERRI** ordinò l'abbattimento delle ribaltine, anche attraverso l'emissione di apposite "Disposizioni di servizio";
- di essere a conoscenza che la criticità riscontrata su alcune barriere **INTEGAUTOS** può essere comune a tutte quelle presenti sulla rete ASPI.

Si riporta di seguito parte di tali dichiarazioni:

Domanda: "può riferire il ruolo da Lei svolto in seno ad ASPI relativamente al Piano di Risanamento Acustico?"

Risposta: L'attività consisteva nella gestione omogenea di tutti gli interventi cercando di mantenere il medesimo comportamento della struttura ai vari quesiti e problematiche emergenti durante l'esecuzione delle opere.

*Relativamente agli accadimenti dei viadotti Rezza e Castagna nel seguito cerco di spiegare in maniera discorsiva il mio ruolo e gli accadimenti relativi alle attività successive all'abbattimento di alcune barriere integrate fonoassorbenti sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna nel tratto della A12 tra Genova e Sestri Levante; nell'immediatezza del cedimento delle predette barriere fonoassorbenti, venni informato dell'accaduto, tra il dicembre 2016 ed il gennaio 2017, mi sembra di ricordare, dall'ing. LUZZO Ermanno, il quale mi mostrò alcune foto; immediatamente andammo ad informare il responsabile della struttura, l'arch. **DONFERRI MITELLI Michele**, il quale, per risolvere il problema, e capire cosa fosse successo organizzò una serie di riunioni presso il suo ufficio; specifico che non ho partecipato a tutte le riunioni ma solo a quelle inerenti eventuali sistemi e modalità di ripristino e cantierizzazioni e metodologie e tipologie di intervento; nel corso di queste riunioni, tra l'altro, per quanto ricordi, è stato deciso:*

1. di abbattere le ribaltine, ove possibile, portando all'altezza di metri 3 (tre) le barriere fonoassorbenti; ciò era dovuto al fatto che era stato riscontrato che, da verifiche eseguite da diversi soggetti, sia interni ad ASPI che da soggetti esterni, in particolare l'ing. PIACENTINI, potessero sussistere problematiche sulle barriere integrate modello INTEGAUTOS per talune pressioni del vento;

ADR: "Ad oggi posso affermare che, per quanto di mia conoscenza, sembrerebbe che su tutte le barriere modello INTEGAUTOS di altezza superiore ai tre metri, vi



possano essere delle problematiche relative alla resistenza al vento per talune pressioni dello stesso, soprattutto in Liguria;

2. la metodologia di ripristino e messa in sicurezza delle barriere modello INTEGAUTOS presenti sulle tratte autostradali gestite da ASPI, qualora fossero emerse delle problematiche simili a quelle riscontrate sui viadotti Rio Rezza e Castagna.”

ADR: “sono a conoscenza che sulle barriere INTEGAUTOS presenti sulla rete gestita da ASPI è stato presentato un progetto di retrofitting che prevede il rinforzo e l’adeguamento sulle piastre e/o sui tirafondi delle barriere INTEGAUTOS già messe in opera sulla rete, in quanto potrebbero esserci problematiche di resistenza a talune pressioni del vento; non lo posso affermare con certezza, in quanto non mi sono mai occupato dei calcoli relativi al dimensionamento delle barriere ed a quale pressione le barriere debbano resistere al vento;

3.che una volta messe in sicurezza le barriere le ribaltine sarebbero state rialzate; tuttavia non conosco le tempistiche concordate dall’Arch. DONFERRI con i direttori di Tronco per il retrofitting ed il successivo rialzamento”;

ADR: “per quanto di mia conoscenza il retrofitting può essere già stato effettuato in parte ed in parte deve essere ancora iniziato; non sono a conoscenza né di quando è iniziato il retrofitting né della percentuale attuale di realizzazione; è probabile che abbia anche firmato qualche documento relativo al retrofitting, ma a memoria non ricordo quali. Non so specificare quale sia la situazione relativa alla Liguria”

ADR: “Preciso che alle citate riunioni nell’ufficio dell’arch. DONFERRI, per quanto mi ricordi, hanno partecipato, quando ero presente io, l’ing. PAMPANA, l’ing. PIACENTINI, l’ing. FORNACI, l’ing. ANFOSSO, l’ing. BARTOLINI, l’ing. VEZIL, l’ing. GIACOBBI, e l’ing. FERRETTI TORRICELLI”

(...)

DOMANDA: *“Per quanto di sua conoscenza le barriere integrate INTEGAUTOS poste in opera sulle tratte gestite da ASPI, di qualunque altezza, sono state soggette a collaudo statico ed a collaudo amministrativo? Ed è stato rilasciato il relativo certificato”*

RISPOSTA: *“Relativamente agli interventi di posa in opera di barriere antirumore, rappresento che ad oggi, a mia conoscenza, una parte degli stessi è stata oggetto di collaudo amministrativo, che comprende anche relativo collaudo statico, e, per una parte deve essere ancora essere rilasciato il collaudo amministrativo. In tali casi, rappresento che a mia conoscenza le prove di carico siano state effettuate ma mancano i relativi certificati di collaudo statico”.*

(...)

Domanda: *“Per quanto è di sua conoscenza, sono stati avvisati i singoli tronchi di ASPI delle problematiche inerenti le barriere integrate INTEGAUTOS? E se si da chi?”*

Risposta: *“So che i Tronchi interessati sono stati avvisati delle possibili problematiche, credo a cura dell’Arch. DONFERRI MITELLI Michele, cui spettava il coordinamento di questa tipologia di attività.”*

(...)

DOMANDA: *“Anche alla luce della mail che le ha inviato l’ing. DI LORENZO che le abbiamo posto in visione, quando Lei a pag. 2 del presente atto afferma che “.....per quanto di mia conoscenza, sembrerebbe che su tutte le barriere modello INTEGAUTOS di altezza superiore ai tre metri, vi possano essere delle problematiche relative alla resistenza al vento per talune pressioni dello stesso, soprattutto in Liguria” si riferisce ad una pressione del vento eccezionale*



che normalmente non si presenta in Liguria oppure a venti, seppur forti, che normalmente si possono verificare in Liguria, anche in relazione alle altezze dei viadotti ed all'esposizione al vento delle barriere?

RISPOSTA: "rileggendo la mail dell'ing. Di Lorenzo, rilevo che le azioni da Lei caratterizzate corrispondono alle normali azioni considerate nella normativa, eventi che si possono verificare in Liguria"

In data 21.01.2020 è stato sentito a sit **ANGELETTI Gianmarco** (ingegnere dipendente di Aspi) (all.8), il quale ha riferito che, durante una telefonata intercorsa con l'ing. STRAZZULLO Paolo del 31.10.2018, il predetto gli aveva manifestato forte preoccupazione per la tenuta delle barriere INTEGAUTOS in essere nelle autostrade della Liguria. Inoltre ha riferito che era al corrente che l'attività di abbattimento delle ribaltine era dovuta a dei problemi di progetto riscontratesi nelle stesse, soprattutto nell'area ligure.

Si riporta di seguito parte delle relative dichiarazioni:

"non ricordavo nello specifico tale telefonata, certamente sono io che parlo con STRAZZULLO. In ordine alla telefonata, ricordo che BERTI mi aveva chiamato per avere specifiche informazioni sullo stato delle barriere fonoassorbenti, non ricordo se BERTI voleva tali informazioni solo per Genova o anche in relazione agli altri Tronchi. In particolare BERTI mi chiese se erano in corso ispezioni straordinarie sulla barriere fonoassorbenti oltre a quelle fatte normalmente da Spea. STRAZZULLO mi rispose che poiché come Direzione di Tronco non erano in grado di eseguirle, parlandone anche con Stefano MARIGLIANI, si stavano organizzando per affidare delle ispezioni sui serraggi delle barriere fonoassorbenti all'esterno. Il serraggio penso sia una prova sulla tenuta del dado posto tra il tirafondo e la piastra, le prove di pullout invece riguardano la tenuta del tirafondo all'estrazione e sono un'altra cosa. In ordine alla tenuta delle barriere al vento, atteso che vi erano stati venti forti su Genova, STRAZZULLO, visto che mi disse, testualmente, che per tale motivo aveva avuto il patema d'animo ritengo fosse seriamente preoccupato".

Si tratta di dichiarazioni molto significative che dimostrano la responsabilità dello Strazzullo che pur essendo a conoscenza delle criticità riscontrate sulle barriere integrate INTEGAUTOS, e pur manifestando telefonicamente all'**ANGELETTI** le proprie preoccupazioni, non abbia posto in essere alcuna azione al fine di risolvere la problematica, pur rivestendo la funzione di "Responsabile Tecnica e Impianti presso Direzione 1° Tronco Genova di ASPI".

In data 09.01.2020 è stato sentito a sit **RIDENTE Fabio** (impiegato tecnico di Aspi presso 1° tronco di Genova con mansioni di impiegato specialista manutenzione) il quale ha riferito (all.9):

- che nell'autunno 2017 fu incaricato dall'ing. STRAZZULLO di abbattere, laddove possibile, le ribaltine delle barriere fonoassorbenti "Integautos", ma che la direttiva proveniva direttamente da Roma;
- che nel gennaio 2018, a seguito delle lamentele dei cittadini, dovute all'incremento del rumore proveniente dall'autostrada, l'ing. STRAZZULLO gli disse, con riferimento ai ponti e viadotti per i quali tali ribaltine erano state abbassate, di iniziare a rialzarle con riferimento ai tratti per cui erano pervenute lamentele, in quanto ne aveva parlato con la Direzione Generale;



- che ogni volta che provvedeva a rialzare le ribaltine su un viadotto, lo comunicava via mail a STRAZZULLO, a MELIANI ed all'ufficio della Direzione Generale "Progettazione Coordinamento Protezioni Antirumore", cui faceva capo l'ing. PAMPANA";
- che prima di provvedere al rialzo delle ribaltine "Integautos", ASPI non eseguiva nessuna prova specialistica per verificare la tenuta delle barriere alle azioni esterne (pull-out e/o altro);
- che laddove le ribaltine non si potevano abbattere, non fu impartita da ASPI nessuna disposizione in merito;
- che successivamente al rialzo delle ribaltine, nelle more degli interventi di retrofitting (potenziamento delle barriere "Integautos"), il Tronco autostradale, anche nelle giornate in cui vi era vento forte, non intraprese nessuna azione atta a monitorare che non avvenissero cedimenti e/o a mitigare gli effetti del vento sulle barriere "Integautos";
- che aveva partecipato a delle riunioni dove si affrontava il tema dell'abbassamento e rialzamento delle ribaltine alle quali aveva partecipato anche Marigliani.

Si riporta parte delle predette dichiarazioni:

"Premetto che lavoro per Autostrade per l'Italia dall'anno 2015, sono impiegato presso l'unità tecnica, con ruolo di ingegnere "specialista manutenzioni"; ai tempi i miei superiori erano gli ingegneri MELIANI (Responsabile Ufficio Tecnico) e STRAZZULLO (Responsabile Tecnica e Impianti). Nell'autunno 2017, come 1 Tronco Genova, eravamo a conoscenza che si dovevano effettuare degli interventi di potenziamento sulle piastre delle barriere fonoassorbenti "Integautos". Interventi che si erano paventati a seguito dei cedimenti delle "Integautos" avvenuti sui viadotti Rezza e Castagna che avevano evidenziato delle problematiche delle barriere "Integautos" alla resistenza alle azioni del vento. Verso l'autunno 2017 fui incaricato dal mio superiore ing. STRAZZULLO di abbattere, laddove possibile, le ribaltine delle barriere fonoassorbenti "Integautos". A vostra domanda rispondo che non penso sia stata una iniziativa personale di STRAZZULLO, ma che la direttiva di abbattere le ribaltine provenisse direttamente da Roma"

(...)

ADR: *"Si, l'ing. MARIGLIANI Stefano, allora Direttore del 1 Tronco, era al corrente che stavamo provvedendo ad abbassare le ribaltine delle barriere fonoassorbenti "Integautos". Continuando la risposta che precede, possa dire che una volta finito di abbassare le ribaltine (attività che per quanto ricordi è durata dall'autunno 2017 al Natale dello stesso anno) nel gennaio 2018, a seguito delle lamentele dei cittadini, dovute all'incremento del rumore proveniente dall'autostrada, l'ing. STRAZZULLO mi disse per i ponti e viadotti per i quali tali ribaltine erano state abbassate, di iniziare ad alzarle laddove c'erano lamentele, in quanto ne aveva parlato con la Direzione Generale, non so dire con chi, ed Aveva ricevuto tale disposizione. Ogni volta che provvedevo a rialzare le ribaltine su un viadotto lo comunicavo via mail a STRAZZULLO, MELIANI ed all'ufficio della Direzione Generale "Progettazione Coordinamento Protezioni Antirumore" cui faceva capo l'ing. PAMPANA"*

DOMANDA: *Prima di rialzare le ribaltine delle barriere "Integautos", come ASPI, anche attraverso consulenti/ditte esterne, provvedevate ad eseguire delle prove finalizzate a verificare la tenuta delle barriere alle azioni esterne quali vento e/o altro anche per scongiurare il ripetersi degli eventi del Rezza e Castagna che avevano messo in pericolo la circolazione e l'incolumità degli utenti dell'autostrada?*



RISPOSTA: "prima di provvedere al rialzo delle ribaltine "Integautos" non eseguivamo, come ASPI, nessuna prova specialistica per verificare la tenuta delle barriere alle azioni esterne (pull-out e/o altro); andavamo sul posto e provvedevamo al solo rialzo delle ribaltine. Io personalmente confidavo che, qualora ci fossero stati pericoli per la circolazione, i miei superiori (STRAZZULLO, MELIANI e MARIGLIANI) e le altre persone delle strutture centrali di Aspi Roma, avrebbero preso dei provvedimenti immediati atti a scongiurare qualsiasi pericolo."

ADR: "Laddove le ribaltine non si potevano abbattere non ci venne data nessuna disposizione in merito. Che io sappia, anche successivamente al rialzo delle ribaltine, nelle more degli interventi di retrofitting (potenziamento delle barriere "Integautos"), il Tronco autostradale, anche nelle giornate in cui vi era vento forte, non ha intrapreso nessuna azione atta a monitorare che non avvenissero cedimenti e/o a mitigare gli effetti del vento sulle barriere "Integautos".

ADR: "personalmente, insieme ad altri miei colleghi, ho partecipato a qualche riunione in cui si trattava il tema dell'abbassamento e del rialzo delle ribaltine delle barriere "Integautos", ad alcune di queste riunioni vi ha partecipato anche l'ing. Marigliani, Direttore del 1 Tronco".

In data 23.12.2019 è stato sentito a sit **NANNI Mirko** (attuale direttore 1° tronco Genova) il quale ha riferito che i tecnici di ASPI gli hanno parlato dell'esistenza di criticità progettuali e di esecuzione relative alle barriere INTEGAUTOS che determinavano ricadute sulla sicurezza. Per tale motivo aveva immediatamente disposto una serie di misure per garantire la sicurezza della circolazione, che comprendeva l'immediato abbattimento a tre metri delle barriere INTEGAUTOS, laddove ribaltabili, e comunque l'abbassamento a tre metri anche delle altre e la creazione di una corsia interdetta al traffico con velocità ridotta sull'altra corsia.

Si riporta di seguito parte del testo delle dichiarazioni:

ADR: i tecnici di ASPI mi hanno riferito di criticità progettuali e di esecuzione relative alle barriere INTEGAUTOS. Mi hanno, altresì, riferito che tali criticità determinano ricadute sulla sicurezza. Per tale motivo ho immediatamente disposto e sto disponendo tutta una serie di misure per garantire la sicurezza della circolazione.

In linea di estrema sintesi tali misure, che sono via via in continuo aggiornamento, comprendono l'immediato abbattimento a tre metri delle barriere INTEGAUTOS, laddove ribaltabili, e comunque l'abbassamento a tre metri anche delle altre e la creazione di una corsia interdetta al traffico con velocità ridotta sull'altra corsia. In questo modo un eventuale cedimento per l'azione del vento della barriera non comporterebbe un'interferenza con la circolazione.

In relazione alla fase successiva è previsto lo sfilamento delle barriere con riduzione ad un metro di altezza e la verifica ai sensi della NTC 2018.

In relazione alle barriere senza ribaltina è previsto l'immediato sfilamento se il tempo rispetto alla riduzione a tre metri è sostanzialmente identico.

Particolarmente significativo è, infine, anche l'interrogatorio reso davanti al Pm in data 20.01.2020 da **TOMASI Roberto** il quale ha dichiarato (all. 10):

- di essere venuto a conoscenza delle criticità delle barriere integrate INTEGAUTOS nell'estate del 2017 ("Per quanto mi riguarda ho appreso incidentalmente di alcuni problemi sulle Integautos nell'estate 2017 (credo a luglio). Nell'ambito delle verifiche periodiche di esercizio sulla A14 mi era stato riferito, credo dal RUP (Scotto Lavina) per i lavori di



ampliamento della A14, che dalle prove risultava che alcuni tirafondi si sfilavano con forze inferiori a quelle previste");

- di aver incaricato l'ing. DI LORENZO Alessandra di ASPI ad effettuare dei calcoli speditivi al fine di accertare la resistenza all'azione del vento delle barriere INTEGAUTOS e che questa le aveva riferito che, nella zona di Genova, le stesse erano sottodimensionate del 50% ("Investì così l'ing. Di Lorenzo che si occupa all'interno della mia struttura di calcoli strutturali. Non so di preciso quali accertamenti abbia effettuato l'ing. Di Lorenzo ma ricordo che mi disse (e mi mandò delle email a riguardo) che c'era un problema progettuale in relazione al calcolo della pressione da vento sui pannelli e che per la A14 si era riscontrato un deficit di coefficiente di sicurezza pari a circa il 20% e per la Liguria pari al 50%. Ricordo anche se non in modo preciso che la Di Lorenzo mi disse, o forse scrisse nei calcoli allegati, che c'era anche un problema di calcolo della resistenza progettuale legato al fatto che la resina non era certificata e quindi non si sapeva quanto tenesse").

- di avere, di conseguenza, posto al corrente di tale criticità l'Ing. CASTELLUCCI Giovanni, allora Amministratore Delegato di ASPI, in data 03 agosto 2017 ("A quel punto ho preso atto che non si trattava più di un problema di cattiva posa in opera sulla A14, ma di un problema, potenzialmente serio, di errata progettazione delle barriere Integautos non solo sulla A14 ma anche sulle autostrade della Liguria e forse anche altrove (...).

Per affrontare la situazione riferii queste informazioni all'Ing. Castellucci che era all'epoca l'amministratore delegato e mio diretto superiore. Castellucci mi disse inizialmente di non essere a conoscenza della situazione e mi disse a quel punto di interessarmi della questione e trovare adeguate soluzioni.

A quel punto io mi attivai per richiedere informazioni innanzitutto ai progettisti di Spea e ricordo che parlai sicuramente con Galatà e Ferretti. Appresi così con stupore da Galatà e Ferretti che il problema era noto ed era sorto nel dicembre 2016 in Liguria, lo non sapevo assolutamente nulla di questo e come ho già evidenziato ero convinto di aver accertato un nuovo problema e di essere stato incaricato dall'amministratore delegato di interessarmi di un problema nuovo. Appresi comunque da Ferretti che effettivamente c'era un problema di progettazione.

In ogni modo evidenzio che ho parlato con Castellucci delle barriere Integautos almeno due altre volte. La prima quando Castellucci mi chiamò nel suo ufficio e mi presentò Fornaci, che era già lì presente, dicendomi che per le barriere era quello l'uomo giusto da incaricare. Prendo atto che di tale incontro con Castellucci e Fornaci vi è menzione nelle trascrizioni di Vezil. Confermo effettivamente e credo proprio si riferiscano al mio incontro con Castellucci di presentazione di Fornaci).

- che all'inizio di ottobre o fine settembre, BERTI e DONFERRI gli chiesero un incontro per la questione delle barriere Integautos e gli dissero che loro erano molto avanti nello studio di quelle problematiche, che si erano avvalsi di un consulente esterno (Ing. Piacentini Luca, n.d.c.) e che stavano avviando un piano di retrofitting coinvolgendo tutte le direzioni di tronco interessate. Gli dissero, anche in termini un po' coloriti, che era "loro" competenza e di "non fare il primo della classe";

- che successivamente a tale incontro con BERTI e DONFERRI, era tornato a parlarne con CASTELLUCCI, il quale aveva acconsentito affinché se ne occupassero Berti e Donferri;

("Non ricordo con precisione in quale giorno, ma riterrei all'inizio di ottobre o fine settembre, ricordo che Berti e Donferri mi chiesero un incontro per la questione delle barriere Integautos. Ricordo che arrivarono una sera nel mio ufficio e sostanzialmente mi dissero, che loro erano



molto avanti nello studio di quelle problematiche (ricordo che Donferri agitò un plico di carte sostenendo che lì dentro c'erano studi approfonditi sul tema), che si erano avvalse di un consulente esterno e che stavano avviando un piano di retrofitting coinvolgendo tutte le direzioni di tronco interessate. Mi dissero, anche in termini un po' coloriti, che era loro competenza e di non fare il primo della classe.

lo riferii a Berti e a Donferri che mi era stato indicato da Castellucci di effettuare degli approfondimenti e che non ero partito di mia sponte per invadere il loro campo. A quel punto non ricordo bene che cosa mi risposero ma ritengo che abbiano detto una cosa del tipo sai che Castellucci fa così ma comunque rimane di competenza nostra e lo vogliamo fare noi. Io a quel punto non avevo motivi particolari per contrappormi e decisi di assecondare la loro richiesta e ovviamente di parlarne con Castellucci.

Tra me e me ho considerato che evidentemente tutti sapevano di questa storia e io ero finito inconsapevolmente in mezzo a quella questione.

..... omissis

Tornai quindi pochissimi giorni dopo da Castellucci, gli riferii che erano venuti Berti e Donferri dicendo che volevano occuparsi loro della questione che era di loro competenza. Castellucci acconsentì e anche in quel caso ebbi l'impressione che fosse già informato della cosa").

- che nell'ottobre 2018 gli venne riferito dai direttori di tronco interessati alla problematica delle INTEGAUTOS (tra gli altri MARIGLIANI) che DONFERRI aveva dato indicazione di abbattere tutte le barriere con ribaltina per ridurre le criticità riscontrate

("Mi si chiede quando sono venuto a conoscenza della questione delle barriere Integautos e dell'abbassamento parziale delle ribaltine quale tentativo di ridurre la criticità.

Devo dire che fino all'ottobre 2018 io non avevo più seguito la questione barriere Integautos e nulla sapevo circa le disposizioni che avevano dato Berti e Donferri per gestire la problematica. Solo nelle prime riunioni con i direttori di tronco (deposito stralci di presentazione di riunioni dell'ottobre 2018 con i vari direttori di tronco) mi venne riferito dai direttori di tronco interessati al problema, ricordo tra gli altri Marigliani, che Donferri aveva dato indicazione di abbattere tutte le barriere con ribaltina per ridurre le criticità riscontrate. Donferri mi disse a tale proposito che c'erano studi che dimostravano la sicurezza della circolazione con le ribaltine abbassate, lo ho ritenuto sufficiente questa rassicurazione che veniva da dirigente competente che sapevo che già dall'anno precedente aveva affrontato il problema. All'uopo esibisco documento della struttura DCOP attestante, tra l'altro, le attività di abbassamento delle ribaltine nei periodi precedenti alla mia direzione. Questo documento l'ho acquisito successivamente al dicembre 2019

ADR: non ho mai visto questi studi citati da Donferri neppure oggi che sono amministratore delegato e direttore generale e ovviamente ho chiesto di portarmi tutta la documentazione relativa alla sicurezza delle barriere; in quel momento però non avevo motivo per ritenere che gli studi indicati da Donferri non esistessero o non fossero validi.

- che il direttore del 1° Tronco di Genova, Ing. NANNI Mirko (che aveva preso il posto di MARIGLIANI) gli disse che alcune barriere erano state rialzate da altre parti per ovviare a problemi di rumore ma che aveva verificato che non c'erano dei problemi di sicurezza. In particolare gli disse che aveva verificato che non c'erano barriere deformate e che pertanto non c'erano problemi. NANNI gli riferì che le disposizioni relative all'abbassamento e poi al rialzamento erano state date a voce da DONFERRI MITELLI Michele.

ADR: mi si chiede che cosa abbia fatto ASPI per garantire la sicurezza nel frattempo visto che il problema si era evidenziato fin dal 2017. Per quanto posso riferire io devo dire che il direttore di tronco Nanni (che aveva preso il posto di Marigliani) mi disse che alcune barriere erano state rialzate da altre parti per ovviare a problemi di rumore ma che aveva verificato che non c'erano



dei problemi di sicurezza. In particolare mi disse che aveva verificato che non c'erano barriere deformate e che pertanto non c'erano problemi, lo ho accettato quella valutazione; per la verità avevo già chiesto se esisteva un documento che indicasse perché erano state abbassate, sulla base di quali valutazioni e indicasse concretamente dove erano state poi rialzate. Nanni mi riferì che queste disposizioni relative all'abbassamento e poi al rialzamento erano state date a voce da Donferri e non era disponibile alcun documento del tipo da me richiesto. Non ho dunque precisa conterza dei motivi per cui alcune barriere siano state rialzate. Comunque non mi è stata evidenziata alcuna criticità sulla sicurezza.

- che le prove di pullout sulle barriere fonoassorbenti "Integautos" fatte a ottobre 2019 non sono tranquillizzanti anche in relazione alla resistenza delle barriere agli urti:

Finalmente ad ottobre 2019 gli uffici produssero questa procedura e i campionamenti con le prove di pullout poterono iniziare. Io chiesi che la procedura venisse inviata anche ai vari uffici ispettivi territoriali del Ministero unitamente alle varie altre prove che stavamo effettuando sulla rete.

I risultati delle prove di pullout evidenziatemi a novembre non sono stati tranquillizzanti perché varie prove hanno dato esiti inferiori non solo alla nostra stima circa la capacità di resistere all'azione del vento ma anche in relazione alla capacità di resistere agli urti

Dalle importanti dichiarazioni dell'attuale amministratore delegato di ASPI, Ing. TOMASI Roberto, è emersa la conferma che i vertici di ASPI - e in particolare CASTELLUCCI Giovanni, BERTI Paolo, DONFERRI MITELLI Michele - erano a conoscenza della difettosità delle barriere integrate antirumore denominate "Integautos" sin dall'agosto 2017.

L'azione adottata dagli stessi - nonostante si fossero già verificati dei cedimenti delle predette barriere e nonostante l'accertamento (da parte di alcuni ingegneri incaricati da Aspi) della elevata pericolosità delle stesse per i veicoli in transito specie in caso di vento - è stata quella di ordinare, attraverso l'emanazione di diverse "Disposizioni di servizio", l'abbattimento della parte superiore delle ribaltine (laddove queste lo consentivano), nei tratti delle autostrade liguri.

Tuttavia, siccome tali disposizioni avevano causato le lamentele di quei cittadini le cui abitazioni insistevano nei pressi delle barriere che non assolvevano più la funzione di fonoassorbenza - avevano disposto il rialzo delle ribaltine, nonostante la consapevolezza della loro inidoneità alla resistenza alle pressioni del vento.

Al contrario, laddove l'abbattimento della parte superiore delle barriere non era possibile, le stesse erano lasciate in esercizio, mantenendo una situazione di rischio.

Un importante riscontro a quanto riferito dai sommari informatori è costituito da alcune **mail agli atti** (all. nr. 12) con le quali l'ufficio "Area Inquinamento Acustico" di ASPI ha dato indicazioni al personale del 1° Tronco Genova su come rispondere alle lamentele dei cittadini (sorte dopo l'abbassamento delle barriere fonoassorbenti di protezione Intergautos) attraverso un testo predeterminato uguale per tutti nel quale (come riferito dalle sommarie informazioni in precedenza riportate) in cui veniva fatto riferimento alla fittizia esigenza di consentire delle ispezioni, nonché alcune delle numerose mail intercorse tra il predetto ufficio di ASPI ed i cittadini.

Agli atti vi sono altresì alcune mail esibite in data 30.12.2019 dall'ing. DELLA LONGA Luca (impiegato presso la sede del 1° Tronco Genova di ASPI) ove vengono elencate le tratte autostradali in cui, a seguito delle segnalazioni pervenute, è stato disposto il rialzamento delle ribaltine (cfr. allegato nr. 13).



Particolarmente significativa poi è anche una **conversazione WhatsApp** tra **CASTELLUCCI Giovanni** e **BERTI Paolo** (rinvenuta sul telefono in uso a **CASTELLUCCI Giovanni** la cui copia forense è stata effettuata in data 22.08.2018, cfr. allegato nr. 20). In particolare, in data 04.04.2017, alle ore 09.51, **BERTI Paolo** ha inviato a **CASTELLUCCI Giovanni** due foto delle barriere fonoassorbenti modello integautos del viadotto Rezza: una raffigurante le barriere piegate verso la carreggiata (allegato 21) ed un'altra che mostra la piastra di ancoraggio delle barriere con i tirafondi posteriori sfilati (allegato 22). Poco dopo, alle ore 09.56, **CASTELLUCCI Giovanni** ha risposto a **Berti** a tale messaggio dicendo ironicamente "*Grazie. Le barriere te ha progettate Renzo Piano? A onda? GC*" (allegato 20). Si tratta di conversazione che comprova chiaramente quanto riferito dai sommari informatori circa la consapevolezza da parte di **Castellucci** della problematicità delle barriere.

5. La consulenza tecnica disposta dal PM.

Un ulteriore riscontro dell'effettiva sussistenza di problematicità e pericolosità delle barriere di contenimento **Intergautos** e della inidoneità della soluzione adottata da **Aspi** è costituita dalla relazione tecnica redatta dall'**ing. Migliorino**.

Al riguardo si osserva che, nel corso dell'attività d'indagine, è stata disposta **consulenza tecnica** da parte della Procura con affidamento dell'incarico all'**ing. Placido Migliorino Placido** al fine di accettare la correttezza della progettazione e installazione delle barriere integrate **Intergautos**, poste sulla rete autostradale in concessione ad **Aspi** e ricadenti nel circondario di Genova, e dell'iter di abbassamento e successivo rialzamento delle ribaltine delle stesse disposto dai vertici di **Aspi**.

Nella sua relazione tecnica del 18.01.2020 il predetto ha accertato gravi carenze individuabili "*nella inadeguatezza dei diversi livelli di progettazione, nella esecuzione non a regola d'arte dei lavori e infine nella omissione di atti necessari a garantire la staticità e la corretta installazione del sistema barriere*".

L'esperto ha concluso dicendo che "*l'opera, pertanto, non risulta conforme né alle norme tecniche né alla buona pratica costruttiva e le criticità rilevate possono creare pregiudizio alla sicurezza della circolazione e alla pubblica incolumità*".

In particolare, l'**ing. Migliorino** ha accertato la presenza di gravi criticità nei progetti delle barriere integrate fonoassorbenti **Intergaudos** che, come emergente dallo stesso manuale di installazione e utilizzo, sono chiamate ad assolvere sia una funzione antirumore sia una funzione di sicurezza.

Il consulente ha evidenziato che, ai sensi dell'art. 4 comma 3 L. 1086/71, il progetto dell'opera deve essere tale da far risultare "*in modo chiaro ed esauriente le calcolazioni eseguite, l'ubicazione, il tipo, le dimensioni delle strutture e quanto altro occorre per definire l'opera, sia nei riguardi dell'esecuzione sia nei riguardi della conoscenza delle condizioni di sollecitazione; una relazione illustrativa in duplice copia firmata dal progettista e dal direttore dei lavori, dalla quale risultino le caratteristiche, le qualità e le dosature dei materiali che verranno impiegati nella costruzione*".

Nel caso in specie sono state rilevate criticità, ad esempio, con riferimento ai criteri di calcolo da inserire nei progetti e, in particolare, con riferimento a quello relativo all'azione del vento, prescritto dal certificato di omologazione n. 162 del 05/10/2010 e dal parere espresso dal Consiglio

Superiore dei Lavori Pubblici, n. 6/2009, reso nell'adunanza del 17/12/2009 che sul punto espressamente prevedeva: "un ulteriore aspetto rilevante è quello correlato all'ingombro verticale della componente acustica che come sinteticamente relazionato comporta un ulteriore verifica per le sollecitazioni indotte dal vento. In tal senso nei citati documenti dovrà essere chiaramente esplicitata la necessità da parte del progettista di procedere ad una verifica di resistenza nella condizione più gravosa di installazione significando che la barriera dovrà garantire la prestazione attesa senza alcuna modifica strutturale e quindi nella conformazione tal quale provata".

Tuttavia, il consulente ha accertato, con riferimento ai progetti redatti dopo l'emissione del certificato di omologazione n. 162 del 05/10/2010 (che rendeva, come detto, necessario l'esplicito calcolo dell'azione del vento) gravi criticità, sintetizzate dall'esperto nel modo seguente:

- *carichi mobili assunti arbitrariamente e non corrispondenti ai dettami legislativi;*
- *Impiego di FBR (fibre di carbonio) unidirezionali sprovviste del prescritto CIT (certificato idoneità tecnica) rilasciato da Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici¹;*
- *Verifiche limitate a "parti strutturali localizzate, e non estese anche al viadotto nella sua globalità²;*
- *Inadeguata valutazione dell'azione del vento con esplicito riferimento sia alla definizione della rugosità del terreno che al fattore di bordo che determina, alle estremità laterali della barriera incrementi delle azioni dell'ordine del 90% (sicura concusa del crolli registrati a novembre 2016 e gennaio 2017 nei viadotti Rio Castagna e Rezza)*
- *Impiego di resine INGHISOL non certificate e quindi di scarsa affidabilità prestazionale;*
- *Inadeguata valutazione e verifica dell'azione di sfilamento dei tirafondi di ancoraggio della piastra di base, con omissione del calcolo dell'aderenza della resina INGHISOL sia sulla superficie dell'acciaio che sul calcestruzzo;*
- *Omissione delle verifiche delle saldature presenti nel collegamento di base;*
- *Errata ipotesi di piastra di base 430x400x30 infinitamente rigida. La reale deformabilità della piastra ha determinato e continua a determinare incrementi rilevanti negli sforzi assiali che agiscono sui tirafondi;*
- *Omissione di ogni valutazione sugli effetti dell'urto da incidente sul sistema del collegamento di base ed in particolare sugli sforzi di trazione che agiscono sui tirafondi. La ridotta capacità di produrre aderenza da parte della resina INGHISOL, conferisce alla*

1 Al riguardo si osserva che il consulente Migliorino (pag.21-22 della relazione) ha precisato che il paragrafo 11.1 punto c) delle NTC 2008 prescrive che l'impiego di materiali ad uso strutturale, è consentito nel caso in cui, a seguito di istruttoria da parte del Servizio Tecnico Centrale, il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rilasci specifico Certificato di Idoneità Tecnica. Solamente con decreto n. 220 del 09/07/2015 il C.S.LL.PP ha approvato le linee guida per l'uso di tali materiali. Da tale data i produttori avevano 1 anno di tempo per poter dotare le FBR del prescritto certificato di idoneità, rilasciato dal CSLI.PP. La prima certificazione di tali prodotti strutturali è avvenuta solo nel 2017. Conseguentemente il materiale utilizzato per il rinforzo strutturale non era dotato, all'epoca dell'installazione, dei requisiti di certificazione previsti dalla norme di settore e non avrebbe potuto essere accettato.

2 Il consulente ha precisato (pag. 22 della relazione) che le verifiche riguardano, pertanto, solamente gli effetti locali generati dalle barriere sulle strutture, e non anche gli effetti globali che possono determinarsi, ad esempio per l'azione del vento sulle strutture in elevazione. Inoltre, nessun riferimento è inserito in relazione per l'incremento del carico permanente dovuto al peso proprio delle barriere.

Conseguentemente le verifiche, per le quali si manifestano incoerenze di calcolo delle azioni anche per gli effetti locali citati, devono considerarsi parziali e certamente non esaustive e corrispondenti agli obblighi normativi che, al contrario, impongono al progettista di certificare il corretto dimensionamento di ogni singolo componente strutturale.



barriera anche un rischio di inadeguatezza agli incidenti stradali, seppur il sistema sia stato sottoposto a crash;

- In alcuni casi, indicati nei paragrafi precedenti, è stata riscontrata l'omissione totale di verifiche relative al sistema di collegamento di base ed all'azione del vento sulle barriere.*

Tutte o alcune di tali gravi inadeguatezze progettuali si sono riscontrate nei progetti, successivi al 2010, delle barriere installate nelle tratte autostradali già indicate e che di seguito si riepilogano:

Autostrada A12 Genova - Sestri Levante da pk 0+800 a pk 46+000. Comuni di Genova, Bogliasco, Sori, Recco, Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna ed in particolare nei seguenti viadotti: Viadotto Veilino ubicato alla prqg. Km 4 - 766 Viadotto Bisagno ubicato allaprog. Km 5 -500 Viadotto Sturi a ubicato alla prog. Km 9 -0.150 Viadotto Rio Castagn a ubicato alla prog. 11 - 100 Viadotto Rio Poggio ubicato alla prog. 17-360 Viadotto Sori ubicato alla prog. 19 -990 Viadotto Fono ubicato alla prog. 28 - 340 Viadotto Ce risola ubicato allaprog. 23 -541 Viadotto Tuia ubicato alla prog. 31 - 333 Viadotto Rezza ubicato alla prog. 41 - 347 Viadotto S empier dicanne ubicato alla prog. 38 - 6 70 Viadotto Ente II a ubicato alla prqg. 40 -890

Autostrada A10 da pk 24+000 a pk 38+300. Comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore; Autostrade A10 da pk 0+000 a pk 10+600 e da pk 12+000 a pk 19+000 e A26 da pk 0+000 a pk 7+000. Comuni di Genova e Arenzano;

Autostrada A7 da pk 100+820 a pk 106+282. Comuni di Isola del Cantone e Rocco Scrivia;

Autostrada A26 da pk 33+050 a pk 37+500. Comuni di Rocca Grimalda, Silvano D'Orba, Ovada. A parere del consulente, anche i progetti redatti prima dell'emissione del certificato di omologazione n. 162 del 05/10/2010, richiedevano da parte del progettista verifiche per l'azione del vento. Tuttavia, tali progetti raramente contengono capitoli specifici, con la conseguente sussistenza di una inadeguata valutazione progettuale con possibili pregiudizi sulla sicurezza della circolazione e sulla pubblica incolumità. Ciò ha riguardato le seguenti tratte autostradali:

Autostrada A12 da pk 46+470 a pk 48+950. Comune di Sestri Levante ed in particolare nei seguenti viadotti: INTERVENTO 1 - Viadotto Rio Costarossa INTERVENTO 2 - Viadotto Stafferà INTERVENTO 4 - Viadotto S. Bernardo INTERVENTO 6/7 - Viadotto Valle Ragone INTERVENTO 9/11 - Viadotto Torrente Giomolo INTERVENTO 14 - Viadotto Rio Battana INTERVENTO 15 - Viadotto Rio Battana INTERVENTO 16 - Viadotto Rampa di svincolo INTERVENTO 16 - Viadotto Rampa di svincolo

Autostrada A10 da pk 19+218 a pk 25+609. Comuni di Varazze, Cogoleto, Arenzano;

Autostrada A26 da pk 15+540 a pk 19+700. Comuni di Campo Ligure e Rossiglione;

Autostrada A7 da pk 126+189a pk 127+322 dir. GE e da pk 127+979a pk 127+639 dir. MI. Comune di Genova località Bolzaneto;

Autostrada A10 da pk 7+096 a pk 7+556. Pineta Rexello;

Autostrada A10 località Villa Pallavicini da pk 5+720 a pk 6+635;

Autostrada A10 località Chiaravagna dapk3+716apk 2+964;

Autostrada A12 Comune di Lavagna da pk 42+213 a pk 42+965;

Autostrada A12 Comune di Rapallo da pk 28+600 a pk 28+900;

Autostrada A7 Comune di Genova-Valpolcevera-da pk131+194 pk 131+949;

Autostrada A7 Comune di Genova - Valpolcevera - da pk 128+830 a pk 130+192 carr. sud;

Autostrada A10 Località Prà da pk 11+332 a pk 12+267;

Autostrada A10 Località Voltri - da pk 10+534 a pk 11+332.



Ulteriori profili di criticità sono stati individuati con riferimento alla installazione delle barriere.
Al riguardo il consulente ha evidenziato l'importanza dei certificati di corretta installazione.

L'art. 5 ultimo capoverso delle istruzioni tecniche allegate al D.M. Infrastrutture 21/06/2004 n.2367, prevede l'obbligo di certificare la conformità dei dispositivi di ritenuta anche con riferimento ai materiali utilizzati e alla loro installazione, dopo una verifica in contraddittorio tra DL e ditta installatrice. In particolare, in seguito all'avvenuta dichiarazione di conformità del prodotto da parte del Produttore, deve seguire la verifica da parte del Responsabile Tecnico e del Direttore Lavori, consistente in un controllo della conformità del prodotto con quanto dichiarato, e delle modalità di installazione con quanto indicato nel manuale d'uso e installazione.

L'esito di tali verifiche deve essere riportato nel "*certificato di corretta posa in opera*", sottoscritto dalle parti.

Tale disposto legislativo è stato successivamente modificato dall'art. 79 - Requisiti di ordine speciale - del D.P.R. n.207/2011 che, al comma 17, recita: "*per i lavori della categoria OS 12-A, ai fini del collaudo, l'esecutore presenta una certificazione del produttore dei beni oggetto della categoria attestante il corretto montaggio e la corretta installazione degli stessi*". L'entrata in vigore di tale disposto legislativo è avvenuta a seguito di successive integrazioni e/o modifiche del D.P.R. medesimo, e in particolare per gli effetti di cui al D.L. n.73 del 06/06/2012, che ne disponevano l'efficacia dopo 361 + 180 giorni di proroga dalla data di entrata in vigore del D.P.R. n.207/2010 (08/06/2011).

L'articolazione di tutte le richiamate disposizioni legislative, quindi, disponeva che l'art.79 comma 17 potesse essere applicato per i contratti sottoscritti dal 30.11.2012.

Al riguardo il consulente ha accertato che il progetto "Macrointerventi 16-17" dell'Autostrada A7 da pk 100+820 a pk 106+282 comuni di isola del Cantone e Rocco Scrivia ricade in quest'ultima fattispecie, e pertanto il certificato di corretta posa in opera avrebbe dovuto essere emesso dal produttore, ossia ASPI. Tuttavia, nonostante le richieste fatte dal consulente Migliorino (e in particolare al responsabile del procedimento ing. Luzzo), tale certificato non è mai stato reso disponibile.

Ulteriori carenze sono state riscontrate anche con riferimento ai certificati di ultimazione dei lavori.

Il consulente, in particolare, ha evidenziato che le attività del Direttore dei Lavori devono essere finalizzate non solo a consentire l'esecuzione delle opere in conformità al progetto ma anche, e principalmente, in conformità alle buone regole di esecuzione che prescrivono, tra l'altro, l'obbligo di utilizzare "materiali dotati dei requisiti di legge, tra i quali rientra anche la certificazione CE o documenti equipollenti.

Nel caso delle barriere INTEGAUTOS, il Direttore dei Lavori non avrebbe dovuto consentire l'utilizzo delle resine non certificate INGHISOL e delle fibre di carbonio.

Inoltre, la legislazione vigente conferisce al Direttore dei Lavori la facoltà, nel caso in cui siano presenti errore progettuali o materiali non certificati, di predisporre adeguata **perizia di variante** da sottoporre all'esame del Responsabile del procedimento e della Stazione Appaltante, per risolvere le criticità rilevate durante l'esecuzione dei lavori.



Nel caso in esame la Direzione dei Lavori solamente in alcuni casi, e più specificatamente nei lotti interessati dal crollo del 2016 e 2017, ha predisposto la redazione di perizie di variante anche per la modifica del sistema di ancoraggio.

Tuttavia dette perizie di varianti non fanno alcun riferimento all'errore progettuale e all'uso di materiali non certificati e motivavano le varianti sul sistema di ancoraggio dei viadotti Rio Castagna e Rezza della A12 unicamente facendo riferimento a difetti di posa in opera e a fenomeni meteorologici di carattere eccezionale.

Al contrario, il Consulente ritiene che tali disegni siano stati determinati da inadeguate valutazioni progettuali, oltretutto dall'impiego di materiali non certificati che si sono dimostrati, per quanto ispezionato e testato inadeguati a resistere agli sforzi di sfilamento generati dalle sollecitazioni esterne e principalmente dal vento, anche non aventi carattere eccezionale.

Certamente anche un difetto di posa ha influito sul collasso e sulla scarsa aderenza prodotta dalla resina, ma non è la sola causa come vuol far intendere ASPI.

In tutti gli altri lotti interessati dalle stesse problematiche, invece, non è stata predisposta alcuna perizia di variante in relazione al sistema di collegamento di base e ciò, ad avviso del consulente rappresenta un errore di valutazione assimilabile ad un errore progettuale.

Ulteriori carenze sono state riscontrate anche con riferimento ai collaudi statici.

Ai sensi della normativa vigente all'epoca della redazione dei progetti delle barriere Intergautos (art. 9.1 delle NTC2008), le opere non possono essere messe in esercizio prima della effettuazione del collaudo statico e, solo dopo i necessari accertamenti statici e progettuali, con esito favorevole, le opere possono essere messe in esercizio.

Nel caso delle barriere Intergautos non sono stati eseguiti i collaudi statici delle barriere integrate, per diverse tratte autostradali (A12 da pk 0+800 a pk 46+000; A10 dapk 5+720 a pk 6+635; A10 da pk 3+716 a pk 2+964; A10 da pk 0+000 a pk 10+600; A10 da pk 24+000 a pk 38+300; A26 da pk 0+000 a pk 7+000) che pertanto non avrebbero dovuto nemmeno essere messe in esercizio. Ciò in particolare, tenuto conto delle criticità progettuali esistenti e al fine di garantire adeguati standard di sicurezza.

Con riferimento invece ai certificati di collaudo effettuati il consulente Migliorino ha evidenziato che gli stessi non sono conformi con quanto prescritto dal già menzionato art. 9.1 NTC 2008, in quanto presentano una serie di carenze, tra cui:

- l'assenza di prove di carico sulle barriere INTEGAUTOS;
- un inadeguato esame del progetto, della sua impostazione generale e delle relazioni strutturali. A tal proposito l'atto di collaudo non contiene alcun rilievo sulle criticità evidenziate nel Titolo I;
- l'omissione dei necessari accertamenti e verifiche per l'utilizzo di materiali sprovvisti di marcatura CE, ovvero del Certificato di Idoneità Tecnica rilasciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Conseguentemente anche per le tratte autostradali dove è presente l'atto di collaudo statico, tale documento non può considerarsi adeguato a garantire l'idoneità statica delle opere, come prescritto dalle richiamate norme di settore.

In definitiva, il consulente, a pagina 111 e 112 della relazione, ha riepilogato le principali criticità riscontrate nelle barriere Intergautos, consistenti in:



1. *Errori progettuali relativi alla redazione del progetto esecutivo di ogni singola tratta autostradale (...);*
2. *Errori progettuali relativi alla configurazione delle barriere INTEGAUTOS e all'utilizzo dei materiali, contenuti nelle relazioni della società Autostrade per l'Italia Barriera integrata per sicurezza e antirumore da bordo ponte o bordo laterale classe H4 - Manuale di utilizzo e installazione nelle diverse revisioni di aggiornamento. In tale documento si prevede l'utilizzo di una resina di ancoraggio INGHISOL non certificata e che, inevitabilmente, ha manifestato problemi di aderenza sia sotto l'azione del vento che sotto l'azioni di urti provocati da incidenti (...);*
3. *Difetti di posa in opera e montaggio probabilmente correlati sia con l'ammaloramento del calcestruzzo presente nelle solette esistenti che per la presenza di impurità dovute ad una pulizia dei fori prima dell'inghissaggio dei tirafondi. Tali difetti si sono manifestati prevalentemente nei casi in cui le prove pull-out non hanno consentito di raggiungere nemmeno il valore di 50 kN. A tal proposito si segnala che, contrariamente a quanto appena detto, sono stati emessi dai tecnici incaricati i certificati di corretta installazione delle barriere medesime;*
4. *Inadeguatezza delle azioni intraprese dal Direttore dei Lavori che ha consentito l'utilizzo di materiali sprovvisti della certificazione di legge (resina INGHISOL e fibra di carbonio), omettendo di accettare l'esecuzione a regola d'arte che, nel caso di specie, avrebbe dovuto significare un assiduo controllo delle prestazioni fornite dai materiali e della corrispondenza tra le ipotesi di progetto con dette prestazioni reali;*
5. *Predisposizione, redazione e inoltro al Ministero delle Infrastrutture di perizie di variante che nel caso dell'Autostrada A12 dalla pk 0+000 alla pk 46+000, e in particolare per i viadotti Rio Castagna e Rezza, prevedevano di rinforzare l'inadeguato sistema di collegamento di base delle barriere, con costole di irrigidimento e tiranti integrativi, ascrivendone l'incardinamento delle motivazioni che rendevano necessaria la perizia, a difetti di installazione e all'eccezionalità dieventi atmosferici. A tal proposito è stato completamente omesso ogni riferimento all'inadeguatezza sia del progetto esecutivo che delle prescrizioni di installazione, quanto meno nella parte che prevede l'uso di resine non certificate (violazione art. 132 d.lvo 163/2006);*
6. *Omissa redazione di perizie di variante, da parte del Direttore dei Lavori e del Responsabile del Procedimento dei lotti rimanenti in cui sono presenti criticità analoghe a quelle segnalate nei macrolotti 62-63 e 64-65 (individuati nei paragrafi precedenti), al fine di risolvere i problemi illustrati per il collegamento di base e dei tirafondi. Tale circostanza continua ad esporre oggi le strutture a situazioni di rischio per la sicurezza della circolazione;*
7. *Omissione della redazione degli atti di collaudo statici che, nei lotti evidenziati in tabella, non avrebbe dovuto consentire la messa in esercizio delle barriere installate;*
8. *Incompletezza dei contenuti dei certificati di collaudo emessi nei quali il collaudatore statico ha completamente ignorato gli obblighi che gli derivano dalla legislazione vigente di verificare la coerenza e la correttezza delle linee generali dei calcoli eseguiti e del progetto esecutivo. In tali obblighi rientrano inevitabilmente gli accertamenti e le incongruenze segnalate nel Titolo I;*
9. *Mancata emissione dei certificati di corretta posa in opere nei casi evidenziati nella tabella precedente;*



10. Omessa presentazione al Genio Civile o al Comune competente del collaudo statico, nei casi evidenziati in tabella”.

Infine il consulente del pm ha evidenziato che la recente azione intrapresa da ASPI, consistente nello smontaggio dei pannelli fonoassorbenti limitandone l'altezza a 1 - 3 metri dal suolo, comporta soltanto una mitigazione del rischio nei confronti del vento, senza escluderlo, e non esclude neppure i rischi derivanti dall'urto e dall'inquinamento acustico.

Pertanto le barriere, a causa dei difetti e delle carenze che presentano, continuano costituire un rischio per la sicurezza della circolazione.

A parere dell'esperto pertanto che il problema delle barriere può essere risolto in maniera definitiva soltanto con la loro integrale sostituzione.

6. altre sommarie informazioni.

Successivamente all'espletamento della consulenza tecnica del PM, Aspi ha provveduto a calendarizzare, un'attività di abbassamento ad un metro di tutte le barriere “Integautos”, terminata nella prima metà del mese di Gennaio 2020 (all. nr. 15).

Contemporaneamente, ASPI ha iniziato una campagna di prove sul campo, testando la resistenza dei tirafondi degli ancoraggi delle barriere integrate “Integautos”, demandando tali prove a due ditte esterne:

- “C.G.G. S.r.l.” con sede a Piacenza,;
- “GAIA EMPRISE S.r.l.”, con sede in Viggiano (PZ).

Nel corso delle indagini sono stati assunti a sommarie informazioni testimoniali alcuni tecnici dipendenti delle predette società, i quali hanno riferito che i dati emersi dalle prove effettuate hanno evidenziato una problematica molto più severa rispetto a quella preventivata.

In data 10.01.2020 è stato sentito a sit il geom. **FANIETTO Rocco Roberto** della società “GAIA EMPRISE S.r.l.” (cfr. allegato nr. 16), il quale ha riferito che i risultati delle prove di “pull-out” effettuati hanno evidenziato una resistenza dei tirafondi degli ancoraggi delle barriere notevolmente inferiori rispetto a quanto previsto per la prova di resistenza all'urto (80kN) e per la prova di resistenza all'azione del vento. Il predetto ha altresì precisato che si occupa di effettuare le prove pull out su vari tipi di barriere da circa quattro o cinque anni e, in tutto questo tempo, non gli è mai capitato di avere riscontrato una così bassa resistenza agli urti.

Si riporta di seguito parte delle predette dichiarazioni:

DOMANDA: "Può riferire quando sono iniziati, in cosa consistono e quali sono i risultati emersi dalle prove di pull-out da lei eseguiti in qualità di dipendente della società, "GAIA EMPRISE S.r.l.", incaricata di Autostrada per l'Italia S.p.a., sulle barriere fonoassorbenti modello INTEGAUTOS ad effettuare le prove poste in essere sulla tratta autostradale del 1° Tronco di Genova?"

RISPOSTA: "Abbiamo iniziato a fine ottobre 2019 ad effettuare le prove di pull-out sulle barriere fono assorbenti INTEGAUTOS. Di solito in cantiere abbiamo la presenza del Direttore dei Lavori, ing. Andrea Piacentini della società Piacenti Ingegneri S.r.l., oppure c'è personale di altre imprese esterne che ci dà assistenza. Le attività lavorative avvengono esclusivamente in orario notturno. La mia attività consiste nel collegare una barra filettata di prolunga al tirafondo; sopra viene messa una piastra sopra al quale viene posto il martinetto. Poi, piano piano, diamo pressione al martinetto e leggiamo la pressione espressa in BAR, che deve essere poi convertito in kN (Chilo Newton). I tirafondi devono resistere alla forza pari di 80kN per quanto riguarda gli urti, come ci è stato indicato dall'Ing. Di FABRIZIO di ASPI; se il tirafondo si sfila prima annoliamo a quale valore si è sfilato. Questo è il primo STEP. Il secondo STEP è arrivare ad una forza di kN a sfilamento dovuta alle azioni esterne che di volta in volta ci viene indicata dal referente di Autostrada per l'Italia S.p.a.; credo che la differente forza a cui testare la resistenza vari in base all'altezza delle barriere; preciso, tuttavia, che non sono in grado di riferire perché per alcune barriere tale valore sia maggiore di altre."

ADR: "Dalle prove di resistenza che ho effettuato in questi mesi è emerso che diversi tirafondi si sono sfilati ad una forza anche molto inferiore agli 80kN previsti per la resistenza all'urto, altri non hanno raggiunto i kN previsti per la resistenza allo sfilamento dovuta alle azioni esterne; sulle schede che vi esibisco e da me controfirmate trovate diverse indicazioni di resistenza allo sfilamento, che vanno da 80 kN a 173 kN; In diverse schede indichiamo solo il valore di resistenza all'urto; specifico che in questi casi non abbiamo fatto la prova allo sfilamento in quanto la committente società Autostrade ci ha comunicato di fermarci e calcolare solamente il valore di sfilamento per la resistenza agli urti (80 kN); non conosco il motivo perché non ci abbiano chiesto di calcolare la resistenza alle azioni esterne. In quanto noi come società esterna ci atteniamo a quanto ci viene commissionato di eseguire."

ADR: "Mi occupo di effettuare, tra l'altro, le prove di pull-out da circa quattro o cinque anni; tali prove le ho effettuate su vari tipi di barriere e, per quanto di mia memoria, non ricordo di aver mai riscontrato una così bassa resistenza agli urti."

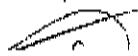
In data 15.01.2020 è stato sentito il geom. **Marsicano Rocco Fabrizio** della società Gaia Emprise srl il quale ha riferito Anche i risultati delle prove di pull-out esibiti dal Geom. MARSICANO hanno evidenziato una resistenza dei tirafondi degli ancoraggi delle barriere notevolmente inferiori a quanto previsto (80kN) per la prova di resistenza all'urto. Ha poi precisato che, in molti casi, Aspi non gli ha commissionato di effettuare anche le prove di resistenza alle azioni esterne. Ha precisato che è circa quattro anni che esegue tali tipi di prove e non gli era mai capitato di vedere dei risultati così negativi, evidenziando che di solito si tratta di prove che vengono fatte prima che le barriere vengano messe in esercizio e non in un momento successivo.

Si riporta di seguito il testo delle dichiarazioni:



ADR: "Dalle prove di resistenza che ho effettuato in questi mesi, è emerso che alcuni tirafondi si sono sfilati ad una forza anche molto inferiore agli 80kN previsti per la resistenza all'urto; buona parte, pur avendo resistito alla forza di 80kN, non hanno raggiunto i kN previsti per la resistenza allo sfilamento dovuta alle azioni esterne (forza compresa tra i 100 kN ed i 180 kN); sui rapporti di prova che vi consegno, controfirmati da me e dai miei colleghi, trovate evidenza delle numerose mancate resistenze allo sfilamento; in diversi rapporti di prova indichiamo solo il valore di resistenza all'urto di 80kN, specifico che in questi casi non abbiamo fatto la prova allo sfilamento in quanto la committente società Autostrade ci ha comunicato di fermarci ed effettuare solamente il primo step; non conosco il motivo perché non ci abbiano chiesto di testare la resistenza alle azioni esterne. In altri rapporti di prova troverete i risultati delle prove suddivisi nei due step, uno a 80kN per la resistenza agli urti, ed il successivo per la resistenza alle azioni del vento, che, come ho detto può variare."

ADR: "Mi occupo di effettuare, tra l'altro, le prove di pull-out da circa quattro anni; solitamente la nostra attività si esplica prima che le barriere vengano messe in esercizio, in un campo prova; per quanto ricordi, questa è la prima volta che effettuo delle pull-out su barriere già in esercizio; per la mia esperienza non mi era mai capitato di rilevare percentuale così negativa di prove di pull-out sulle barriere"



In data 14.01.2020 è stato escusso in atti il Dott. **DI VITA Calogero Pio** della società "C.G.G. S.r.l.", il quale ha dichiarato che i risultati delle prove di pull-out hanno evidenziato una resistenza dei tirafondi degli ancoraggi delle barriere notevolmente inferiori a quanto previsto (80kN per la prova di resistenza all'urto e 169 kN per la prova di resistenza all'azione del vento).

Si riporta il testo delle dichiarazioni:

ADR: "Dalle prove di resistenza che sono state effettuate in questi giorni è emerso che alcuni tirafondi si sono sfilati ad una forza anche molto inferiore agli 80kN previsti per la resistenza all'urto, altri non hanno raggiunto i kN previsti per la resistenza allo sfilamento dovuta alle azioni esterne; altri invece hanno avuto esito positivo. Sui rapporti di prova che vi esibisco e da me controfirmate trovate gli esiti di tutte le attività eseguite dalla società C.G.G. Srl. In diverse schede indichiamo solo il valore di resistenza fino a 80kN; specifico che in questi casi non abbiamo fatto la prova allo sfilamento per valore superiore (160 kN oppure 169 kN) in quanto la committente società Autostrade ci ha comunicato di fermarci e calcolare solamente il valore di sfilamento per la resistenza agli urti (80 kN); non conosco il motivo perché non ci abbiano chiesto di calcolare la resistenza alle azioni esterne. In quanto noi come società esterna ci atteniamo a quanto ci viene commissionato di eseguire"

ADR: sentendo anche il mio collega geometra ORSI Maurizio posso dire che in alcuni casi le Barriere, così come risulta dai rapportini di prova, sono state testate solo agli 80 kN sebbene queste fossero anche di altezza superiore al metro. Nella quasi totalità delle nostre prove, come richiesto da autostrade, ci siamo fermati a verificare la resistenza del tirafondo ad 80 kN;

ADR: "Mi occupo di effettuare, tra l'altro, le prove di pull-out da circa quattro o cinque anni; tali prove le ho effettuate su vari tipi di barriere. Solitamente effettuiamo tali prove di pullout su barriere non ancora in esercizio e nel caso trovassimo dei valori negativi corrispondenti a quelli riscontrati su alcuni tirafondi delle integautos sicuramente le barriere non sarebbero state messe in esercizio e sarebbero state prese le conseguenti azioni per porre rimedio alla accertata criticità."

In data 17.01.2020 è stato effettuato dai militari della Guardia di Finanza un sopralluogo sull'autostrada A12, viadotto TUIA – km. 31 + 328 e sul viadotto Rio San Bernardo - km. 42 + 472 (rapporto di servizio in allegato nr. 23), nel corso del quale hanno assistito ad alcune prove di pull-out effettuate da personale della società "Gaia Emprise S.r.l.", così come incaricata da ASPI. I risultati delle prove effettuate restituivano, in tale occasione, dei risultati particolarmente negativi:

- sul viadotto Rio San Bernardo il 23% delle prove sono risultate non soddisfatte, in quanto i tirafondi si sono sfilati ad una forza inferiore al valore atteso;
- sul viadotto Tuia adirittura l'85% delle prove sono risultate non soddisfatte, in quanto i tirafondi si sono sfilati ad una forza inferiore al valore atteso.

7. le fattispecie incriminatrici.

Passando all'esame delle fattispecie incriminatrici, gli indagati sono accusati in primo luogo del **reato di frode nelle pubbliche forniture** di cui all'art. 356 cp che, come noto, punisce "chiunque commette frode nella esecuzione dei contratti di fornitura o nell'adempimento degli altri obblighi contrattuali indicati nell'articolo precedente", ossia dall'art. 355 cp.

Quest'ultima disposizione punisce la condotta di colui che non adempie "agli obblighi che gli derivano da un contratto di fornitura concluso con lo Stato o con un altro ente pubblico, ovvero



con un'impresa esercente servizi pubblici o di pubblica necessità, fa mancare in tutto o in parte cose od opere che siano necessarie a uno stabilimento pubblico o ad un pubblico servizio”.

La giurisprudenza ha da tempo delineato i contorni della fattispecie criminosa contestata ricomprensivo nel novero dei contratti che costituiscono il presupposto del reato non solo i contratti di somministrazione o fornitura in senso tecnico ma ogni figura contrattuale con la quale vengono stabilite delle obbligazioni di effettuare particolari prestazioni a favore della pubblica amministrazione.

Sul punto la Suprema Corte ha precisato che “*l'art. 356 cod. pen., infatti, punisce tutte le frodi in danno della pubblica amministrazione, quali che siano gli schemi contrattuali in forza dei quali i fornitori sono tenuti a particolari prestazioni*” (C. Cass. n. 11326 del 21/03/1994).

La suprema Corte poi, con riferimento alla fattispecie di cui all'art. 355 (alla quale tuttavia come già detto l'art. 356 cp fa rinvio) ha osservato che “*in tema di inadempimento di contratti di pubbliche forniture, l'espressione "fornitura" di cui all'art. 355 c.p. deve intendersi riferita sia a cose sia a opere, e quindi anche a quel "fare" costituito dalle prestazioni di attività lavorative e tecniche di un'impresa, volte ad assicurare il soddisfacimento delle finalità sottese al servizio pubblico*” (C. Cass. n. 13002/1998).

Sulla stessa linea può essere anche menzionata la pronuncia n. 5185/1987 secondo cui “*il contratto stipulato da una ditta privata con un ente pubblico, quale il comune, avente ad oggetto la fornitura di determinate prestazioni necessarie ad un servizio pubblico, quale è indiscutibilmente il servizio di nettezza urbana e quello diretto ad assicurare l'igiene pubblica rientra nella previsione dell'art. 355 cod. pen., per il quale deve intendersi per "fornitura" sia le cose che le opere e, quindi, anche quel fare costituito dalle prestazioni di materiali e attività tecniche e lavorative di una impresa, volte ad assicurare il soddisfacimento delle finalità sottese al suddetto servizio. (nella specie, e per contratto la ditta dell'imputato si era impegnata ad attuare un'Azione di risanamento della città di Messina, assicurando il disinquinamento batterico dei tratti di mare interessati dagli scarichi della rete fognaria e la derattizzazione di quel territorio; l'imputato aveva dedotto che trattandosi di contratto di appalto e non di fornitura di cose egli doveva essere mandato assolto perché aveva effettuato quanto pattuito, senza che ciò influisse sui risultati attesi dalle operazioni da lui intraprese)*”.

Con riferimento all'elemento soggettivo la Suprema Corte ha precisato che, “*ai fini della configurabilità del delitto di frode in pubbliche forniture, è sufficiente il dolo generico, costituito dalla consapevolezza di consegnare cose in tutto od in parte difformi (per origine, provenienza, qualità o quantità) in modo significativo dalle caratteristiche convenute, o disposte con legge o con atto amministrativo, non occorrendo necessariamente la dazione di "aliud pro alio" in senso civilistico o un comportamento subdolo o artificioso (In motivazione, la Corte ha precisato che la nozione di frode si riferisce ad ogni condotta che, nei rapporti con la P.A., viola il principio di buona fede nell'esecuzione del contratto, sancito dall'art. 1375 cod. civ., e, trattandosi di un fatto oggettivo che danneggia l'interesse pubblico, sono irrilevanti le condizioni psicologiche dei contraenti, ma contano soltanto le modalità di presentazione del bene in relazione a quanto oggettivamente convenuto o disposto con legge o con atto amministrativo)*” (cfr. C. Cass. n. 6905/2016. Nello stesso senso anche C. Cass. N. 28301/2016).

Allo stesso modo in un'altra pronuncia la Suprema Corte ha precisato che l'espressione “commette frode” contenuta nell'art. 356 cod. pen. (frode nell'esecuzione di contratti di forniture militari) non allude necessariamente ad un comportamento subdolo o artificioso, ma si riferisce ad ogni



violazione contrattuale, purché sia effetto di malafede, indipendentemente o meno dal proposito dell'autore di conseguire un indebito profitto o dal danno patrimoniale che possa risentire l'ente committente.

Il dolo richiesto, pertanto, è quello generico, consistente nella consapevolezza di effettuare una prestazione diversa per qualità e quantità da quella dovuta.

Sul punto, ad esempio, nella pronuncia n.38346/2014 la Suprema Corte ha statuito che *"il reato di frode nelle pubbliche forniture (art. 356 c.p.) non richiede una condotta implicante artifici o raggiri, propri del reato di truffa, né un evento di danno per la parte offesa, coincidente con il profitto dell'agente, essendo sufficiente la dolosa inesecuzione del contratto pubblico di fornitura di cose o servizi, con la conseguenza che ove ricorrono anche i suddetti elementi caratterizzanti la truffa è configurabile il concorso tra i due delitti"*. Nello stesso senso anche la meno recente pronuncia C. Cass. 6483/1981.

Passando al caso in esame, con la "Convenzione Unica" ai sensi dell'art. 2 e 82 del D.L. 3 ottobre 2006 nr. 262, convertito nella L. 24.11.2006, nr. 286 e s.m.i. - caratterizzata dalla contemporanea presenza di aspetti pubblicistici e privatistici - lo Stato ha affidato la gestione di un pubblico servizio (esercizio delle strade in modo da garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione come previsto dall'articolo 14 C.d.S.) ad ASPI, la quale, a sua volta, si è obbligata contrattualmente ad effettuare una serie di attività, tra le quali la gestione in sicurezza della rete e l'adeguamento acustico della stessa secondo il citato piano di adeguamento.

In attuazione dell'obbligazione contrattuale assunta nella gestione del servizio, Aspi ha progettato e posto in opera sulla rete autostradale in concessione le barriere integrate di sicurezza (finalizzate a evitare la caduta di detriti dai viadotti in caso di urto incidentale tra veicoli e di contenimento dei veicoli stessi) e fonoassorbenti (finalizzate all'abbattimento di rumore dovuto al traffico veicolare verso i centri abitati), che rientrano nell'ambito di un piano di risanamento acustico nazionale (PRA) presentato da Aspi nel 2007, in aderenza a quanto previsto dalla L. 447/95 (ed. Legge Quadro sull'inquinamento acustico).

Tuttavia, dalle emergenze agli atti e in precedenza esposte, è emerso che ASPI ha posizionato nel territorio del circondario di codesto Tribunale barriere pericolose, mal progettate e non rispondenti ai criteri e coefficienti di sicurezza in particolare in riferimento all'azione del vento ed alle verifiche a ribaltamento, tanto da essersi anche realizzato il concreto ribaltamento di alcune barriere.

Nonostante la piena consapevolezza della situazione, del pericolo e del proprio inadempimento gli indagati hanno mantenuto la situazione di pericolosità, dal momento che non hanno provveduto alla immediata sostituzione o adeguamento dei manufatti, al fine di evitare gli ingentissimi costi che tali attività avrebbero comportato.

E' stata così attuata una soluzione consistente nell'occultare la situazione allo Stato e nel non sostituire o modificare le barriere e semplicemente nel ridurre parzialmente il rischio di ribaltamento abbattendo parte delle ribaltine.

L'abbattimento delle ribaltine è stato effettuato fraudolentemente, senza indicare negli atti e nelle comunicazioni allo Stato ed ai terzi la vera ragione ma indicando falsamente tale azione come necessaria per l'esecuzione di lavori, salvo poi rialzarle laddove erano intervenute proteste da parte della cittadinanza.

Si tratta di comportamenti che vanno ben oltre il malizioso silenzio sulla inidoneità delle barriere (che già da solo secondo la giurisprudenza consolidata sarebbe sufficiente ad integrare la condotta frodatoria). Dalle indagini è infatti emerso un sistematico occultamento della situazione, attuato anche attraverso vari artifici quali come l'abbassamento delle ribaltine adducendo motivi fitizi, il

rialzo delle stesse nei casi nei quali le proteste richiamavano l'attenzione, l'omessa comunicazione delle problematiche allo Stato e addirittura anche il tentativo di aggiustamento di atti presso la Polizia Stradale (come è emerso dalle conversazioni registrate presso l'ufficio di Donferri il 26.09.2020, nel corso della quale il predetto ha riferito “.....ull'Hilti...si scusa...sull'Hilti... sul rio Rezza e sull'altro... devo ottenere l'agibilità rifaccio le analisi, cerco di capire quello che... non creo un effetto domino... mi metto nel cuneo della gestione della prova di crash in ordine alla adattabilità dell'installazione... quello che abbiamo fatto noi... cosa hanno fatto Piacentini e lui? Hanno preso ste piastrette le hanno accoppiate... hanno fatto...non hanno rotto il cazzo...semo andati...c'è pure la la il verbale della Polizia Stradale prima o poi ci scappa la Procura... eppure l'abbiamo raddrizzata....

Ed anche

Donferri:là ti ho dovuto dire perché c'è un problema della Polizia... la Polizia c'ha un rapporto io l'ho visto... e c'è pure il nome tuo....

Vezil: bene...mio perché?

D: c'è pure il nome tuo... non lo so' chi cazzo l'ha dato là in maniera impropria

V: vabbè ok...

D:mo... speriamo...siccome che siamo stati così bravi a raddrizzarli speriamo che non succede niente...”.

Vi è stata dunque una prosecuzione fraudolenta dell'inadempimento delle obbligazioni derivanti dalla convenzione, sia in relazione all'obbligo di garantire la sicurezza nell'esercizio della rete autostradale, sia in relazione all'obbligo di adeguare la rete dal punto di vista acustico mediante strutture a norma e sicure.

Le condotte descritte rientrano dunque pacificamente nella condotta descritta dall'articolo 356 c.p. E' integrata anche l'aggravante di cui all'articolo 355 comma 1 c.p., appositamente richiamata dall'articolo 356 c.p., dal momento che i beni oggetto del reato e della frode, ossia le barriere integrate integautos, sono destinate alle comunicazioni per terra essendo necessarie sia per l'isolamento acustico previsto dalla legge 447 del 26/10/95, sia quali barriere stradali.

La condotta descritta è idonea anche ad integrare **il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti di cui all'articolo 432 c.p.** che punisce la condotta di colui che “pone in pericolo la sicurezza dei pubblici trasporti per terra, per acqua o per aria”, dal momento che è stata creata, e volontariamente mantenuta, una situazione di pericolo per i pubblici trasporti via terra.

Si tratta di reato posto a tutela della pubblica incolumità e, in particolare di reato, a forma libera, pericolo che può essere integrato da qualsiasi comportamento idoneo a determinare un evento di pericolo concreto (C. Cass. n. 49/2009, n. 21833/2006).

Laddove l'evento dannoso si verifichi, viene integrata l'ipotesi aggravata prevista dall'ultimo comma dell'art. 432 cp (circostanza che nel caso in esame fortunatamente non si è realizzata) secondo lo schema del delitto aggravato dall'evento,

Come precisato anche dalla Suprema Corte, sotto il profilo dell'elemento soggettivo, si tratta di reato a dolo generico, consistente nella consapevolezza e volontà di porre in essere una condotta idonea a porre in pericolo la sicurezza dei trasporti.

Sotto il profilo dell'ambito di applicazione, si osserva che la Suprema Corte ha applicato tale disposizione non soltanto con riferimento alle condotte poste in essere sui pubblici trasporti effettuati dallo Stato o da imprese di trasporto pubblico, ma anche alle condotte poste in essere su strade sulle quali transitano pubblici trasporti e tali da porre in pericolo gli stessi (vd. C. Cass. n. 2710/2008).

Nel caso in esame, da un lato, non vi è dubbio che sulla rete autostradale siano transitare anche mezzi di trasporto destinati al pubblico, quali pulmann, mezzi di soccorso o altri mezzi di

trasporto pubblico; dall'altro è stata ampiamente accertata la sussistenza del concreto pericolo che le barriere non reggessero al vento e si abbattessero in tutto od in parte sui veicoli transitanti ad alta velocità sulla tratta autostradale (tanto da essersi verificato anche il cedimento di alcune barriere).

Si ritiene sussistente poi per entrambi i reati anche la contestata aggravante di cui all'articolo 61.9 c.p. in quanto le condotte sono state realizzate in violazione dei doveri derivanti dalla concessione che, come già detto, è connotata dalla commistione di aspetti privastici e pubblicistici.

Sotto quest'ultimo profilo, si osserva che, con la convenzione, viene infatti trasferita dallo Stato al concessionario la pubblica funzione costituita dalla gestione della rete stradale in concessione e dal mantenimento in sicurezza della stessa, implicante anche l'esercizio di poteri pubblicistici (come poteri certificativi, ispettivi e di ordinanza ai sensi del codice della strada), con la conseguenza che i soggetti preposti rivestono anche la qualifica di pubblici ufficiali.

Quanto in particolare alla riferibilità, sotto il profilo oggettivo e soggettivo, delle condotte criminose, si ritiene che le emergenze investigative in precedenza esposte abbiano comprovato chiaramente a carico di tutti gli indagati, in elevato grado, un grave quadro indiziario delle fattispecie di reato contestate.

Al riguardo, in primo luogo, si osserva che dalle indagini (e, in particolare dalla visura camerale e dalle istruzioni di servizio di Aspi agli atti, allegate alla annotazione di pg del 18.02.2020) è emerso che tutti gli indagati, all'epoca dei fatti, ricoprivano ruoli dirigenziali o di alta responsabilità con competenza diretta in relazione alla gestione della rete autostradale e in particolare delle barriere oggetto del presente procedimento.

CASTELLUCCI Giovanni, dal 2005 al mese settembre 2019, era Amministratore Delegato di Aspi e, tra i vari compiti, aveva quello fondamentale di sovrintendere all'andamento della società. **BERTI** Paolo, dal 08.05.2015 al 31.12.2018, era responsabile della Direzione Centrale Operations di Aspi e, tra l'altro, aveva il compito di:

- assicurare la corretta gestione della rete in esercizio attraverso il coordinamento delle Direzioni di Tronco e la vigilanza sull'operato delle stesse;
- assicurare, in coerenza con le normative e con gli obblighi di Convenzione, la progettazione e la realizzazione degli interventi evolutivi sulle opere relative alla rete in esercizio, anche sulla base delle segnalazioni delle Direzioni di Tronco;
- monitorare l'avanzamento dei piani degli interventi definiti e realizzati da parte delle Direzioni di Tronco.

DONFERRI MITELLI Michele, dal 04.04.2016 al 31.12.2018, era responsabile della Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio di Aspi e, tra l'altro, aveva il compito di:

- presidiare e coordinare le attività di progettazione e la realizzazione degli interventi evolutivi sulle opere della rete in esercizio, anche sulla base delle segnalazioni delle Direzioni di Tronco.
- presidiare e coordinare le attività di progettazione e la realizzazione del Piano pluriennale adeguamento gallerie e del Piano pluriennale di risanamento acustico.

MARIGLIANI Stefano, dal 20.06.2016 fino al gennaio 2019, era direttore del 1° Tronco Genova di Aspi e, tra l'altro, aveva il compito di:

- mettere in atto le azioni necessarie per mantenere un adeguato livello di sicurezza della rete, effettuando gli interventi necessari anche non pianificati e attivando tutti gli enti eventualmente competenti;

- definire le previsioni di budget ed il piano annuale degli interventi finalizzati alla conservazione, efficienza e funzionalità della infrastruttura autostradale di competenza e assicurare la realizzazione degli stessi; gestire gli eventuali interventi delegati in coerenza con gli obiettivi di spesa assegnati;
- garantire ogni adempimento derivante dalla normativa nei diversi settori delle acque, dell'aria, del suolo, della gestione dei rifiuti, dell'inquinamento elettromagnetico ed acustico ed in generale di salvaguardia del territorio, anche ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

STRAZZULLO Paolo era responsabile Tecnica e Impianti presso Direzione 1° Tronco Genova di Aspi dal 08.06.2017 al 13.01.2019, e tra l'altro, aveva il compito di:

- presidiare e coordinare gli interventi finalizzati alla conservazione, efficienza e funzionalità dell'infrastruttura autostradale, inclusi quelli di Somma Urgenza.
- presidiare e coordinare gli interventi di manutenzione relativi alle diverse tipologie di impianti al fine di assicurarne la piena funzionalità e operatività.

MELIANI Massimo, responsabile Tecnica presso Direzione I Tronco Genova di Aspi dal 04.04.2016 al 29.09.2019, e, tra l'altro, aveva il compito di attivare e realizzare gli interventi finalizzati alla conservazione, efficienza e funzionalità della infrastruttura autostradale, inclusi quelli di Somma Urgenza per mantenere un adeguato livello di sicurezza dell'infrastruttura.

Come diffusamente esposto in precedenza le emergente investigative hanno confermato l'esistenza di gravi difetti nelle barriere fonoassorbenti Intergautos, dovute a problematiche progettuali con riferimento alla sottostima del vento, alla errata assunzione della indeformabilità della piastra di ancoraggio e all'utilizzo di una resina poco performante e non certificata CE.

Ciò è emerso, non soltanto dalle registrazioni delle riunioni nell'ufficio di Donferri e dalle conversazioni sulle utenze sottoposte ad intercettazione, ma anche dalle numerose sommarie dichiarazioni rese da persone informate sui fatti quali, in particolare, Pampana Emanuele, Di Lorenzo Alessandra, Piacentini Luca, Anfosso Paolo e Moretti Mauro, Luzzo Ermanno, Tomasi Roberto (i quali che hanno tutti confermato la gravi carenze progettuali ed esecutive delle barriere), Moretti e Luzzo (che hanno confermato anche la mancanza, in alcuni casi, del certificato di collaudo statico).

La consulenza svolta da Pm ha ulteriormente confermato i gravi difetti presenti nelle barriere.

Dalle indagini è emersa poi la consapevolezza da parte di tutti gli indagati della difettosità delle barriere, soprattutto con riferimento alla resistenza al vento, almeno fin dall'anno 2017.

Con particolare riferimento a Castellucci è significativo il messaggio whatsapp del 04.04.2017 con il quale Berti, nell'inviargli la foto delle barriere che avevano ceduto sul viadotto Rezza, lo ha reso edotto della problematica delle barriere, messaggio al quale Castellucci ha risposto, in modo ironico e noncurante della sicurezza pubblica, "**Grazie. Le barriere le ha progettate Renzo Piano? A onda? GC**".

Lo stesso Tomasi, nel corso dell'interrogatorio, ha riferito che, quando era venuto a conoscenza della problematica delle barriere nel luglio 2017, ne aveva parlato con Castellucci, il quale lo aveva incaricato inizialmente di trovare delle soluzioni, ma in seguito lo aveva esonerato dall'incarico dal momento che della questione delle barriere se ne sarebbero occupati Berti e Donferri.

Anche Luzzo Ermanno ha riferito, nel corso della sua deposizione a sommarie informazioni, che i vertici di Aspi erano a conoscenza della problematica delle barriere.

Nel corso delle riunioni registrate presso l'ufficio di Donferri, il predetto in più occasioni ha fatto riferimento al fatto che anche l'amministratore delegato di Aspi (ossia Castellucci) era stato reso edotto della problematicità delle barriere.

Dalle indagini è ampiamente emerso poi che la problematica delle barriere è stata gestita principalmente da Donferri e Berti, con l'avvallo di Castellucci, ideando la soluzione dell'abbassamento delle ribaltine delle barriere in modo da portarle ad una altezza di 3 metri e, laddove ciò non fosse stato possibile, lasciando immutate le barriere, con il conseguente pericolo per la circolazione.

Si pensi a quanto riferito da Tomasi nel corso del suo interrogatorio, in cui ha ricordato che Berti e Donferri gli avevano chiesto un incontro per parlargli della questione delle barriere e che, in tale contesto, lo avevano avvertito che si sarebbero occupati loro due della gestione della questione, invitandolo a non occuparsene più lui.

Si pensi alla significativa conversazione tra Tomasi e Turricchi dalla quale traspare anche il fatto che, nonostante i difetti progettuali e i cedimenti del 2017, le prove in campo erano partite solo nel 2019 ("R: *noi abbiamo 30 Kilometri di barriere integrate ... che furono registrate tra il 2008 e il 2014 dove è rimasto un piano di retrofitting perché c'era un errore di progetto ... A: si ... si ...*").

R: *questo gestito sempre dai soliti due (ndr si riferisce a Berti e Donferri) ... e gestito francamente non in modo ... in modo rigoroso ... noi allora siamo partiti a rifare i controlli adesso a ...*").

Anche nella conversazione tra intercettata tra Galatà e la compagna Boccadamo Roberta del 11.12.2019 emerge che la gestione della problematica delle barriere, che avevano un errore di progetto era gestita da Berti e da Donferri (B: *...vedi anche Donferri, Berti che comunque non sono minimamente paragonabili a te perché sono veramente...G: si ma le barriere antirumere tra l'altro...le gestivano loro..ma poi le gestivano loro..il progetto..perchè c'è anche un errore di fondo..il progetto lo gestivano loro..a me mi..io lo sapevo che c'era stato questo problema..perchè la direzione lavori è di Spea..però poi ci hanno preso in carico Autostrade..di sistemare eccetera perché sopra i 5 metri c'era il rischio effettivamente con forte vento eccetera che ci fossero dei problemi...*").

Particolarmenente significative sul punto sono anche le sommarie informazioni rese dall'ing. PIACENTINI Luca (il quale ha riferito che alle riunioni alle quali aveva partecipato, Donferri, una volta venuto a conoscenza del problema progettuale, aveva deciso di abbattere le ribaltine), dall'ing. LUZZO Ermanno (il quale ha riferito che la decisione di abbattere le ribaltine era stata adottata su imput di Donferri), MORETTI Mauro (che ha confermato che, una volta appreso del cedimento e delle problematicità delle barriere, Donferri aveva indetto delle riunioni presso il suo ufficio nel corso delle quali era stato deciso l'abbattimento delle barriere portandole ove possibile all'altezza di tre metri), da RIDENTE Fabio (il quale ha riferito che nel corso di alcune riunioni era stato deciso l'abbattimento e il rialzamento delle barriere).

I direttori e i responsabili del Primo Tronco - Marigliani, Strazzullo e Meliani - poi, non solo erano perfettamente a conoscenza della problematicità delle barriere, ma avevano dato attuazione alle decisioni in merito all'abbattimento delle barriere e al loro successivo rialzamento (senza, peraltro, effettuare nessuna analisi/prova sulle stesse) quando le lamentele dei cittadini per il rumore proveniente dall'autostrada, diventavano pressanti.

Ciò, in particolare, è emerso principalmente dalle sommarie informazioni rese da PAMPANA Emanuele il quale ha dichiarato che la competenza decisionale sul rialzamento delle ribaltine era della Direzione del Tronco e lui faceva riferimento principalmente a Strazzullo.



Il predetto ha anche riferito che, una volta abbassate le ribaltine, la decisione di rispondere alle lamentele dei cittadini con mail predefinite proveniva da Donferri e che, nel novembre 2017, Strazzullo e Meliani avevano proposto di modificare il testo delle mail omettendo la data del rialzo delle ribaltine per non creare aspettative nei cittadini.

Inoltre particolarmente significative sono anche le dichiarazioni rese da LUZZO Ermanno (che ha riferito che le disposizioni dei vertici che ordinavano di abbattere le ribaltine sono state inviate al Primo Tronco di Aspi e che il direttore del tronco era a conoscenza della problematicità delle barriere), da DI LORENZO Alessandra (la quale ha dichiarato che aveva riferito la problematicità delle barriere al personale della Direzione del Primo Tronco), da MORETTI Mauro (che ha riferito che le tempestistiche sul rialzamento delle barriere era stato deciso da Donferri insieme ai direttori di tronco), da RIDENTE Fabio (il quale ha riferito che nell'autunno 2017 era stato incaricato da Strazzullo di abbattere ove possibile le ribaltine delle barriere e, nel gennaio 2018, in seguito alle lamentele dei cittadini, di rialzarle, senza effettuare alcuna prova specialistica sulla tenuta delle stesse. Ha riferito che ogni volta che provvedeva a rialzare le ribaltine, lo comunicava a Strazzullo e a Meliani, che erano i suoi superiori, anche se le decisioni provenivano direttamente da Roma. Ha precisato che aveva partecipato ad alcune riunioni dove si affrontava il tema della problematicità delle barriere e dell'abbassamento/rialzamento delle barriere, alle quali aveva partecipato anche Marigliani, che era al corrente della situazione), da TOMASI nel corso del suo interrogatorio (che ha riferito che i direttori di tronco, tra cui Marigliani, nell'ottobre del 2018 gli avevano riferito che Donferri aveva dato indicazione di abbassare le ribaltine).

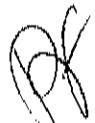
Particolarmenete significative sono anche le dichiarazioni rese da ANGELETTI Gianmarco, il quale ha confermato (come emergente dalla relativa conversazione telefonica tra il predetto e Strazzullo intercettata) che, durante una telefonata, Strazzullo gli aveva manifestato la propria preoccupazione per il rialzamento delle ribaltine e per il mantenimento delle barriere a certe altezze.

Dalle registrazioni delle riunioni presso l'ufficio di Donferri è emersa, poi, la conferma della partecipazione alle stesse (come hanno riferito alcuni sommari informatori) da parte di Marigliani. Infine è emerso che Aspi non ha in alcun modo informato il Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti degli errori progettuali delle barriere fonoassorbenti modello "Integautos", tantomeno è stato informato del fatto che il retrofitting (attività di potenziamento degli ancoraggi) su dette barriere, fosse necessario per correggere tali errori, come riferito dall'ing. PIACENTINI Luca e da Luzzo Ermanno nel corso delle sommarie dichiarazioni.

Da quanto esposto emerge chiaramente non soltanto la consapevolezza e volontà da parte degli indagati di una condotta integrante un fraudolento indadempimento degli obblighi nascenti dalla Convenzione stipulata da Aspi con lo Stato in relazione alle barriere fonoassorbenti e di protezione Integaudos, ma anche la consapevolezza della situazione di concreta pericolosità per la pubblica incolumità che tale condotta aveva determinato e mantenuto.

8. le esigenze cautelari.

Si ritiene che nei confronti di tutti gli indagati ricorrono le **esigenze cautelari di cui all'art. 274 c.1 lett. a) e c) c.p.p.**, sussistendo il pericolo attuale e concreto di reiterazione di ulteriori analoghe condotte criminose, nonché il pericolo attuale e concreto di inquinamento probatorio.



Con riferimento all'indagato **Castellucci Giovanni**, si osserva che il predetto, come già ampiamente esposto in precedenza, era Amministratore Delegato di Aspi ed era perfettamente al corrente della situazione di problematicità delle barriere e costantemente informato sulle decisioni per la gestione delle stesse, che ha pienamente avallato e sostenuto.

Ha da sempre avuto il pieno controllo di ASPI e per molto tempo anche di Atlantia e, nonostante le sue dimissioni dal gruppo, sussiste il pericolo attuale e concreto di inquinamento probatorio e di reiterazione di reati della stessa specie di quelli per cui si procede.

Tali esigenze cautelari si desumono principalmente dalle modalità della condotta, sintomatiche di una personalità spregiudicata e incurante del rispetto delle regole, ispirata a una logica strettamente commerciale e personalistica, anche a scapito della sicurezza collettiva.

Al riguardo appaiono particolarmente significative alcune conversazioni intrattenute tra Berti e Donferri che - sebbene relative ad un **diverso procedimento a carico di Aspi pendente nanti al Tribunale di Avellino** relativo ad un tragico incidente avvenuto nel luglio 2013 in cui persero la vita 40 persone a causa della caduta di un bus da un viadotto autostradale che vedeva come imputati anche i vertici di Aspi in ragione di carenze che presentava una barriera di protezione - fanno emergere chiaramente le dinamiche e gli stretti rapporti tra il Castellucci e gli indagati Berti e Donferri e la capacità del primo di condizionare i comportamenti dei secondi anche a livello processuale.

In particolare, dalla telefonata n.8698/2019 del 11.01.2019 di cui al RIT 1404/18, emerge che Berti è particolarmente adirato per la sua pesante condanna (il processo di Avellino, infatti si è concluso in primo grado con la condanna di Berti alla pena di anni 5 e mesi sei di reclusione) e per l'assoluzione di altri dirigenti di Aspi tra cui, appunto, Castellucci.

Dalla conversazione si comprende poi che Berti, nell'ambito di quel procedimento, non ha riferito la verità per difendere la "linea aziendale", condotta che ha contribuito all'assoluzione di Castellucci e che quest'ultimo - evidentemente interessato al fatto che Berti mantenga tale impostazione e non cambi linea difensiva nei successivi gradi del giudizio - ha incaricato Donferri di tenerlo tranquillo e di rassicurarlo del suo futuro aiuto.

Si riporta uno stralcio della conversazione:

"D:perché ha chiesto una mediazione con te ... ti vuole rasserenare e vuole che ti aiuterà per tutta la vita ... ti vuole dire questo messaggio.....".

(...)

D: è chiaro che sei stanco ... te capisco, perché sei il primo che è arrivato a dama ... poi ... guarda ... io starei le ore al telefono ... se ti fidi di me, fai quello che ti ho detto ... ascoltami a me ... ascoltami a me ... Mollo si è salvato perché stava attaccato al suo treno ... e allora attaccate pure tu a 'sto cazzo di treno ... e, soprattutto, fai tesoro dell' attuale momento...

B: questo è il momento di che fare?

D: devi fare tesoro, nel senso rivendica tutto quello che devi rivendica' ... ti sto dicendo, vieni qua, prendi il taxi e vieni qua ... se vuoi ti vengo a prendere ... come cazzo ti pare ...

Anche Donferri è interessato alla "tenuta" di Berti, dal momento che sebbene non sia imputato nei fatti di Avellino, è indagato con Berti e Castellucci per i fatti del ponte Morandi (il disastro di Avellino ha causato 40 morti, quello del ponte di Genova 43):

D: ho capito Paole' ... questo però, che tu sia stanco non è che gli puoi ... imputa' a lui che ci sono stati quarantatré morti de là .. quaranta morti de là e quarantatré de qua ... stamo tutti su la stessa barca ..



Pochi minuti dopo Berti parla con la moglie (cfr tel 8705 del 11.01.2019) e si sfoga rammaricandosi dell'assoluzione del "Capo" e di Mollo che era particolarmente responsabile e le ribadisce che nelle memorie difensive hanno dovuto difendere la linea della società e qualcuno ci è andato di mezzo.

B: perché Mollo sapeva benissimo che c'era quella barriera dava quel problema lì, e quindi non ha fatto un cazzo, e l'ha neanche..

G: si

B: sostituita... quando sapeva benissimo che non funzionava

G: eh ho capito, ma se l'hanno assolto, scusà lo sai tu ma non lo sanno gli altri?

B: eh si ma perché siccome siccome le memorie difensive... diciamo.. abbiamo dovuto difendere la linea la linea la linea la linea, alla fine qualcuno c'è andato di mezzo capito? Quelli piccoli per un modo quelli alti per un modo, e sian rimasti in mezzo noi capito? Ma questa è la vita, capito?...

Poche ore dopo Donferri contatta ancora Berti (cfr tel 8779 del 11.01.2019) e si apprende che il predetto ha incontrato Castellucci e Donferri evidenzia che, anche se Berti avesse detto la verità e coinvolto anche Castellucci, la situazione non sarebbe cambiata e Berti non ci avrebbe guadagnato nulla ("...Mò, indubbiamente, questa cosa qua non è che.. tu non pensare che, se coinvolgevi pure lui, a te non te li davano.. è questo il tema...").

Invece in questo modo Berti vanta un grosso credito nei confronti di Castellucci:

D: Questo glielo devi far pesare, come l'ho fatto pesare io oggi..

(...)

D: allora, io sto dicendo tu.. il tuo obiettivo è salvaguardare il rapporto con lui, è l'unica speranza che hai.. da qui al futuro... perché ti darà tutto, tutto nel senso di condividere la strategia, condividere le cose, almeno su quello.. poi, state insieme per l'altro process.. state insieme per l'altro processo...

Lo stesso tema viene ripreso anche in una successiva conversazione di qualche giorno dopo (n.8976 del 14/01/2019 18:50:45) dalla quale si comprende che Berti è ancora molto arrabbiato, tanto che dice che avrebbe fatto meglio a riferire la verità in merito alla responsabilità degli altri imputati e Donferri ribadisce che non gli avrebbe giovato nulla a lui e che, invece, in questo modo è creditore nei suoi confronti:

(...)

B: quello quello veramente guarda... ma guarda è uno che meritava una botta di matto ma una botta di matto dove io mi alzavo la mattina andavo ad Avellino e dicevo la verità così l'ammazzavo credimi era.. era l'unica soddisfazione che avevo...

omissis

D: ma non... ma non ti cambiava niente Paolo...

B: e lo so non mi cambiava niente però vaffanculo...

D: no ma a te non te cambiava niente non è che faccio quello... perchè lo avremmo valutato faccio questo e io non c'entro niente.. non ti cambia niente! Punto e basta!

Adesso invece hai la speranza di trovare un accordo con sta gente... che tacciano ma devi trovarlo.... questo devi riflettere... oh... voglio dire Andreotti inseagna...

Da tali dialoghi emerge un quadro assai significativo in relazione al pericolo di inquinamento probatorio, dal momento che evidenzia la capacità di Castellucci di pilotare i suoi collaboratori, anche indagati, condizionandone le dichiarazioni.



Sotto il profilo dell'attualità delle esigenze cautelari rileva anche il profondo legame sussistente tra Castellucci e il gruppo societario, anche dopo la sua formale uscita dal gruppo, e la sua capacità di influire sulle decisioni societarie.

Si veda la conversazione in data 08.10.2019 n. 989 Rit.1359/19 tra Castellucci e tale Foschini Massimiliano nella quale Castellucci determina, nei dettagli, il contenuto di una nota di Aspi finalizzata all'ottenimento del dissequestro di alcune barriere autostradali collocate sulla A14 per problematiche relative a dei tirafondi (Rit. 1359/19 progr. 989 del 08.10.2019 ore 12.04).

Si riporta il testo di parte della conversazione:

CASTELLUCCI Giovanni (C) chiama FOSCHINI Massimiliano (F)

F: ecco, so' arrivato, sto a casa (fonetico)

C: sì, ecco ti volevo dire però, io ho la sensazione, ma forse l'ho letta troppo velocemente perché di fretta, che non sia sufficientemente chiaro che la riqualifica viene fatta esclusivamente perché è l'unico modo per eliminare il dissequestro in presenza di una posizione della Procura che ritiene che non ci sia più la conformità e l'equivalenza con.....

F: mh

C: la situazione precedente, cosa sulla quale la società si riserva di... fare le sue valutazioni... eh?

F: sì... sempre alla luce, però per quanto riguarda noi..

C: eh

F: cioè la tua posizione, alla luce di una normati... di una situazione normativa successiva all'evento, e questo è la parte più importante per noi, cioè, nel senso, non si mette in discussione...

C: non è una cosa normativa, è perché c'è stata una modifica successivamente... che hanno messo tutti...

F: c'è una modifica del 2019, lo scrive... eh...

C: che cosa c'è del 2019, scusa?

F: qua dice con provvedimento del 19 agosto 2019...

C: ma questa non è una modifica normativa, quella è una richiesta fatta da loro!

F: (inc.le)

C: ma quello che voglio dire, quella non è una modifica normativa, quello è un ordine, è una cosa diversa

F: aspetta, aspetta che c'è...

C: no quello, secondo me, va... è totalmente ultroneo..

F: eh, però.. allora, dunque, questa parte di Migliorino, no?

C: eh... è un pro.. Migliorino non c'entra niente

F: dunque, Migliorino fa riferimento...

C: ma Migliorino non c'entra niente

F: aspetta.. a... alle... dunque, alla priorità emanata dallo scrivente in data 24 luglio 2019, no?

C: eh... eh... sì... eh... eh... ma non è una legge

F: no però...

C: se loro avessero detto...

F: no, però, chi se ne importa, voglio dire questo... è que... il motivo per cui...

C: ma è sbagliato... le motivazioni... se lui avesse detto, le devi cambiare perché non sono sicure... ehhh... non è che tu dici va be' ma tu l'hai emanata dal... dal 2019, dal 2019 in poi non sono sicure e precedentemente erano sicure, non so se è chiaro...

F: no, lui ti dice...



C: va totalmente eliminata quella cosa lì, non c'entra niente..

F: però non sta più in piedi niente, eh, cioè rischiamo...rischiamo...rischiamo di da...

C: ma perchè?...ma perchè? Cioè, quello che m'ha detto Gagliardi è la cosa seguente, m'ha detto: noi chiediamo il dissequestro perché non possiamo tenere questi viadotti ristretti e, siccome la Procura ci ha detto che l'unico modo per ottenere il dissequestro è che noi cambiamo le barriere, noi cambiamo le barriere, punto!

F: ok e questo siamo...siamo d'accordo

C: punto! punto! Tutto il resto è ultroneo!

F: era..(inc.le, voci sovrapposte)

C: tutto il resto è ultroneo, perché noi non sappiamo quel provvedimento di Migliorino come si riferisce, che basi ha, che presupposti ha... se il provvedimento di Migliorino avesse scritto, che ne so, ah quelle barriere non sono sicure...eh, cazzo, tu dici io lo faccio perché non son sicure e le ho sostituite nel 2019?

F: non è.. non parla delle barriere però...mi han...cioè io, purtroppo, tutta questa parte qua non ce l'ho...

C: eh sì, tu non ce l'hai, tu non ce l'hai, hai capito?

(...)"

Particolarmente significativo della influenza di Castellucci sul gruppo societario è una conversazione tra Mion Gianni (attuale Amministratore delegato di Edizione Holding, società che controlla Atlantia la quale a sua volta controlla ASPI e SPEA ENGINEERING) e Bertazzo nel corso della quale il primo riferisce al secondo che **Castellucci sta continuando a governare il processo aziendale** del gruppo cercando anche di "seminare" il concetto secondo il quale Gilberto Benetton ed il consiglio di Atlantia fossero a conoscenza delle omesse manutenzioni sulla rete.

Si veda la telefonata 349 Rit.1818/19 del 03.01.2020 tra Mion e Bertazzo:

M: ... vabbè comunque è andata così, cioè... lo facciamo con un anno e mezzo di ritardo... però la verità è che, vuol dire che, Castellucci sta ancora GOVERNANDO il processo eh?

B: eh sì..

M: ... c'è poco da fare eh?!

B: eh non ho più parlato con Sartor (ndr SARTOR Federico), volevo, volevo capire guarda i riferimenti...

M: no! ma è molto importante... vabbè ma adesso lui sta SEMINANDO sto concetto, ma io non escludo perchè sa... (inc.le)... lui può darsi che abbia detto tre ca, perchè, può darsi che abbia detto tre o quattro cazzate... Gilberto chissà cosa ha capito no?

B: eh...

M: il nostro problema è l'incompetenza... di Gilberto... non possiamo dirlo, no?

B: ehm ehm ehm ehm ehm...

M: perchè questo qua avevo detto tre o quattro, in un paio di consigli, tanto è vero che, ci sono stati anche degli articoli sui giornali che sono venuti fuori perchè il Consiglio ha detto che bisognava spendere meno...

B: sì sì me lo ricordo ancora sì...

M: ... e (inc.le)... c'era Gamberale!

B: sì sì...

M: naturalmente... subito i giornali, siccome, c'era, c'era il Professor Valori (ndr. verosilmente si riferisce a Giancarlo Elia Valori) che contestava un po' la nomina di Gamberale eccetera... hanno cominciato a scrivere che i Benetton non voleva fare...



B: la manutenzione...

M: ... la manutenzione...

L'influenza di Castellucci sulle scelte del gruppo emerge anche dal prosieguo della conversazione, dalla quale emerge come Castellucci si sita adoperando, in accordo con Boffa Emanno (marito di Sabrina Benetton) a ricercare nuovi azionisti in Atlantia:

M: tra l'altro io ho raccomandato...a Bo, a BOFFA e Sabrina e anche a Franca...di, di parlare diciamo di farsi spiegare bene da LAGHI le possibilità eccetera, perchè dobbiamo andare avanti con sti discorsi no, perchè dico qua passa il tempo...e allora, eh...poi devo fare anche un discorso...ho detto a BOFFA che gli voglio parlare anche, diciamo non al telefono perchè...eh, diciamo oggi, diciamo ho avuto una conferma che per esempio lui...questo cazzo di CASTELLUCCI bisogna che lo MOLLI...

B: ma perchè lui gli parla ancora?

M: e questo non lo so, ma...oggi addirittura ho sentito...che...CASTELLUCCI si sta offrendo...in giro...per...creare aggregazioni per vendere ATLANTIA...per comprare ATLANTIA...che il giudice gli fa un, diciamo, non fa

B: è pazzo questo!

M: esatto...ma non perchè, diciamo (ride)...dicia...dicevo può darsi che ci convenga in un certo senso, no? Ma non si rende neanche conto dove sta messo perchè...io so delle cose...che succedono a Genova...che proprio, come dire? La, la, a lui converrebbe andare in qualche altro posto

B: si, gli converrebbe andare in Medio Oriente

M: esatto

B: a Dubai, si

M: esatto".

Dagli accertamenti di pg sono emerse le conoscenze da parte di Castellucci in ambienti di altissimo livello e la sua propensione alla strumentalizzazione delle conoscenze e dei rapporti a fini personali.

Ciò in particolare è emerso con riferimento alla **vicenda Carige**. Dall'ascolto di alcune conversazioni intercettate è emerso che all'indomani del disastro del ponte Morandi Castellucci ha cercato con ogni mezzo di ricostruire buoni rapporti con lo Stato (che è il soggetto concedente e che ventilava ad Aspi la revoca della concessione) offrendo, condizionatamente, cospicue somme di denaro.

In questo contesto rilevano alcune conversazioni dalle quali emerge la disponibilità da parte di Castellucci a fornire un aiuto economico per il salvataggio della Banca CARIGE al fine di ricucire buoni rapporti con il Governo.

Si pensi alla conversazione tra Castellucci con il Presidente della Regione Liguria Toti e quella successiva con il Commissario Straordinario della Carige Pietro Modiano, dalle quali traspare il tentativo di Castellucci di sfruttare i legittimi interessi istituzionali dei propri interlocutori per ottenere vantaggi indebiti.

Si riporta il testo della conversazione (Rit 1463/18, progr. 241 del 30.10.2018 ore 15.30):

TOTI Giovanni (T) chiama CASTELLUCCI Giovanni (C):

omissis

se, senti Gianni.., ho parlato...

C: dimmi!

T: ... a lungo con Modiano adesso per la...

C: sì! sì!



T: ... roba che ti ha proposto di Carige...

C: si si!

T: come dire, è ovvio che noi lo, lo saluteremo con grandissimo favore...

C: è certo!

T: non so quale effetto posso avere io con Giorgetti...

C: sì...

T: ...ovviamente una volta che tu mi dici che c'è la disponibilità, io ci parlo con Giorgetti e con Salvini eh, per dirgli che è una cosa ovviamente concordata e che eh... evidentemente survey... (sondaggio)

C: no io il problema è che per venderlo ai miei azionisti e venderlo, diciamo al mercato, ho bisogno che sia...

T: cioè diciamo che ne io ne Modiano...

C: ... all'interno di un quadro...

T: eh lo so bene!

C: hai capito?! eh, eh, eh...

T: eh, eh però stai, stai dialogando con persone che in quel quadro non ne fanno parte...

C: eh!

T: ... diciamo... nel senso che...

C: eh lo so! lo so!

T: l'unica cosa che possiamo fare è chiedere alla Lega, è dire ragazzi, noi ci stiamo esponendo per salvarvi una banca e togliervi rotture di coglioni...

C: ma anche perchè, adesso al di là...

T: poi se non, se non ne tenete conto, siete... siete dei pazzi! dopodichè, io impegni per sto Governo non me la sento di prendere...

C: no no no! certo...

T: eh...

C: tu puoi fare solo l'ambasciatore tra virgolette...

T: io posso fare l'ambasciatore e tutta la moral suasion (persuasione morale) del caso, nel senso che...

C: esatto!

T: nel momento in cui, uscisse fuori anche una dichiarazione di interesse secondo me che puoi concordare con Modiano dicendo a determinate condizioni, eh potrebbe essere una roba eh, poi diventa anche per loro complicato, ora cominciano ad essere tante le cose che state facendo insomma, quindi per me, è una, è una pressione che può essere comunque utile ma eh...

C: uhm uhm...

T: poi la dovete valutare voi quanto, non è una roba gigantesca l'aiuto che chiede Modiano...

C: no no!

T: ...perchè, penso su centocinquanta milioni ma di garanzie perchè di fatto...

C: uhm uhm...

T: ...loro stanno pensando a un aumento da quattrocento che metterebbe...

C: sì!

T: ...in sicurezza la banca, di cui duecentocinquanta sottoscritti dalla famiglia Malacalza...

C: si esatto! duecentosei (fonetico)

T: e cento... e cento... e centocinquanta sottoscritti a garanzia, come consorzio di garanzia...

Omission

C: certo! il problema è che io per raccontarla ai miei ho bisogno di qualcosa in più... ovviamente!

T: eh, si ma, eh, per quanto possa essere in più, può essere, al massimo come si dice, una, una dichiarazione informale...

C: di tavolo!

T: di buon auspicio insomma, poco...



C: ehm!

T: ... poco di più...

C: eh, il problema è che, eh si, eh no mi rendo conto...

T: perché...

C: in, in un mondo normale ci sarebbe un tavolo...

T: in un mondo normale ci sarebbe...

C: di discussione su queste cose (fonetico)...

T: ...un tavolo ma qua ormai di normale non c'è niente, c'abbiamo tunnel al Brennero...

C: eh lo so!

T: non c'abbiamo la gronda, non c'ab.. cioè è saltato un diritto è saltato anche il buon senso quindi..

Dal contenuto di tale conversazione emerge la disponibilità di Castellucci ad impiegare il denaro di Atlantia per contribuire a "salvare" Carige, ma che questa iniziativa deve però essere inserita in un "quadro", da riferire ai rapporti tra il gruppo e lo stato concessionario (e in particolare alla garanzia di conservare la concessione tanto che Castellucci parla di azionisti). Il presidente Toti si sforza di non perdere l'occasione guardandosi bene dal fare promesse.

Di interesse per la comprensione è anche la telefonata immediatamente precedente tra Castellucci e Modiano, commissario straordinario CARIGE (Rit.1463/18 progr. 263 del 31.10.2018 ore 14.20):

Pietro MODIANO (M): chiama CASTELLUCCI Giovanni (C):

C: pronto

M: Pietro MODIANO

C: Ciao come stai?

M: Ciao Giovanni! Bene bene.. Sta a sentire...noi stiamo proseguendo su questa pista..

C: Si

M: abbiamo visto GARAVAGLIA

C: Si

M: Che si mette lui..

C: che so che ha contattato...il..il..il marito...del..ah no no no...non è lui..è un'altra persona no no no..

M: Garavaglia è (inc.le)...

C: E' un amico di Garavaglia.. si si si

M: Vabbè...ma insomma...gli abbiamo spiegato questa cosa, lui ovviamente la trova molto positiva..ne parlava con SALVINI, il quale ne parlava con DI MAIO per dire: amici..o mettete i soldi pubblici o lasciate i BENETTON mettere i soldi.

C: Si..ma...

M: questa detta in mo.. detta con una sintesi brutale...no...

C: Con gli annessi e connessi?

M: eh esatto...ehm no..annessi e connessi...certo..però a questo punto lui...che il GARAVAGLIA è sulle piste di DI MAIO..mettiamola così..

C: Però perchè non gli dici a GARAVAGLIA se mi contatta prima a me che così facciamo...

M: Non sarebbe affatto male..

C: Eh

M: non sarebbe affatto male..

C: Facciamo un giro di orizzonte sul..

M: Perfetto..

C: ..sul fattibile e l'infattibile

Come si vede anche dalla telefonata con Modiano emerge che la disponibilità manifestata da Castellucci all'aiuto economico per il salvataggio Carige non è per nulla incondizionata, tanto da



fare riferimento agli "annessi ed i connessi?", ossia evidentemente le promesse che tenta di estorcere a proposito della concessione.

Significativo è poi il comportamento di Castellucci che, nell'imminenza del suo allontanamento dal gruppo Atlantia, contatta in segreto soggetti in posizioni apicali del gruppo Atlantia, tra cui Boitani Andrea, per garantirsi la loro fiducia.

Sul punto può essere menzionata la conversazione del 15.09.2019 delle ore 15.45 (RIT 1359/19 prog. 217) in cui CASTELLUCCI chiama Andrea BOITANI e, commentando gli ultimi sviluppi relativi al management di ATLANTIA, gli riferisce che una parte della famiglia BENETTON non avrebbe più fiducia in lui e potrebbe, pertanto, sollecitare un suo allontanamento dall'azienda. CASTELLUCCI aggiunge che, siccome in ogni caso l'ultima decisione sulle sue sorti spetterebbe al CDA di ATLANTIA, gli chiede la sua fiducia, che gli viene rinnovata senza esitazione.

CASTELLUCCI GIOVANNI (C) chiama BOITANI ANDREA (B):

B: pronto...

C: pronto..ecco qua...

B: eccomi qua...(ride)...

C: allora le voci..le voci sono quelle di un ribaltone a Treviso dove...

B: ahhh...

C: si stanno riaggredendo le alleanze ecc..ecc..ehhh..io potrei essere un danno collaterale, nel senso che essendo molto legato a una parte ehhh..(ride) ovviamente...

B: (..inc.le..)

C: quando ci sono ribaltoni ecc..ecc..potrebbe diciamo quella parte li non..non avere più fiducia in me, mettiamola così...

B: ahhh...

(...)

C: cioè in questa situazione tu devi decidere se combattere o uscire ahhh..diciamo nell'interesse migliore degli azionisti tutti..!!!

B: eh...

C: ehh..ogni guerra è un, è un problema per l'azienda no?

B: certo...

C: quindi io ho sempre detto che il mio rapporto era con Gilberto...Gilberto è morto un anno fa...ehhh..adesso è una cosa diversa...

B: certo....

C: questi qui, sti ragazzetti li conosco anche abbastanza poco tutto sommato, quindi ci sta che vada a fare altro...

B: certo...

C: uhmm..quindi questo è!! Più o meno ehh..

B: ho capito..ho capito...

C: poi ti tengo aggiornato...

B: va bene...

C: certo che se poi alla fine non troviamo un accord e bisogna andare in Consiglio...e ci conteremo, io conto su di te..però...

B: ehm bhe...

C: non sono io che te l'ho chiesto (ride)...

B: (ride) no..ma sai...

C: non sono io che te l'ho chiesto eh...,(ride)

B: va be.. ma no no..voglio dire..non c'è neanche da dirlo..

Deve poi essere evidenziato il tentativo - così come emerso dalle indagini - di Castellucci, dopo il suo allontanamento dal gruppo, di ottenere nuovi prestigiosi incarichi come quello di presidente della nuova compagnia aerea Alitalia, grazie alle sue conoscenze ad altissimi livelli.



Si tratta di condotte che evidenziano come il predetto sia ancora pienamente inserito in posizioni di potere e sia particolarmente attivo secondo le stesse logiche di quando ricopriva cariche all'intero del gruppo Atlantia.

Solo per citare qualche elemento preciso si evidenzia che, già pochi giorni dopo la cessazione dagli incarichi in Atlantia, Castellucci si propone come presidente - con deleghe - di Alitalia all'AD di Lufthansa ricevendone peraltro il gradimento.

Si vedano sul punto le conversazioni tra Castellucci e Joerg Michael EBERARTH, Amministratore Delegato di AIR DOLOMITI, compagnia aerea controllata da LUFTHANSA, al quale si propone come Presidente di Alitalia, facendo riferimento a contatti con un "ministro" e riceve il suo gradimento (RIT 1359/2019 prog.1274 del 24.10.2019 delle ore 17.25).

Si riporta il testo della conversazione:

"Giovanni CASTELLUCCI (C) chiama Joerg EBERHART (H):

H: pronto

C: pronto, la disturbo?

H: no no, va benissimo...buonasera

C: senta, due cose le volevo dire

H: si

C: la prima che mi ha telefonato...come si dice...Lupo è molto preoccupata ma non ho capito bene di cosa

H: chi?

C: la Lupo

H: ah, ok

C: la conosce?

H: sì, sì, certo

C: non so di cosa...

H: oggi?

C: ...mi dirà il motivo...si oggi

H: ok

C: mh, e poi la seconda cosa che le volevo dire...eh, il Ministro mi ha chiesto di vedermi...stasera

H: ok

C: mh, mh...amh, siccome lui all'inizio mi aveva chiesto di aiutarlo su Alitalia e se ero disponibile

H: si

C: però poi dopo il tema è essenzialmente politico

H: mh

C: se voi avete un interesse a coinvolgermi nel proce, nel progetto me lo deve dire subito...perchè io devo chiedergli a lui

H: mh

C: se lui ha qualcosa in contrario

H: ok

C: mh?

H: ok, cerco di sentire Carsten...perchè dovrei sentire prima Carsten su quello non so se...può capire..

C: ma voi ne avete parlato internamente, e non so, io perchè lo vedo fra un po', fra due ore...quindi è una cosa urgente, quindi non fa in tempo

H: il Ministro?

C: sì, lei non fa in tempo prima, penso

H: allora...che, che...cioè, sta a noi, quello, quello senza dubbio, no...no non, non sappiamo ancora come non



C: *ok, basta*

H: *quello, quello i, i, di sicuro...se, se basta*

C: *certo, benissimo...perfetto*

H: *ok*

C: *perfetto*

H: *ok*

C: magari potrebbe essere un ruolo anche di Presidente

H: si, si, infatti...da vedere

C: con, con deleghe

H: si certo

C: su qualunque cosa , sulla strategia, eccetera, eccetera

H: certo...certo, certo, no...come no, allora

C: ok...allora mi faccio dare dal Ministro l'ok

H: si, si

C: *ok?*

H: *sento comunque Carsten...su, sul discorso, ci voleva un po' di tempo, adesso siamo...eh, siamo*

C: *si, non si preoccupi..*

H: *scrivendo la lettera*

C: mi faccio dare l'ok

H: si, abbiamo, ieri...c'era il CdA, è stato positivo quindi siamo anche di, disposti a dare questi, non solo per lei, come informazione background

C: bene, bene, bene

H: ok, allora

C: ehm...io stasera mi faccio dare l'ok dal, dal Ministro

H: ok, bene

C: *ok?*

H: *allora grazie, buona serata*

C: *perfetto, bene, grazie a presto*

Il giorno seguente 25.10.2019 alle ore 12:38 (RIT 1359/2019 prog.1294) Joerg Michael EBERARTH, facendo seguito alla precedente conversazione, contatta Giovanni CASTELLUCCI e lo informa del buon esito dell'incontro avuto con CARSTEN Spohr, Presidente ed AD di LUFTHANSA, il quale sarebbe favorevole al suo coinvolgimento nel progetto ALITALIA-LUFHTANSA ed alla sua nomina a Presidente. Eberarth poi indica possibili soggetti per le più alte cariche (e si propone anche personalmente) per verificare se tali soggetti potrebbero avere il gradimento di Castellucci, che dispensa giudizi negativi su tutti.

Si riporta il testo della trascrizione:

EBERHART Joerg (E): chiama CASTELLUCCI Giovanni (C):

(C): *pronto?*

(E): *pronto? Sono EBERHART...*

(C): *si, buongiorno...*

(E): *si, di nuovo, buongiorno...allora, io ho parlato con CARSTEN Spohr (ndr. Presidente e AD di LUFTHANSA)...*

(C): *si...*

(E): *eh...a lui piace l'idea del, del, della sua nomina come Presidente...*

(C): *si, ma non deve...per una settimana non se ne deve proprio parlare...*

(E): *si, certo...*

(C): *gliel'ho detto...*

(E): *nessuno, nessuno di noi...no, no...nessuno ..neanche, neanche dopo la settimana, non...noi non siamo...non siamo, diciamo, non possiamo pubblicare una cosa se siamo nel mezzo del processo alla fine...*



(C): certo...

(E): ma ci sarà, ci sarà, comunque, un invito da parte di CARSTEN per day a Francoforte...

(C): mhm...

(E): non la settimana prossima perchè la settimana prossima lui non c'è...ehm...

(C): e non ci sono neanche io la prossima...

(E): può essere che la settimana prossima...ok, ok...bene...allora ci sarà una chiamata dell'ufficio di CARSTEN...

(C): ma lui viene a Roma? Lui viene a Roma?

(E): ehm...non è, non è definito ancora...ci sto lavorando...intanto c'è, c'è...

(C): facciamo così: se lui viene a Roma lo vedo volentieri qua, così evitiamo di fare un viaggio...

(E): vabbè...ok...ok...

(C): eh?!

(E): vediamo, vediamo...ok...

(C): altrimenti ci organizziamo per quella dopo...va bene?

(E): quel...giusto, poi lui, lui mi ha chiesto di collegare quel messaggio ad un, adesso parlo del, della persona mia (risata)...ad un ruolo mio o nel Management o nel CDA, non è definito ancora...

(C): nel CDA, ma certo...nel CDA ci dev, penso che lei ci debba essere assolutamente...

(E): ok...

(C): fare l'Amministratore Delegato...comunque no...

(E): ohh, no, non è, non è neanche la mia idea...

(C): ok...nel CDA sicuramente...

(E): sì, sì...allora dipende un po' chi, quali sono i nomi come AD...eh? Allora ci vorrebbe comunque, un, un, un AD che trova anche il benestare di, di Lufthansa alla fine...

(C): guardi, io l'AD più capace...

(E): sì...

(C): che ho incontrato è tale ZENI, che è l'attuale di Blue Panorama...conosce Alitalia...

(E): sì...

(C): non è un star, ma è una persona seria...

(E): l'ho conosciuto anche io...non so come...come...esperienza di ristrutturazione quello sarebbe un po' la domanda...

(C): eh..poco...e qui bisogna che l'aiutiamo...

(E): mhm...ok...

(C): per questo è importante che lei ci sia...

(E): sì..ok...bene...bene...allora...

(C): io altri non li ho visti...capaci non ne ho visti...e seri...

(E): neanche, neanche in Atlantia?

(C): no, in Atlantia...

(E): niente? Ferrovie?

(voci sovrapposte)

(C): da lei?

(E): no, no, no, non ho nessuna idea...

(C): io Ferrovie metterei un CFO come FAVARA (Fabrizio ndr)...

(E): ok...ok...

(C): metterei FAVARA come CFO...

(E): eh, eh...ok...

(C): però Amministratore Delegato ci vuole uno che conosca ed io penso che BASSATO (Ivan ndr) non ha quella...quella forza per fare l'Amministratore Delegato...

(E): ok...neanche io...

(C): non lo so, eh...però...mi sembra troppo...ed altri non ne vedo lì...capaci...

(E): ok...



(C): *PALOMBELLI* (Fausto *ndr*) no... *DE CAROLIS* (Ugo *ndr*) no. *LITTARRU* (Gian Luca *ndr*) no... altri non ne...

(E): *ok...ok...bene...c'è un po' di tempo ancora a pensarci...*

(C): *si, si...bene...perfetto*

(E): *ok...bene*

(C): *grazie, a presto...arrivederci*

(E): *grazie...buona giornata, arrivederci...*

Orbene, alla luce di tutto quanto in precedenza esposto, si ritiene che - tenuto conto della spregiudicatezza e naturalezza con la quale Castelucci ha determinato la permanenza di gravissimi rischi per la collettività legati al mantenimento di barriere pericolose per gli utenti della strada e degli ulteriori elementi da ultimo evidenziati - sussista il pericolo attuale e concreto di reiterazione di reati dello stesso tipo di quelli per i quali si procede.

Ciò anche tenuto conto del fatto che l'uscita dal gruppo non ha impedito all'indagato di influenzare le dinamiche societarie e di ricercare ruoli di vertice in altre rilevanti compagnie societarie, come Alitalia, con rischio di reiterazione di analoghe condotte criminose strumentali all'ottenimento di indebiti risparmi con conseguenti illeciti guadagni.

Concreto e attuale è anche il **pericolo di inquinamento probatorio** tenuto conto dell'egli stretti contatti con gli altri indagati, con i quali in passato ha sempre tenuto condotte artificiose della realtà con modalità tali da indurre ragionevolmente a ritenere che il predetto, reiterando il medesimo *modus operandi*, elabori una strategia comune e versioni di comodo, essendo le indagini ancora in corso.

Sussite altresì il pericolo che il predetto – sfruttando l'influenza derivante dalle mansioni svolte e dalla rete di conoscenze intrattenuta – contatti persone in grado di fornire circostanze utili ai fini di una conveniente ricostruzione degli eventi.

La gravità dei reati commessi e la pericolosità sociale dimostrata, escludono chiaramente la possibilità di concedere il beneficio della sospensione condizionale della pena.

La gravità delle condotte e l'entità delle esigenze cautelari rendono indispensabile l'applicazione di una misura custodiale.

Tuttavia, nonostante l'estrema gravità della condotta, si ritiene adeguata e proporzionata alla pericolosità sociale e alle esigenze cautelari in precedenza descritte la misura cautelare degli **arresti domiciliari** presso la propria abitazione, con il divieto di comunicazione, con qualsiasi mezzo (telefonia fissa o mobile, email, piattaforme chat, social network) con persone diverse dagli stretti congiunti e familiari che coabitano o assistono l'indagato, salvo l'aggravamento della misura cautelare in caso di violazioni.

Con riferimento alla posizione dell'indagato **DONFERRI MITELLI**, dalle indagini, come descritto ampiamente in precedenza, è emerso che il predetto è stato l'ideatore e l'artefice principale delle condotte criminose contestate.

Tutti gli elementi di prova raccolti e riportati in precedenza - e, in particolare, le registrazioni delle conversazioni nelle riunioni presso il suo ufficio a Roma, le conversazioni intercettate, le sommarie informazioni, i documenti, l'interrogatorio di Tomasi - hanno dimostrato in modo del tutto convergente il ruolo principale svolto dal predetto nella illecita gestione della problematica delle barriere nell'ottica aziendale finalizzata all'ottenimento di più elevati guadagni a scapito della sicurezza pubblica.



Nonostante il suo allontanamento dalla società si ritiene sussistente il pericolo attuale e concreto di inquinamento probatorio e di reiterazione di reati della stessa specie di quelli per cui si procede. Tali esigenze cautelari si desumono principalmente dalle modalità della condotta, sintomatiche di una personalità estremamente negativa, che ha condotto le proprie attività con spregiudicatezza e con allarmante indifferenza verso il rispetto della normativa e verso la prioritaria finalità di protezione della sicurezza pubblica, a vantaggio di logiche utilitaristiche della struttura societaria di appartenenza.

Sul punto si può richiamare quanto esposto con riferimento agli stretti rapporti dell'indagato con Berti e Castellucci, così come emersi anche con riferimento alla vicenda del processo di Avellino. Particolarmente allarmante, poi, è la condotta tenuta da Donferri all'indomani del proprio licenziamento volta alla sottrazione, all'insaputa di Aspi, di documentazione presente in ufficio e relativa al Polcevera al fine di sviare le indagini, contattando persone di fiducia.

Si veda a tale proposito la telefonata del 17.09.2019 n. 478 Rit. 1353/19 tra Donferri e Biello Matteo:

Donferri Mitelli Michele (D) chiama Biello Matteo (B)

Omissis dal minuto 00:00 al minuto 2:12

D: Ti volevo chiedere domani mattina

B: si

D: portati un bel trolley grosso cominciamo .. devo comincia a prendere l'archivio là del Polcevera quella è roba mia

B: si va bene ..io guarda uno a disposizione ce l'ho è capiente ma non è enorme

D: no ma ..l'archivio mio...piano piano un cosetto al giorno tanto là sono scatole di legno tu fai la foto alla scatola di legno ti stampi la foto e la roba che ci sta dentro..un poco al giorno..

B: ok va bene

D: piano piano

B: va bene , ma che faccio te la porto

D: ci vediamo a viale Europa ti offro un caffè...una volta a sera..vediamo un po

B: va bene ok non ti preoccupare

D: va bene?

B: va bene

D: un abbraccio forte oh mi raccomando...

(...)

D: vabbè Matteo ci sentiamo in giornata domani

B: si chiamami quando vuoi

D: tu vai là cominci eh .. dall'uno fai una foto e metti...quelle cose..e basta

B: va bene

Allo stesso modo il predetto ha invitao alla propria segrataria Nadia Spione, tramite whatapp, la richiesta di sottrarre di nascosto della documentazione e poi raccomanda alla predetta di cancellare i messaggi per evitare che gli stessi potessero essere acquisiti dalla pg.

Si veda la telefonata n. 58 Rit. 1354/19 del 19.09.2019

Donferri Mitelli Michele (D) chiama Spione Nadia (N)

N: Pronto?

D: pronto?

N: si sono io, sono Nadia

D: come stai?

N: bene bene

D: posso parlarti? hai letto no?



N: si si l'ho letto, non riesco a trovare quella cartellina verde
D: allora se tu vai sul ... però devi fa tutto da sola, l'importante una cosa importante
N: mh mh
D: aspetta che, che i whatsapp li levi capito?
N: l'ho già levati
D: eh brava, no la cartellina verde, allora se tu vai sul secondo
N: il secondo quello dove c'è tutto il...
D: al centro al centro
N: al centro
D: al centro in basso a sinistra, me ne sono accorto domenica, c'è la cartellina di plastica infilata la dentro
N: verde, io (inc.le)
D: (inc.le) che colore è (inc.le) io non ci vedo bene dai (inc.le)
N: si, che ci trovo ?...
D: niente la prendi e la metti dentro, basta
N: no dico , che documenti così son sicura che è quella
D: dovrebbero essere le cose di DI TADDEO
N: ok
D: senti invece piano piano, però devi chiudere la porta, tranquilla, senza niente, (inc.le) i cassetti
N: si, quelli tuoi
D: nella cassetiera, fai venire Piero ti fai dare quella cosina e poi basta
N: io Piero l'ho sentito, m'ha detto che tra una mezz'ora sta in ufficio
D: si ma non fare entrare nessuno eh
N: va bene ok
D: ti metti là tranquilla tanto io, ripeto quelle son cose personali poi chiamerò Civitelli e lo farò in maniera più strutturata
N: va bene
D: anche le chiavette tutto quello che c'è, non...non ce perde tempo (inc.le)
N: va bene
Si tratta di condotte che denotano chiaramente la sussistenza di pericolo di inquinamento probatorio.
Particolarmente significativa è anche la condotta emersa nel corso del presente procedimento con riferimento al cedimento delle barriere sul rio Rezza.
In particolare, nel corso delle riunioni presso il suo ufficio Donferri ha riferito di avere appreso dell'esistenza di un **verbale della polizia stradale relativo al cedimento della barriera sul rio Rezza** (che poi effettivamente non è stato rinvenuto) con il rischio di coinvolgimento della Procura della Repubblica, ma di essere riuscito a "raddrizzare" la questione.
Si tratta di circostanza che fa emergere la personalità di Donferri capace di di apprendere elementi riservati e di influire sulle dinamiche anche delle forze di polizia giudiziaria.
Si veda la trascrizione della conversazione n. 28 del 26.09.2017 registrata da VEZIL nel corso della predetta riunione.
Donferri parla con Vezil
.....ull'Hilti...si scusa...sull'Hilti... sul rio Rezza e sull'altro... devo ottenere l'agibilità rifaccio le analisi, cerco di capire quello che... non creo un effetto domino... mi metto nel cuneo della gestione della prova di crash in ordine alla adattabilità dell'installazione... quello che abbiamo fatto noi... cosa hanno fatto Piacentini e lui? Hanno preso ste piastrette le hanno accoppiate... hanno fatto...non hanno rotto il cazzo...semo andati...c'è pure la la il verbale



della Polizia Stradale prima o poi ci scappa la Procura... eppure l'abbiamo raddrizzata....

Ed anche

Donferri: là ti ho dovuto dire perché c'è un problema della Polizia... la Polizia c'ha un rapporto io l'ho visto... e c'è pure il nome tuo...

Vezil: bene...mio perché?

D: c'è pure il nome tuo... non lo so' chi cazzo l'ha dato là in maniera impropria

V: vabbè ok...

D:mo... speriamo...siccome che siamo stati così bravi a raddrizzarli speriamo che non succede niente... perché là quando sono andati da qualcuno possono essere andati pure dall'operaio che tu manco pensi di conoscere... ma lui lo sa' che esiste un Vezil a SPEA...

Rilevanti sono anche alcune conversazioni dalle quali emerge come l'indagato - sebbene con riferimento ad un altro tronco autostradale - si sia adoperato per falsificare i voti³ inseriti nella relazione trimestrale emessa da Spea abbassandoli riportandoli alle precedenti valutazioni tranquillizzanti (ponendo in tal modo in essere non soltanto una condotta di falso ma anche un situazione di pericolo per la sicurezza della circolazione stradale (Vd. annotazione di pg n.172957 del 09.09.2019).

Si riporta il testo della conversazione:

"TRASCRIZIONE VOCE 030 del giorno 24.10.2017 (come da proprietà del file),

Sono presenti VEZIL Marco (V), responsabile UTSA 1 Tronco Genova di SPEA Engineering S.p.a, DONFERRI MITELLI Michele (D) Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio di Autostrade per l'Italia S.p.a., GIACOBBI Massimiliano (G) responsabile di esercizio di SPEA Engineering S.p.a, (

telefonicamente interviene in viva voce anche un soggetto

n.m.i., chiamato Gianni (Gianni), verosimilmente Gianni Marrone del Tronco di Pescara.

Testo della trascrizione:

D: ...ormai...ma fammi finire di parlare...ormai c'è il tema anche di sta sindrome che è capitata...tu, non bastava venì qua? ...ma metti il caso che davvero quella te casca in testa, ma 'ndo cazzo sono andati a mettere le mani qua? ...è chiaro che il patrimonio delle opere è quello che è...però...un salto di qualità, qualcosina è concesso.. non c'è un cazzo da fà...

V: Michele, cosa ne pensi di questo salto di qualità che c'è stato a Firenze?

D: non lo so io...

G: I voti?

V: I voti...I voti che sono...io non lo so...io...

D: lui oggi è stato testimone

V: no no...c'è il discorso che...

D: io a lui oggi è stato testimone

V: hanno detto...

D: io non lo sapevo...che cosa ti ho detto? Non si toccano i voti di Spea...ve li dovete rimangiare tutti, li dovete riportà tutti a 40...io, sò stato chiaro

G: si si, a posto

*D: adesso gli scrivete e rifate Pescara a 40...perché ti ho detto il danno di immagine
Omissis*

G: ma adesso la trimestrale adesso a quanto arriva?

V: e Mi, ceh, son tutti questi 50, non so quante siano

³ Le votazioni individuano il grado di ammaloramento delle opere della rete autostradale. Essi vanno da 10 a 70 dove 70 è il voto più grave ed impone la immediata sospensione della circolazione.



D: me li dovete togliere tutti

V: eeh...

G: (inc.le) già usciamo (inc.le)".

Emblematica della personalità del Donferri e della logica commerciale sottesa alla gestione degli interventi manutentivi posta in essere dai vertici di Aspi, è anche la vicenda relativa ai lavori di ripristino sul viadotto Giustina.

Dalle indagini è emerso che Doferri, Vezil e Giacobbi avevano avviato il progetto qualificando "intervento locale", anziché come intervento di miglioramento o di adeguamento - come anche indicato dal Genio civile di Chieti - al fine di ridurre al massimo i costi.

Al riguardo rileva la conversazione n. 18 e 19 del 01.08.2017 intercorsa tra VEZIL Marco, GIACOBBI Massimiliano (entrambi di SPEA), DONFERRI MITELLI Michele e MARRONE Gianni (di ASPI).

Dal tenore della conversazione emerge che Donferri si adira con i propri collaboratori ed evidenzia che a questo punto il Genio civile imporrà una impostazione progettuale che renderà i costi molto superiori.

D: ma che cazzo te ne frega? Quello, poverino, è un carpentiere evoluto, non è niente... e va aiutato una persona seria... detto questo... ed è giusto adesso sospenderlo... io sono strasicuro... strasicuro... che il progetto andrà nella direzione del genio civile... strasicuro... perché, può...

V: cosa vuol dire nella direzione del...

D: nella direzione che... secondo quello che loro ti imporranno

V: e certo!

D: eh, quindi significa che a me mi si triplicano i quadri economici

V: no...

Omissis

D: e quindi sono strasicuro che andrà in quella direzione

V: ok, Michele

D: essendo strasicuro che andrà in quella direzione

G: di riverifica di tutta l'opera?

D: di riverifica di tutta l'opera!

omissis

perché sono sicuro che, se devo fare quello che mi dirà il genio civile, cioè qua... il collega che mi dirà: se facciamo quello i costi si triplicano... nell'imponentabile, no?

V: se devi fare anche tutto l'adeguamento... per forza

D: si triplicano, quindi lo devo per forza caccià via... posso mediare tra una soluzione estrema e una soluzione base... base non può essere altro in riferimento a quello che ho fatto in progetto, per cui mi colloco in mezzo, ma sarà sicuramente superiore a duecento, al venti per cento... il venti per cento di un milione e cento so duecentoventimila euro... basta, ormai siamo incapprettati

Al fine di ridurre i costi Donferri dispone di riformulare il progetto sostenendo una qualificazione errata ma meno costosa.

D: allora, se riuscissimo... se riuscissimo, a riportarli indietro per cui mantenendo quella coerenza... al limite ci mettiamo calcestruzzo alleggerito, ci mettiamo che cazzo ne so io... tale per cui l'effetto confinamento, se questo è la... è la natura del progetto... è l'idea progettuale da, è quello di cerchiatura, diciamo così... si riuscisse a convincerli (ndr si riferisce al Genio civile) sul fatto che quella è una membrana che rallenta l'evoluzione, è una gran cazzata, ma è l'unica cosa che ci riporta fuori

Al fine di convincere il Genio Civile Marrone è riuscito a ottenere un incontro con il predetto al fine evidentemente di sostenere l'inquadramento del progetto nel senso voluto da Donferri.

Donferri: tra l'altro, tra l'altro domani... (voci sovrapposte) ...



Marrone : eh...

Donferri: no, no stavo dicendo a Vezil, domani quando hai preso l'appuntamento con il genio civile tu Gianni?

Marrone: domani mattina alle 9...

Durante la riunione Giacobbi, su indicazione di Donferri, chiama il Prof Pinto, consulente di Aspi e gli passa Donferri che gli riferisce la situazione ossia che il giovedì seguente c'è una riunione al genio civile di Chieti nella quale si dovrebbe discutere dell'inquadramento del progetto del viadotto Giustina ma alla quale non può partecipare ASPI. Tuttavia, Marrone con sue conoscenze è tuttavia riuscito ad ottenere un appuntamento in via riservata prima della riunione ed occorrono argomenti per sostenere la tesi dell'intervento locale.

Si riporta la conversazione:

NDR: Al minuto 05:39 Giacobbi chiama Paolo Pinto al telefono e gli passa Donferri.

Giacobbi: Professor Pinto, buonasera! Sono Giacobbi di Spea... la disturbo? Sono qui a Roma con l'architetto Donferri che aveva il piacere di chiederle un'informazione, glielo posso passare? Grazie, salve!

Donferri: (ndr Donferri inizia a conversare con PINTO) ciao Paolo... io al caldo, tu al fresco... ma comunque fresco, poi la sera dormi tranquillo con il piumino... senti sono in grossa difficoltà perché ti spiego ...uhm... sai che ti ha coinvolto FERRETTI sul tema Genio Civile di Chieti... adesso cosa succede... che c'ha una riunione formalmente convocata giovedì, però a cui il committente non lo fanno andare ... né il committente, né tutti i gregari del committente... bene! Però domani il direttore di tronco di Pescara che è quello che tu assisti, Marrone! Sul crollo del cavalcavia! Per le sue conoscenze è riuscito a rimediare un appuntamento con l'ingegnere capo del genio civile... ed è, in questo caso, una riunione, consentimi di dire, carbonara! La riunione è domani mattina... riesci per cortesia, mandandomelo via email, il tuo contributo che caso mai possiamo estendere nel momento in cui lo fai ... e ... quanto sei un pochino più tranquillo, cioè potresti entro stasera darci questo contributo, perché così lo facciamo valere come parere autorevole a giustificazione della nostra tesi, ti metto in difficoltà? ...ma questa è una cosa che, ma, ma... e ti chiedo scusa e se non puoi, mi arrendo ma il tema è legato al fatto che non sapevamo fino a stamattina, fino a stamattina, quindi avrei dovuto cortesemente chiamarti prima ma ne avevo parlato con FERRETTI stamattina alle sette e mezza, avrei dovuto quindi chiamarti prima di stamane ma non sapevamo che non ci invitavano... eh... quindi eh... eh... è a camere chiuse la riunione, perché loro parlano a livello di comparto regionale, Genio civile e basta! Siccome il Direttore di Tronco allertato su questo è riuscito in extremis a trovare un appuntamento, però soltanto domani, cioè: un giorno prima della riunione formalmente convocata... allora la cortesia è se riuscissi ad avere stasera, ma anche a mezzanotte, all'una, domani mattina alle sette, alle cinque, quanto ti pare e a te un pezzo di carta che, poi, casomai, con la clausola che inserirai, che ti riserverai di estenderlo e di approfondirlo, ma quantomeno che tracci le linee base di coerenza del progetto che noi abbiamo consegnato... lo puoi far pervenire a GIACOBBI, se hai l'email, a FERRETTI se hai l'email, o addirittura a MARRONE che sicuramente hai l'email... MARRONE è il tuo assistito! quindi ce l'hai sicuro

Emerge pertanto che Donferri si affida a Marrone perché intervenga tramite le proprie conoscenze sul Genio civile al fine di organizzare un incontro segreto (definito "carbonaro") con i funzionari, al fine di indurli a modificare le proprie posizioni ed a prendere per buona la impostazione progettuale proposta.

Particolarmente significativa ai fini dell'inquadramento della personalità del Donferri è anche la vicenda - sebbene estranea alla vicenda del presente procedimento, ma rilevante per la comprensione della personalità dell'indagato - relativa alle raccomandazioni fatte dal Donferri, nei



confronti del generale Mottola Franco dei CC, per favorire l'arruolamento del figlio di un suo collega nell'arma di Carabinieri.

Dalle indagini (e in particolare dall'annotazione n.227267 del 28.11.2019) è emerso, in particolare, che Donferri ha informato il Mottola delle varie fasi concorsuali (visite e quiz) che il candidato si appresta a sostenere. In particolare in data 23.05.2018 ha invitato al generale l'immagine di una mail ricevuta da tale CARUSOTTI Romano, dipendente ASPI, padre di CARUSOTTI Valerio con la quale l'Arma dei Carabinieri comunica al citato l'accettazione della sua domanda al concorso per allievi Carabinieri.

Successivamente, in data 20.06.2018, CARUSOTTI Romano ha informato tramite WhatsApp DONFERRI, che il figlio deve sostenere la prova (quiz) per il concorso in data 18.07.2018.

In data 17.07.2018, CARUSOTTI Romano invia un altro WhatsApp all'indagato rammentandogli che il giorno successivo il figlio Valerio avrebbe sostenuto la prova a quiz per il concorso nell'Arma e il predetto prontamente ha risposto **"ho già informato il generale"**.

Al di là dell'eventuale esito del concorso si evidenzia che tali condotte del Donferri sono significative del carattere e degli schemi di comportamento dell'indagato.

Allo stesso modo può essere menzionato anche il comportamento tenuto da Donferri in occasione dell'interrogatorio di Castellucci Giovanni nel procedimento per il crollo del ponte Morandi nel novembre 2018 presso uffici della Procura della Repubblica di Genova, finalizzato a ottenere un trattamento di favore da parte delle forze dell'ordine, per il tramite del Mottola.

Si veda l'intercettazione sottoriportata nella quale Donferri richiede l'intervento di Mottola al fine di dare indicazioni ai Carabinieri di Genova in relazione (come si comprenderà dalle telefonate successive) all'interrogatorio che Castellucci avrebbe dovuto rendere davanti a questo Ufficio

Telefonata n. 2030 RIT 1411/18 del 26.11.2018 ore 17:47:49

DONFERRI MITELLI Michele (D) chiama MOTTOLE Franco (M)

M: pronto!

D: sì Generale...

M: Architetto, no quel signore non è andato oggi dice che va domani. . .

omissis

D: no ma io dicevo qualche indicazione là a Genova...speriamo...

M: come?

D: dico se poteva dare qualche indicazione a Genova speriamo bene che...

M: ah per mercoledì ... sì sì!

D: eh...

M: va bene!

D: poveraccio perchè non vorrei che lo trattassero male...

M: va bene...

D: no ma i giornalisti dico se no sarà un flusso lune... mercoledì!

M: sì signore...

D: è solo questo...

M: va bene...

D: non se lo merita poveraccio...

Il giorno dell'interrogatorio la richiesta viene reiterata da Donferri in modo pressante. Mottola risponde di avere fatto chiamare

Telefonata n. 2182 RIT 1411/18 del 28.11.2018 ore 07:52:21

DONFERRI MITELLI Michele (D) chiama MOTTOLE Franco (M)

M: pronto...

D: che fa dorme?

M: io no! Lei sì invece...

D: no... assolutamente no! Mi raccomando per stamattina... per favore!

M: sì sì, ho chiamato ho fa ... ho fatto chiamare...

D: per favore ...

M: ho fatto chiamare!

D: va bene...

M: va bene?

D: mando un articolo adesso! Tenga monitorata la cosa per favore

M: va bene... ok!

Poco prima dell'arrivo di Castellucci, Donferri richiama Mottola perché non vede i militari che avrebbero dovuto essere inviati per il tramite del Mottola. Mottola conferma la presenza e di avere fatto "pressioni" sia sul comandante provinciale sia sul comandante della Legione Liguria. Mottola ha cura di precisare che entrambi gli avrebbero manifestato l'intenzione di andare personalmente a ricevere il Castellucci ma di avere timore per eventuali critiche.

Telefonata n. 2190 RIT 1411/18 del 28.11.2018 ore 09:33:23

Testo della trascrizione:

DONFERRI MITELLI Michele (D) chiama MOTTO LA Franco (M)

M: pronto...

D: guardi un pò, cortesemente Generale, Sky tg ventiquattro canale cinquanta...

D: provi un attimo... io le volevo far vedere la diretta tv perchè vedo una marea di gente **ma non vedo i militi** ...

M: non vede?

D: i militari!

M: **no ci stanno, ci stanno hanno rinforzato tutto** ...

D: la pregavo di vedere per questo mi sono (voci che si sovrappongono)

M: soprattutto fuori li hanno rinforzati ...

D: eh infatti infatti! Guardi fuori! cortesemente se lei. ..

M: eh ma comunque quando arriva là lì trova i così ...

D: va bene, va bene Generale...

M: eh... almeno...

D: comunque anche adesso (voci sovrapposte, inc.le) ...

M: **almeno...abbiamo fatto pressione, abbiamo fatto pressione forte**

Omissis

D: quindi era un modo per farle vedere il contesto... ecco mi sono permesso di chiamarla per questo..

M: no no... immagino! No e vabbè il contesto se lo immagina... e se lo immaginava pure Sciuto e così via ... è il Comandante Provinciale!

D: sì ma lo conosco... lo conosco!

M: eh!

D: ma adesso là.. (voci che si sovrappongono)

M: ma comunque... manda un ufficiale!

D: ma alla Legione chi c'è?

M: eh?

D: alla Legione chi c'è?

M: alla Legione c'è Nardone... Nardone!

D: ma Nardone qual è?

M: non quello di Caserta... il fratello!

D: perchè quello di Caserta è andato fuori. ..

M: **è stato sensibilizzato pure lui!**

D: ho capito ma quello di Caserta era poco buono mi pare ..



M: e non è che era poco buono... era meno... meno attivo ..

D: meno attivo ho capito ...

omissis

M: mh...

D: va bene...

M: va buò comunque sono stati sensibilizzati in modo forte sia il Comandante della Legione che il Comandante Provinciale... e i quali mi hanno detto, dice, purtutto non possiamo andare là se no facciamo scoppiare un casino eh... nel senso che... che che.... eh... verrebbe... verrebbe criticata

la cosa... no!

D: certo certo certo ...

M: eh!

D: va bene ci sentiamo dopo!

M: va bene .

D: ci sentiamo. dopo!

M: un abbraccio...

D: a lei grazie di cuore...

M: ci vediamo...

Subito dopo l'interrogatorio Mottola riferisce a Donferri che Castellucci si è avvalso della facoltà di non rispondere e conferma che i soggetti con i quali è in contatto gli hanno riferito che fuori è andato tutto bene e che c'era anche un capitano.

Telefonata n. 2200 RIT 1411/18 del 28.11.2018 ore 11 :49:34

DONFERRI MITELLI Michele (D) chiama MOTTOLO Franco (M)

(M): pronto?

(D): si, Generale...mi dica ...

(M): eh... novità?

(D): no, non ne ho...è uscito... le mando qualche dichiarazione che è stata fatta ...ha fatto dichiarazioni spontanee e si è avvalso della facoltà di non rispondere...

(M): ah, allora non ha fatto dichiarazioni spontanee, cioè ha fatto ...ahhh...dice l'agenzia...non...

(D): delle memorie... si, si ..bravo .

(M): ha presentato delle memorie .

(D): ah mo ti giro l'agenzia...

(M): comunque è andato tutto...tutto bene fuori. ..

(D): ah, meno male...ma c'erano i graduati, si? C'erano i Carabinieri?

(M): come no...si, c'era un Capitano pure...così dicono...

(D): ah, perfetto...

Il servizio di osservazione confermava che effettivamente, in data 28.11.2018, in occasione dell'interrogatorio di Castellucci, era presente davanti al palazzo di giustizia il comandante provinciale dei Carabinieri ed il comandante della compagnia di Genova Centro unitamente a Tattesi Tommaso, dirigente di ASPI (come emergente dal rapporto di servizio G.D.F. di cui all'annotazione n.114808 del 10.06.2019).

Si tratta di condotte che evidenziano la straordinaria capacità di esercitare forti pressioni e di condizionamento anche sulle forze dell'ordine.

Nello stesso senso possono essere menzionati i rapporti tra Donferri e il Generale Burgio (che dal gennaio 2020 ha preso il comando della divisione Culqualber competente per la Sicilia e la Calabria) e, in particolare, una conversazione telefonica del 07.01.2020 con cui il primo ha chiesto al secondo notizie e un interessamento in merito ad un'indagine della Forestale.



Si riporta il testo della predetta (progr nr. 1693 RIT. 1703/19 intercettata in uscita sull'utenza in uso a DONFERRI MITELLI Michele nr. 3351052234 intercorsa con l'utenza mobile nr. 3346919021, in uso a BURGIO Carmelo):

DONFERRI MITELLI Michele (D) chiama BURGIO Carmelo (B)

Omissis

D: *ah certo ce... che fretta c'è...*

B: *non c'è fretta non c'è fretta... non c'è mai fretta...*

D: *se le capita un... sempre sentire qualche amico...*

B: *sì...*

D: *soprattutto con la vicenda della Forestale se... se ci aiuta se se hanno ripreso i controlli... perché non si muove niente Generale...*

B: *sì...*

D: *se mi da una mano...*

B: *no se mi capita sì... come no ci mancherebbe...*

D: *quel suo amico non le ha fatto sapere nulla comunque...?*

B: *no no... non mi ha fatto sapere niente... non mi ha fatto sapere niente... e va bè...*

D: *piano piano dai..*

B: *(voci sovrapposte) tra un po' ci dobbiamo risentire...*

D: *sì sì...*

B: *va bene... grazie*

D: *faccia buon viaggio*

Tale conversazione evidentemente fa riferimento ad una vicenda seguita dai carabinieri Forestali di Serracapriola che nel gennaio 2019 avevano denunciato vari dirigenti di ASPI tra i quali Marrone Gianni direttore di tronco e fedelissimo di Donferri e la richiesta di intervento rivolta al generale Burgio pare riguardare proprio tale vicenda seguita dai Carabinieri Forestali.

Di estrema gravità è anche il fatto, emerso dalle indagini, che Donferri, nonostante stia percependo una Indennità di disoccupazione denominata NaSpi-Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego, sta al contempo prestando attività lavorativa per conto della società POLIS CONSULTING SRL, collegata con Aspi⁴ dal momento che ha in corso lavori riguardanti la rete autostradale gestita da Aspi. (vd. annotazione 36119 del 25.02.2020).

⁴ La società POLIS CONSULTING S.r.l. il cui legale rappresentante è risultato essere ALAIA Antonia Angela coniuge di CANNELONGA Ciro Antonio – svolge:

“consulenza sulla sicurezza ed igiene dei posti di lavoro; consulenza ambientale; attività di consulenza tecnica, di progettazione, direzione dei lavori, piani di manutenzione, svolte in forma integrata relativamente a vari campi dell'architettura e dell'ingegneria, gestione di progetti di costruzioni civili e industriali, realizzazione di progetti di ingegneria integrata per conto di imprese ed altri soggetti privati”.

Tale società (come rilevato da fonti aperte⁴) ha realizzato ovvero ha in corso lavorazioni, tra l'altro, con le seguenti società:

- Aeroporti di Roma S.p.a. per la progettazione⁴ di una nuova centrale idrica di pompaggio dell'acqua antincendio dell'aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino;
- Autostrade per l'Italia S.p.a. per:
 - due progettazioni finalizzate all'ottenimento dell'autorizzazione ai fini antincendio relative alle seguenti gallerie:
 - Val di Sambro e Grizzana della Variante di Valico a Bologna⁴;
 - Cavallo e Sappanico dell'autostrada A14 di Ancona⁴;
 - la redazione dell'analisi di rischio ai sensi del D.Lgs. 264/06 di tutti i fornici della rete autostradale;



Dal tenore delle conversazioni intrattenute da Donferri con gli ingegneri della società Polis Consulting srl Cannelonda Ciro Antonio e Lamanna Iavorino - riportate nella predetta annotazione - emerge come l'indagato stia prestando effettivamente attività lavorativa presso tale società.

Si pensi alle conversazioni in cui Donferri concorda con il CANNELONGA l'orario e i giorni della settimana in cui deve essere presente nell'ufficio della Polis Consulting srl sito in Pomezia o in cui debba sostituire o alternarsi con il Cannelonga nella predetta attività lavorativa (ad esempio RIT 1703/2019 del 14.01.2020 progr. 2166; RIT 1703/19 del 14.01.2020 progr. 2349).

Particolarmente significative sono anche alcune conversazioni del 17.02.2020 tra Donferri e ACITO Marialuisa alla quale manifesta la propria preoccupazione per l'attività professionale che sta svolgendo per la Polis Consulting srl in contrasto con la sua attuale posizione contributiva e retributiva con l'Inps da cui percepisce la NASPI (Rit. 1702/2019 del 17.02.2020 progr. 4167).

Nell'annotazione della GdF del 02.11.2020 viene evidenziato come il predetto stia continuando a svolgere la propria attività lavorativa presso la Polis Consulting srl, come emergente anche dall'esame dei tabulati telefonici, dai quali emerge che l'utenza in uso al Donferri aggancia, almeno due o tre volte alla settimana (con la esclusione dei giorni festivi di sabato e domenica) le celle del comune di Pomezia in prossimità proprio della sede della predetta società.

Orbene, alla luce di tutto quanto sopra esposto, si ritiene che - tenuto conto della gravità della condotta e della personalità negativa dell'indagato - sussista il pericolo attuale e concreto di reiterazione di reati dello stesso tipo di quelli per i quali si procede.

Ciò anche tenuto conto del fatto che l'uscita dal gruppo non ha impedito a Donferri di prestare la propria attività lavorativa per società collegate con Aspi (peraltro percependo al contempo in modo del tutto indebito la indennità di disoccupazione) con elevato rischio di reiterazione di analoghe condotte criminose strumentali all'ottenimento di indebiti risparmi con conseguenti illeciti guadagni.

Concreto e attuale è anche il pericolo **di inquinamento probatorio** tenuto conto degli stretti contatti con gli altri indagati, con i quali potrebbe facilmente elaborare una strategia comune e versioni di comodo, analogamente a quanto accaduto con riferimento alla vicenda del processo di Avellino.

Sussite altresì il pericolo che il predetto - sfruttando l'influenza derivante dalle mansioni svolte e dalla rete di conoscenze intrattenuta - provveda ad occultare e disperdere elementi di prova necessari per il procedimento (analogamente a quanto fatto con riferimento alla documentazione relativa al Polcevera per il tramite di dipendenti di Aspi dal predetto incaricati) o contatti persone in grado di fornire circostanze utili ai fini di una conveniente ricostruzione degli eventi.

La gravità dei reati commessi e la pericolosità sociale dimostrata, escludono chiaramente la possibilità di concedere il beneficio della sospensione condizionale della pena.

La gravità delle condotte e l'entità delle esigenze cautelari rendono indispensabile l'applicazione di una misura custodiale.

Tuttavia, nonostante l'estrema gravità della condotta, si ritiene adeguata e proporzionata alla pericolosità sociale e alle esigenze cautelari in precedenza descritte la misura cautelare degli **arresti domiciliari** presso la propria abitazione, con il divieto di comunicazione, con qualsiasi

➤ Spea Engineering S.p.a. per l'analisi di sicurezza prestazionale ai fini antincendio⁴ mediante modellizzazione "Fire Engineering" della copertura antirumore denominata "Pra Palmaro" a Genova

mezzo (telefonia fissa o mobile, email, piattaforme chat, social network) con persone diverse dagli stretti congiunti e familiari che coabitano o assistono l'indagato, salvo l'aggravamento della misura cautelare in caso di violazioni.

Con riferimento alla posizione di BERTI Paolo, dalle indagini è emersa, come in precedenza ampiamente evidenziato, la sua piena consapevolezza della situazione di pericolosità delle barriere e l'apporto materiale fornito a Donferri Mitelli (di cui era il diretto superiore e capo della direzione manutenzione) nella illecita gestione delle stesse. Berti risulta presente ed interviene concretamente nelle riunioni registrate da VEZIL e, in particolare a quella del 26.09.2017. Egli è perfettamente consapevole almeno dai primi mesi del 2017 della gravità della situazione (si pensi alla foto inviata via whatsapp a Castellucci raffigurante il cedimento delle barriere sul viadotto Rio Rezza) e, quale direttore della citata direzione ha deciso, insieme a Donferri, di occultare il problema e di proseguire in condizioni di chiara pericolosità, al fine di ottenere cospicui risparmi di spesa, ideando anche il sistema dell'abbassamento delle ribaltine. Il predetto poi, è intervenuto nei confronti di Tomasi, allorquando è venuto a conoscenza della situazione e cerca di intervenire per porvi rimedio, invitandolo a farsi da parte e a non occuparsi più della situazione.

Berti risulta, poi, avere sempre intrattenuto contatti costanti con l'A.D. Castellucci in merito alla problematica delle barriere e alle soluzioni adottate.

Anche in relazione al predetto indagato sussistono, in elevato grado, esigenze cautelari sia in relazione al pericolo di inquinamento probatorio sia in relazione al pericolo di reiterazione.

Sotto il primo profilo sono particolarmente rilevanti gli stretti rapporti tra il predetto e i coindagati Donferri e Castellucci, che ben potrebbero portare l'indagato a concordare con gli stessi versioni di comodo, analogamente con quanto avvenuto con riferimento alla vicenda di Avellino di cui si è in precedenza parlato.

Al fine della sussistenza di tale esigenza cautelare e del pericolo che il predetto provveda a disperdere o occultare elementi di prova necessario per il procedimento rileva anche quanto emerso dagli accertamenti all'indomani del crollo del viadotto Polcera. Al riguardo si osserva che in data 22.08.2018, nel corso delle attività di perquisizione e sequestro effettuate presso la sede romana di Autostrade per l'Italia, è stata effettuata copia forense dei telefoni cellulari di alcuni dirigenti di Autostrade per l'Italia tra cui BERTI Paolo e DONFERRI MITELLI Michele.

L'analisi delle conversazioni (chat) effettuate attraverso l'applicazione "WhatsApp" ha evidenziato che BERTI Paolo, nei giorni immediatamente successivi al crollo del viadotto Polcevera, ha cancellato la "chat" relativa ai messaggi scambiati il 25.06.2018 con DONFERRI che evidenziava elementi di prova in ordine alla sua consapevolezza degli ammaloramenti dei cavi di precompressione degli stralli del viadotto Polcevera (chat che invece era stata rinvenuta nel telefono cellulare di Donferri). In particolare alla affermazione del Berti di iniettare aria deumidificata nei cavi del viadotto Polcevera per levare l'umidità, Donferri risponde che i cavi sono già corrosi. A quel punto Berti ribatte "sai cazzo io me ne vado".

Si tratta chiaramente di un'ulteriore condotta che colora in senso estremamente negativo la personalità dell'indagato e che costituisce ulteriore conferma della sua capacità di inquinamento probatorio.

Si ritiene poi sussistente, tenuto conto della gravità della condotta e della spregiudicatezza con la quale il predetto ha gestito la problematica delle barriere noncurante della situazione di pericolosità, anche il pericolo di reiterazione di analoghe condotte criminose. Ciò anche tenuto

conto del fatto che l'uscita dal gruppo non impedisce certamente allo stesso di reperire ulteriori incarichi in società collegate con Aspi, analogamente a quanto fatto dal coindagato Donferri.

La gravità dei reati commessi e la pericolosità sociale dimostrata, escludono chiaramente la possibilità di concedere il beneficio della sospensione condizionale della pena.

La gravità delle condotte e l'entità delle esigenze cautelari rendono indispensabile l'applicazione di una misura custodiale.

Tuttavia, nonostante l'estrema gravità della condotta, si ritiene adeguata e proporzionata alla pericolosità sociale e alle esigenze cautelari in precedenza descritte la misura cautelare degli **arresti domiciliari** presso la propria abitazione, con il divieto di comunicazione, con qualsiasi mezzo (telefonia fissa o mobile, email, piattaforme chat, social network) con persone diverse dagli stretti congiunti e familiari che coabitano o assistono l'indagato, salvo l'aggravamento della misura cautelare in caso di violazioni.

Con riferimento alla posizione di Marigliani Stefano, come già in precedenza evidenziato, il predetto era il direttore del 1 Tronco, ossia proprio quello interessato dalle barriere oggetto del presente procedimento e, in tale qualità, aveva il dovere garantire la sicurezza della circolazione. Egli era perfettamente a conoscenza delle problematiche manifestatesi su tratte di sua competenza (come dichiarato dai diversi sommari informatori escussi), tanto che ha partecipato anche alle riunioni presso l'ufficio di Donferri e, in particolare a quella del 26.09.2017, nel corso della quale è intervenuto dimostrando di essere perfettamente a conoscenza della problematica.

Sussistono anche nei suoi confronti le esigenze cautelari di cui all'art. 274 co. 1 lett. c) cpp ossia il pericolo attuale e concreto che il predetto commetta altri gravi reati della stessa specie di quelli per cui si procede, desumibile dalle modalità della condotta e dalla particolare decisione con cui il predetto ha aderito alla illecita gestione delle barriere ideata da Berti e Donferri. Il che depone per una predisposizione al compimento di attività criminose, particolarmente attuale tenuto conto del fatto che il predetto è ancora all'interno del gruppo e in particolare di Aspi.

Sussiste altresì l'esigenza cautelare di cui all'art. 274 comma 1 lett a) cpp stante il pericolo attuale e concreto che il predetto contatti altri indagati ed elabori una strategia comune, nonché si adoperi per inquinare le prove, tenuto conto della loro specificità anche documentale.

A tal riguardo può essere anche menzionata la condotta tenuta dal Marigliani in cui durante le indagini di polizia giudiziaria presso Spesa Engineering, finalizzate a sottoporre a sequestro, tra l'altro, di tutta la documentazione afferente il viadotto denominato 6 luci insistente nel tratto autostradale genovese, il predetto in data 24.12.2018 (vgs RIT 1444/18 prog. 3367) ha intrattenuto una conversazione con Vezil Marco, nel corso della quale i predetti concordano di non consegnare le foto dei lavori fatti.

Si riporta il testo di parte della conversazione:

VEZIL Marco (V) chiama MARIGLIANI Stefano (M)

M: *eccomi Marco...*

V: *senti Stefano io sono qui*

M: *si*

V: *stan chiedendo tutte le schede di stope, e ogni altro documento relativo...a quei due viadotti, ok?*

M: *si, si*

V: *allora siccome tu hai già mandato*

M: *sì*

V: *quelle relazioni che abbiamo scritto*



M: si

V: per te ieri

M: te le mando

V: si

M: te le mando per riferimento...

V: allora, se tu me le mandi

M: certo...

(...)

M: ho visto anche le foto che mi hanno mandato stamattina, quindi...

V: va bene, io quelle foto li non glielo do però eh?

M: no, vabbè tanto, dai quello che ti chiedono, che ti devo dire eee io ti giro ste comunicazioni così avete tutto quanto, ok?

V: dai, poi vediamo

M: appena arrivi a casa chiamami, eh ciao

Nonostante l'indubbia gravità delle condotte tenute dal Marigliani, si ritiene che le esigenze cautelari possano, quantomeno allo stato, essere fronteggiate con il suo allontanamento dall'ufficio e dal ruolo ricoperto e l'inibizione dello svolgimento di analoga attività presso altro ufficio che svolga un'equiparabile servizio pubblico.

Pertanto si ritiene adeguata la **misura cautelare della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di mesi 12, con interdizione allo svolgimento di qualsiasi attività ad esso inerente, congiunta con alla misura cautelare del divieto temporaneo di esercitare attività professionali analoghe a quelle esercitate in favore di soggetti pubblici o privati, in materia di sicurezza nella circolazione stradale e dei trasporti, per la durata di mesi 12** (durata determinata in ragione della gravità della condotta).

Quanto alla posizione di Strazzullo Paolo, responsabile tecnico della direzione del 1 Tronco si osserva che, unitamente a Marigliani, aveva l'obbligo di assicurare la funzionalità e la sicurezza della rete di competenza. Egli, perfettamente a conoscenza della situazione (come dimostrato dalle dichiarazioni dei sommari informatori escussi), ha operato per fare alzare ed abbassare le ribaltine secondo le indicazioni provenienti da Donferri. Egli ha anche deciso alcune risposte fittizie alle richieste dei privati, dimostrando in tal modo piena adesione alla condotta criminosa.

Sussistono anche nei suoi confronti le esigenze cautelari di cui all'art. 274 co. 1 lett. c) cpp ossia il pericolo attuale e concreto che il predetto commetta altri gravi reati della stessa specie di quelli per cui si procede, desumibile dalle modalità della condotta e dalla particolare decisione con cui il predetto ha aderito all'illecita gestione delle barriere ideata da Berti e Donferri e alla spregiudicatezza dimostrata nell'organizzare le risposte fittizie agli utenti e l'abuso della propria posizione direttiva.

Il che depone per una predisposizione al compimento di attività criminose, particolarmente attuale tenuto conto del fatto che il predetto è ancora all'interno del gruppo e in particolare di Aspi. Si evidenzia Strazzullo è attualmente in servizio presso ASPI con l'incarico di "Senior Project Manager *Opere Strutturali e Aree di Servizio*" presso la sede di Roma.

Sussiste altresì l'esigenza cautelare di cui all'art. 274 comma 1 lett a) stante il pericolo attuale e concreto che il predetto contatti altri indagati ed elabori una strategia comune, nonché si adoperi per inquinare le prove, tenuto conto della loro specificità anche documentale.

Nonostante l'indubbia gravità delle condotte tenute dal Marigliani, si ritiene che le esigenze cautelari possano, quantomeno allo stato, essere fronteggiate con il suo allontanamento dall'ufficio

e dal ruolo ricoperto e l'inibizione dello svolgimento di analoga attività presso altro ufficio che svolga un'equiparabile servizio pubblico.

Pertanto si ritiene adeguata la **misura cautelare della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di mesi 12, con interdizione allo svolgimento di qualsiasi attività ad esso inherente, congiunta con alla misura cautelare del divieto temporaneo di esercitare attività professionali analoghe a quelle esercitate in favore di soggetti pubblici o privati, in materia di sicurezza nella circolazione stradale e dei trasporti, per la durata di mesi 12** (durata determinata in ragione della gravità della condotta).

Con riferimento, infine, alla posizione di Meliani Massimo, responsabile della Tecnica del Primo Tronco, si osserva che il predetto aveva l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione. Al contrario, venendo meno ai suoi doveri, pienamente a conoscenza della situazione delle barriere de quibus, ha concorso con gli altri indagati nelle condotte criminose, in spregio della sicurezza pubblica.

Sussistono anche nei suoi confronti le esigenze cautelari di cui all'art. 274 co. 1 lett. c) cpp ossia il pericolo attuale e concreto che il predetto commetta altri gravi reati della stessa specie di quelli per cui si procede, desumibile dalle modalità della condotta e dalla particolare decisione con cui il predetto ha aderito alla illecita gestione delle barriere ideata da Berti e Donferri e alla spregiudicatezza dimostrata nell'organizzare le risposte fittizie agli utenti e l'abuso della propria posizione direttiva.

Il che deposne per una predisposizione al compimento di attività criminose, particolarmente attuale tenuto conto del fatto che il predetto è ancora all'interno del gruppo e in particolare di Aspi. Si evidenzia Strazzullo è attualmente in servizio presso ASPI presso il primo tronco e riveste l'incarico di "Professional Master Monitoraggio e Manutenzione Infrastruttura".

Sussiste altresì l'esigenza cautelare di cui all'art. 274 comma 1 lett a) stante il pericolo attuale e concreto che il predetto contatti altri indagati ed elabori una strategia comune, nonché si adoperi per inquinare le prove, tenuto conto della loro specificità anche documentale.

Nonostante l'indubbia gravità delle condotte tenute dal Marigliani, si ritiene che le esigenze cautelari possano, quantomeno allo stato, essere fronteggiate con il suo allontanamento dall'ufficio e dal ruolo ricoperto e l'inibizione dello svolgimento di analoga attività presso altro ufficio che svolga un'equiparabile servizio pubblico.

Pertanto si ritiene adeguata la **misura cautelare della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di mesi 12, con interdizione allo svolgimento di qualsiasi attività ad esso inherente, congiunta con alla misura cautelare del divieto temporaneo di esercitare attività professionali analoghe a quelle esercitate in favore di soggetti pubblici o privati, in materia di sicurezza nella circolazione stradale e dei trasporti, per la durata di mesi 12** (durata determinata in ragione della gravità della condotta).

P.Q.M.

Visto l'art. 276 c.p.p.

APPLICA

nei confronti di **CASTELLUCCI Giovanni, DONFERRI MITELLI Michele, BERTI Paolo**, sopra generalizzati, la misura cautelare degli **arresti domiciliari** presso la propria abitazione, con divieto di comunicazione con qualsiasi mezzo (telefonia fissa o mobile, email, piattaforme chat,



social network) con persone diverse dagli stretti congiunti e familiari che con loro coabitano o li assistono.

nei confronti di **MARIGLIANI Stefano, STRAZZULLO Paolo, MELIANI Massimo**, la misura cautelare della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di mesi 12, con interdizione allo svolgimento di qualsiasi attività ad esso inerente, congiunta con alla misura cautelare del divieto temporaneo di esercitare attività professionali analoghe a quelle esercitate in favore di soggetti pubblici o privati, in materia di sicurezza nella circolazione stradale e dei trasporti, per la durata di mesi 12.

Manda alla Cancelleria di trasmettere la presente ordinanza in duplice copia al Procuratore della Repubblica che ha chiesto la misura, per l'esecuzione.

Il Giudice dispone che la presente ordinanza, dopo la sua esecuzione, sia depositata in cancelleria insieme alla richiesta del Pubblico Ministero ed agli atti presentati con la stessa.

Dispone che avviso del deposito sia immediatamente notificato al difensore che potrà esaminare gli atti ed estrarne copia.

Manda la Cancelleria per gli adempimenti di competenza.

L'esecuzione dell'ordinanza dovrà essere immediatamente comunicata a questo GIP per la fissazione dell'interrogatorio.

Genova, 05.11.2020

Il Giudice per le Indagini Preliminari
(Paola Faggioni)

Paola Faggioni

S. Mosinetti d. P.M. per l'esecuzione
P. 5/120

***FUNZIONARIO DI CUI DIZIARIA
Dott.ssa TOCCALINO***



PROCURA DELLA REPUBBLICA
GENOVA

N. 14432/19/21 R.G.P.M. DR. COTUGNO

ATTESTAZIONE DI CONFORMITA'

Si attesta che l'ordinanza di misura cautelare che precede si compone di numero 105 pagine scritte su fronte-retro e sono copie conformi all'originale depositato presso questa Segreteria.

Genova, 09.11.2020

IL CANCELLERIA
- Daniela COTUGNO

