

**STUDIO LEGALE CRUCIOLI**

Via Assarotti, 11/9 - 16122 Genova  
Tel. 010.816898 - Fax: 010.8930082  
Pec: mattia.crucioli@ordineavvgenova.it

**ILL.MO TRIBUNALE CIVILE DI ROMA**

**SEZ. IMPRESE**

**RICORSO AI SENSI DEGLI ARTT. 840 BISE SS. COD. PROC. CIV.**

nell'interesse dei Signori **FERRUCCIO SANSA** (nato a Savona il 9/9/1968, CF: SNSFRC68P09I480V, residente in Genova, Via dei Marsano 9) e **ROBERTO CENTI** (nato a La Spezia, il 26/9/1958, CF: CNTRRT58P26E463N, residente in La Spezia, Via XX Settembre 119), ciascuno in proprio quale cittadino residente nella Regione Liguria ed anche, occorrendo, nella qualità di membro del Consiglio Regionale della Regione Liguria, elettivamente domiciliati in Genova, Via Assarotti 11/9 presso l'**Avv. Mattia Crucioli** (CF: CRCMITT76E03D969G; P.IVA: 01392340996) che li rappresenta e difende per mandati in calce al presente atto (si chiede che le comunicazioni e le notificazioni di cancelleria vengano effettuate all'indirizzo pec: mattia.crucioli@ordineavvgenova.it e/o al n. fax: 010/8930082),

**contro**

**AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA** (P. IVA 07516911000), in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*, sedente in Roma, Via A. Bergamini 50

**AZIONE DI CLASSE**

**FINALIZZATA AD OTTENERE**

- l'accertamento della condotta inadempiente e/o comunque lesiva posta in essere da Autostrade per l'Italia spa (nel prosieguo ASPI), estrinsecatasi e tuttora estrinsecantesi nella violazione degli obblighi di mantenimento della qualità del servizio autostradale e nell'omessa manutenzione della porzione di autostrade liguri assentite in concessione, con particolare riferimento al crollo del viadotto sul torrente Polcevera – con conseguente

interruzione dell'Autostrada A10 dal 14/8/2018 fino al ripristino, intervenuto ad agosto 2020 – ed ai numerosissimi disservizi occorsi ed occorrendi sulla rete autostradale ligure a partire dal tragico evento del 2018 sino, quantomeno, al 2023;

- la condanna al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali patiti e patienti da tutti i cittadini maggiorenni residenti o dimoranti nella Regione Liguria a far data dal 14.08.2018 sub specie di aumento del costo della vita, deprezzamento degli immobili e pregiudizi ad esso correlati, diminuzione del PIL regionale, peggioramento degli indici di benessere e della qualità della vita della popolazione residente e di ogni altro danno non patrimoniale conseguente alle condotte lesive sopra indicate.

\* \* \*

## **IN FATTO**

### **1. LA PRIVATIZZAZIONE DELLE AUTOSTRADE E LA NASCITA DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.**

Con l'entrata in vigore della l. 537/1993 prese avvio la complessa sequenza procedimentale che condusse alla privatizzazione della società che in allora gestiva la rete autostradale italiana (Autostrade Concessioni e Costruzioni SPA), fino a quel momento appartenuta al gruppo IRI, integralmente partecipato dallo Stato italiano. La normativa predetta infatti:

- stabilì la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie autostradali (art. 10, comma 8);
- abrogò la previsione che imponeva all'IRI di detenere la maggioranza delle azioni del concessionario (art. 10 comma 6), nonché le previgenti disposizioni in forza delle quali l'attività dei concessionari era informata all'equilibrio economico e finanziario con obbligo di riversare gli utili alle entrate del bilancio dello stato (art. 10 commi 3 e 5).

Per i dettagli della privatizzazione delle autostrade e l'evidenza delle inefficienze del conseguente assetto concessorio si rinvia alla deliberazione 18/12/2019, n. 18/2019/G, della

Corte dei Conti, Sezione Centrale di Controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato (**doc. n. 1**)

Per ciò che in questa sede maggiormente rileva, all'esito della privatizzazione, perfezionatasi nel 1999, la Società Autostrade venne ridenominata Società Autostrade per l'Italia spa (cfr. visura camerale storica *sub* **doc. n. 2**).

## **2. LA CONVENZIONE UNICA DEL 2007 E GLI ATTI AGGIUNTIVI SUCCESSIVI**

A seguito della l. 296/2006 (finanziaria 2007), che prevedeva la ridefinizione del rapporto con i concessionari autostradali, ASPI stipulò con ANAS (cui subentrò in seguito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oggi denominato MIMS-Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) la Convenzione Unica del 12/10/2007 (**doc. n. 3**), approvata con l. 101/2008.

In forza di tale Convenzione, unitamente a quella del 4/8/1997 e agli atti aggiuntivi del 15/1/1998, del 19/3/1999, del 21/5/1999, del 23/12/2002 e del 24/12/2013 (**doc. n. 4**), ASPI assunse l'obbligo di costruzione ed esercizio delle tratte autostradali assentite in concessione, tra le quali la maggior parte della rete autostradale ligure, ovvero la A/26 Genova Voltri-Gravellona Toce e, per le parti di competenza, la A/7 Milano-Serravalle-Genova, la A/10 Genova-Savona-Ventimiglia e la A/12 Genova-Rosignano.

Ai sensi dell'art. 2 della Convenzione, ad ASPI furono affidati “le attività e i compiti necessari per l'esercizio delle autostrade”; in particolare, l'art. 3 della Convenzione elenca in modo specifico e analitico gli obblighi assunti dal concessionario per tutta la durata della Convenzione, tra i quali la “gestione tecnica dell'infrastruttura” (lett. a) ed il “mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e riparazione delle stesse” (lett. b).

A sua volta, l'atto aggiuntivo del 24/12/2013 (cfr. ancora doc. n. 4), nel descrivere il programma quinquennale di manutenzione a carico della concessionaria, esplicitò che “la

finalità principale della manutenzione consiste nel garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità di servizio e di sicurezza per l'utenza".

Tale previsione, peraltro, era in piena aderenza a quanto stabilito dall'art. 14, comma 3, del Nuovo codice della strada, secondo cui gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e fluidità della circolazione, provvedono tra l'altro alla manutenzione e al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze, obblighi questi ricadenti in capo al concessionario per le strade in concessione.

In sintesi, su ASPI grava dunque l'obbligo di eseguire i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria alla rete autostradale finalizzati a garantire la conservazione della rete nel rispetto di elevati standard di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza.

### **3. IL CROLLO DEL PONTE MORANDI**

Come noto, il 14 agosto 2018, alle 11.35 c.a., è crollato il Ponte Morandi gestito da ASPI, trascinando con sé 43 vite umane.

Tale disastro ha interrotto l'autostrada A/10 dal 14 agosto 2018 fino al 4 agosto 2020, data di riapertura al traffico di tale infrastruttura, nel frattempo ricostruita.

Nella relazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti alle Commissioni Riunite del 27/8/2018 (**doc. n. 5**), il tragico evento è stato così sinteticamente descritto: *“intorno alle ore 11.35 del 14 agosto 2018 si è verificato a Genova, sul tratto autostradale A10 Genova-Ventimiglia, il crollo di una campata del viadotto Polcevera, meglio noto come “ponte Morandi”, infrastruttura varata nel 1967, d'importanza strategica per i collegamenti tra il Levante e il Ponente ligure”*.

In conseguenza di tale disastro, il Consiglio dei Ministri, con delibera del 15/8/2018, ha decretato lo stato di emergenza per 12 mesi e adottato il decreto legge 28/9/2018 n. 109 nelle cui premesse si dava atto, per ciò che rileva in questa sede, del fatto che il crollo del ponte *“ha provocato, tra l'altro... gravi danneggiamenti alle infrastrutture stradali e ferroviarie tali da prefigurare il collasso del sistema trasportistico della città di Genova e della Regione Liguria e conseguentemente dei traffici portuali?”*.

La Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del MIT ha trasmesso ad ASPI note di contestazione in ordine al suo possibile inadempimento in data 16/8/2018, 20/12/2018 e 5/4/2019.

Il medesimo Ministero ha nominato una Commissione Ispettiva Ministeriale al fine di verificare le possibili cause del crollo del ponte, i cui lavori si sono conclusi con una relazione tecnica datata 14/9/2018, nella quale sono state evidenziate inefficienze e carenze nelle misure di prevenzione e di manutenzione della rete autostradale.

Tale Commissione Ispettiva, composta dai Consiglieri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Ing. Alfredo Principio Mortellaro e Ing. Gianluca Ievolella, dal Consigliere della Corte dei Conti Dott. Francesco Lombardo e dai Professori Ordinari in Tecnica delle Costruzioni Ing. Camillo Nuti e Ing. Ivo Vanzi, nella propria relazione conclusiva (**doc. n. 6**) – alla quale si rimanda integralmente – ha evidenziato in particolare che, a prescindere da quale fosse stata la causa prima del crollo:

*“a) la procedura di controllo della sicurezza strutturale delle opere d’arte documentata da ASPI, basata sulle ispezioni, è stata in passato, ed è tuttora inadatta al fine di prevenire i crolli e del tutto insufficiente per la stima della sicurezza nei confronti del collasso... Tale procedura era applicata al viadotto Polcevera ed è ancora applicata all’intera rete di opere d’arte di Aspi.*

*b) Aspi, ai sensi dell’OPCM 3274/2003 era tenuta, entro marzo 2013, ad effettuare le valutazioni di sicurezza del viadotto Polcevera (e di tutte le opere d’arte strategiche o rilevanti).*

*Da questa valutazione, se effettuata correttamente, sarebbe scaturita la (miglior possibile) stima della sicurezza strutturale rispetto al rischio crollo. Nella corrispondenza tra la DGVCA e Aspi, quest’ultima afferma, in data 23 giugno 2017, di aver effettuato tale valutazione. Nei documenti richiesti ed acquisiti da questa Commissione, tale valutazione non è, alla data di consegna della presente relazione, invece stata effettuata.*

*c) lo stato di ammaloramento del viadotto Polcevera... si è evoluto nel corso degli ultimi 27 anni. Aspi ha monitorato tale stato di ammaloramento periodicamente... Le misure adottate da Aspi ai fini della sua prevenzione erano inappropriate e insufficienti considerata la gravità del problema”.*

La relazione ha, inoltre, evidenziato che i costi dei lavori per interventi strutturali sull'intero viadotto risultavano irrisori dal 1999 (anno della privatizzazione) in poi: l'investimento medio annuo era stato infatti pari a 1,3 milioni di euro nel periodo 1982-1999, per poi passare a 23 mila euro nel periodo 1999-2008; in altre parole, il 98% di tutti i costi di manutenzione strutturale del ponte si collocavano a monte della privatizzazione del 1999, mentre dal 1999 in poi tali costi erano stati drasticamente ridotti, ammontando ad appena il 2% del totale.

In conclusione, la relazione evidenziava che Aspi, pur avendo procedure di valutazioni inefficaci, fosse comunque a conoscenza del degrado del ponte: *“si evince che Aspi, pur a conoscenza di un accentuato degrado del Viadotto ed in particolare delle parti orizzontali di esso che appalesavano deficit strutturali – come rilevato nel corpo della relazione – non ha ritenuto di provvedere, come avrebbe dovuto, al loro immediato ripristino e per di più non ha adottato alcuna misura precauzionale a tutela della utenza... emerge una irresponsabile minimizzazione dei necessari interventi da parte delle strutture tecniche di Aspi, perfino di manutenzione ordinaria... Da ciò la seguente considerazione: non fare oggi semplice manutenzione ordinaria significa voler fare domani molta manutenzione straordinaria a costi certamente più alti, con speculare maggiore remuneratività, passando gli interventi dal quadro di previsione F1 al quadro F2 ovvero al paragrafo C2 tratto 2 previsto nel piano economico finanziario della convenzione. Ne discende, come logico corollario, una massimizzazione dei profitti utilizzando a proprio esclusivo tornaconto le clausole contrattuali.*

*Tutto ciò premesso in ordine all'inadempimento degli obblighi manutentivo-conservativi dell'opera, la responsabilità contingente più rilevante consiste nel fatto che, nonostante tutte le criticità sopra evidenziate, la Società Concessionaria ASPI non si sia avvalsa, nel caso concreto, dei poteri limitativi e/o interdittivi regolatori del traffico sul viadotto, di cui al combinato disposto dell'art. 6 comma 4 lett. a) e del successivo*

*comma 6 del codice della strada, e non abbia eseguito conseguentemente tutti gli interventi necessari per evitare il crollo verificatosi?*

Successivamente, il MIT ha nominato un Gruppo di Lavoro Interministeriale, con D.M. 29/3/2019 n. 119, allo scopo di *“verificare se, alla luce dei fatti accertati e al di là dell’esito dei procedimenti volti all’accertamento giurisdizionale delle responsabilità penali e civili, possa ritenersi sussistente o meno l’inadempimento del concessionario agli obblighi scaturenti tanto dalla Convenzione quanto dalle altre norme applicabili nella fattispecie e, in caso affermativo, di indicare quali poteri l’amministrazione vigilante possa conseguentemente esercitare”*.

Tale Gruppo di Lavoro, costituito dal Consigliere di Stato Dott. Hadrian Simonetti, dagli Avvocati dello Stato Valter Campanile e Giovanni Palatiello, dal Primo referendario della Corte dei Conti Dott. Filippo Izzo e dal Professore ordinario di Istituzioni di diritto pubblico Lorenzo Saltari, ha reso il parere richiesto in data 28/6/2019 (**doc. n. 7**) ritenendo sussistenti le violazioni, da parte di ASPI, degli obblighi di custodia e restituzione dei beni assentiti in concessione, nonché degli obblighi di manutenzione del viadotto crollato. In particolare, relativamente a quest’ultimo profilo, il parere ha rilevato quanto segue: *“Il rovinoso crollo del Ponte, con le enormi conseguenze derivatene... ha sicuramente compromesso la fiducia del Concedente sulla idoneità del Concessionario di prestare fede ai suoi impegni e, in ispecie, a quelli di mantenimento, in condizioni di sicurezza, della funzionalità della rete autostradale affidatagli in concessione. L’interesse del creditore, di cui è fatta menzione nell’art. 1455 cod. civ., deve essere declinato tenendo conto della specificità dell’oggetto delle concessioni autostradali che, come più volte ribadito nel presente parere, assume certamente rilevanza pubblicistica in ragione della finalità perseguita dal Concedente attraverso le prestazioni del Concessionario, ossia la possibilità di assicurare a tutti gli utenti dell’infrastruttura autostradale la ragionevole certezza di poter circolare in modo spedito e in condizioni di massima sicurezza. E tale interesse è stato di certo gravemente pregiudicato a seguito del crollo del Ponte Morandi, non foss’altro per la perdita di quarantatré vite umane e per il pesante nocumento alle comunicazioni stradali in un’area strategica per i traffici commerciali, nazionali e internazionali. Si vuole sottolineare, in altri termini, che la*

*Concessione in argomento sottende uno schema triangolare nella misura in cui il contratto di concessione è preordinato a soddisfare l'interesse del Concedente che non può non comprendere principalmente la necessità che venga assicurata ad un'indeterminata serie di utenti la fruizione di un bene e di un servizio in condizioni di piena sicurezza. La gravità dell'inadempimento, peraltro, non può non tenere conto dell'affidabilità del sistema di monitoraggio delle opere autostradali e di valutazione del rischio adottato dal Concessionario, dovendo ricordarsi che tale sistema è diretto a selezionare gli interventi di manutenzione, anche straordinaria, che il Concessionario è tenuto a porre tempestivamente in essere al fine di perseguire lo scopo indicato dalle parti nell'Allegato E alla Convenzione ove, come ricordato al paragrafo 3, si legge: "La finalità principale della manutenzione consiste nel garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza. Con questa finalità tutte le strutture da mantenere sono monitorate attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione delle stesse; tali indicatori sono elaborati grazie ad una costante attività di sorveglianza e monitoraggio volta ad identificare eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità".*

*Ciò posto, si è dell'avviso che il crollo del viadotto Polcevera, certamente dovuto a un cedimento strutturale dell'opera, dimostri a sufficienza l'inaffidabilità dell'intero sistema di monitoraggio, valutazione e manutenzione, lungamente ripercorso da ASPI nelle proprie controdeduzioni.... Tutto questo senza neppure apprezzare la rilevanza, sempre ai fini della attendibilità complessiva di quei voti e di quei giudizi, del fatto, sottolineato nella Relazione tecnica (v. pag. 39), che tra ASPI e SPEA non vi è una reale alterità soggettiva, essendo parti dello stesso gruppo societario e dove, quindi, alla pluralità giuridica corrisponde una sostanziale unità economica; sul presupposto – ricavabile dal tenore complessivo della Relazione tecnica (ad esempio v. pag. 84) sebbene, si intende, tutto da dimostrare – che le valutazioni avrebbero potuto essere influenzate dalla preoccupazione di non gravare il suddetto gruppo di eccessivi oneri di manutenzione".*

Il suddetto parere, alla luce delle predette osservazioni, ha concluso nel senso di ritenere che: "in relazione all'evento del 14 agosto 2018 sussista l'inadempimento di ASPI agli obblighi di custodia e restituzione di cui all'articolo 1177 del codice civile e di manutenzione di cui all'art. 3 della Convenzione" e



che “tali inadempimenti abbiano il carattere della gravità in relazione all’interesse complessivo affidato alla cura del Concedente”.

Infine, sotto il profilo penale, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha dato avvio al procedimento n. 10468/2018 RGNR che vede indagate diverse decine di persone con svariati ruoli, tra cui numerose figure di vertice della società ASPI ed in particolare l’amministratore generale, il responsabile dell’Ufficio Direzione Centrale Operations, il Direttore Generale, il Direttore dell’Ufficio Direzione Maintenance e Investimenti Esercizio, il Direttore dell’Ufficio Manutenzione Opere Stradali, i Direttori del primo tronco; a costoro è stata contestata la responsabilità per aver cagionato per colpa, in cooperazione tra loro, il crollo della pila 9 del viadotto Polcevera (a seguito del quale è crollato un tratto autostradale di 240 metri, 43 persone sono decedute, 28 persone hanno riportato lesioni gravi e 12 persone hanno riportato lesioni lievi); alla società ASPI è stato pertanto contestato l’illecito di cui all’art. 25-*septies* commi 2 e 3 del D.Lgs. n. 231/2001 che prevede sanzioni per l’ente nel caso di commissione da parte dei suoi vertici del reato di omicidio colposo (art. 25-*septies* c. 2 D.Lgs. 231/2001) e lesioni colpose (art. 25-*septies* c. 3 D.Lgs. 231/2001) con violazione della normativa sulla tutela della sicurezza sul lavoro.

A seguito delle indagini compiute – che si sono avvalse anche dell’esito di alcuni articolati incidenti probatori sulle cause del crollo – la Procura ha ipotizzato che, dopo l’accertamento di gravissimi fenomeni di corrosione incidenti sui cavi degli stralli della pila 11 del ponte, tali da indurre nel 1991 alla completa disattivazione dei cavi interni con la loro sostituzione con cavi esterni, e dopo il coevo accertamento di fenomeni di corrosione anche sulla pila 10, tale da indurre un robusto intervento manutentivo, nel corso dei successivi 27 anni la società ASPI avrebbe omesso di adoperarsi per eseguire sul viadotto Polcevera, ed in particolare sulla pila 9, i dovuti e sistematici controlli, astenendosi dai dovuti interventi sulla pila 9 analoghi a quelli eseguiti per la pila 11 e la pila 10, omettendo in ogni caso di interdire il traffico sul ponte.

Queste omissioni erano poste in essere nonostante fosse noto (o dovesse essere noto) alla società ASPI e ai suoi vertici, l'esistenza di decine e decine di accertamenti che segnalavano il gravissimo e pericoloso ammaloramento dell'opera d'arte custodita da ASPI con evidente rischio di crollo.

La finalità di tali condotte, drammaticamente carenti sotto il profilo manutentivo, era posta in essere al precipuo fine di risparmiare i costi ingenti delle manutenzioni, incrementando per contro gli utili da distribuire ai soci.

Alla Società ASPI sono contestate anche due ipotesi di illeciti discendenti dalla commissione di reati di falso, in particolare la falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici ai sensi dell'art. 476 c.p. e la falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici ex art. 479 c.p.. La condotta illecita si realizzava con l'alterazione delle risultanze sullo stato di ammaloramento del Ponte e con l'elaborazione di report idonei a rinviare gli interventi manutentivi, con la finalità di garantire il risparmio derivante dai mancati o comunque insufficienti investimenti in tali attività e nel conseguente incremento degli utili distribuiti ai soci.

Considerata la contestazione di tali reati di falso da parte dei vertici della società, ad ASPI viene contestato l'illecito di cui all'art. 24-*bis* del D.Lgs. 231/2001 che ha quali reati presupposti, tra gli altri, proprio i delitti di falso.

In esito alla chiusura delle indagini di cui si è detto, la società ASPI, insieme a molti dei suoi vertici, è stata rinviata a giudizio davanti al Tribunale di Genova e dovrà rispondere dei reati contestati.

#### **4. IL PEGGIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO RESO DA ASPI IN CONSEGUENZA DELLE PREGRESSE GENERALIZZATE INSUFFICIENTI MANUTENZIONI E DELLA SUCCESSIVA ACCELERAZIONE DELLE STESSE NEL PERIODO 2019-2020.**

Il crollo del Ponte Morandi, alcuni ulteriori incidenti (quale ad esempio il distacco di circa 27 quintali di calcestruzzo nella zona di calotta della galleria Bertè, nella carreggiata sud dell'Autostrada A26 Genova-Gravellona Toce, verificatosi il 30/12/2019), nonché la necessità di ammodernamento e sostituzione delle barriere di protezione installate prima del DM 223/92 come richiesto dal MIT, hanno costretto ASPI ad organizzare con la massima celerità l'*assessment* dei principali viadotti e delle gallerie della rete e ad intervenire con una significativa revisione dei piani di intervento manutentivi, anticipando i tempi rispetto alle precedenti previsioni della concessionaria.

Conseguentemente, da settembre del 2018 ad oggi, la viabilità delle strade liguri è stata significativamente compromessa dai frequenti cantieri predisposti da ASPI allo scopo di svolgere verifiche tecniche ed interventi di manutenzione straordinaria su ponti, viadotti, gallerie e barriere protettive.

Tale circostanza ha comportato talora la chiusura di interi tratti autostradali e molto frequentemente restringimenti delle carreggiate con applicazione di riduzioni dei limiti di velocità.

L'accertamento puntuale di tali inadempimenti in relazione al periodo 2019-2020 è contenuto negli atti dell'istruttoria svolta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato conclusasi con il provvedimento sanzionatorio del 16/3/2021 a carico di ASPI (**doc. n. 8**), che si intende qui integralmente trascritto.

Dalla lettura di tale provvedimento sanzionatorio si evince, in particolare, che *“gli interventi di manutenzione attuati da ASPI, sopra brevemente descritti, sono apparsi volti a sopperire alle gravi inadempienze agli obblighi della convenzione, riscontrate dall'ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – MIT), che in una nota del giugno 2019 contestava ad aspi le criticità segnalate dall'Ufficio Territoriale di Roma derivanti dall'inadeguato stato manutentivo e da una carenza delle condizioni di sicurezza dell'esercizio autostradale, evidenziando un significativo numero di anomalie (2000-2500), di cui (200-300) non ottemperate”*.

La gravissima situazione delle autostrade liguri è descritta nel paragrafo 2c del provvedimento sanzionatorio in questione, al quale per brevità si rinvia.

*Nelle valutazioni conclusive, l'AGCM afferma che “le condotte di ASPI sopra illustrate, alla luce delle evidenze istruttorie, risultano discendere dalla mancata o insufficiente attuazione di interventi manutentivi della rete autostradale dalla stessa gestita nel corso degli anni, con riferimento a ciascuna delle Autostrade .... che sono state interessate da un significativo peggioramento del servizio in danno dei consumatori, atteso il consistente aumento dei tempi di percorrenza.... Appare innanzitutto incontrovertibile il fatto che, in particolare nell'ultimo biennio, si sia registrato un significativo peggioramento della qualità del servizio reso da ASPI sulle Autostrade oggetto di osservazione nel presente provvedimento. Le evidenze raccolte, infatti, dimostrano inequivocabilmente che, nel periodo di riferimento, le Autostrade sono state spesso interessate da consistenti disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione, misurabili in tempi medi di percorrenza molto più elevati e in velocità medie notevolmente più basse rispetto a quelle normalmente consentite – e attese dall'utenza – in autostrada (130 Km/h) o assunte da ASPI come parametro di riferimento (90 Km/h), a causa della presenza di numerosi cantieri, chiusure e/o restringimenti di carreggiata con conseguente imposizione di limiti di velocità ridotti.*

*A dimostrazione della notevole dimensione assunta dal fenomeno di cui si discute, soprattutto nell'arco temporale tra il 2019 e il 2020, si pone l'imponente risalto che gli organi di stampa, sia on line che off line, hanno riservato ai disagi nella circolazione subiti dagli utenti di Autostrade, spesso associati alla descrizione delle precarie condizioni strutturali di ponti, viadotti e gallerie insistenti sulla rete autostradale italiana e, in particolare, sulle tratte di competenza di ASPI oggetto del presente provvedimento (A/16, A/14 e Autostrade liguri)....*

*Dall'istruttoria svolta emerge con chiarezza come tali disagi siano ascrivibili a gravi carenze da parte del professionista nella gestione e nella manutenzione ordinaria delle infrastrutture ad essa affidate in concessione... in base a quanto ampiamente descritto nelle risultanze istruttorie, le predette carenze sono venute alla luce, da un lato, a seguito dei recenti interventi della magistratura... dall'altro, in esito all'accelerazione data da ASPI, in particolare nell'area ligure, al piano di manutenzione della rete*

*autostradale avviato a valle del tragico evento del Ponte Morandi, con l'obiettivo di garantire nuovo impulso alla gestione del patrimonio infrastrutturale.*

*Occorre sin da subito evidenziare che, quando si verificano situazioni di grave e persistente disagio alla circolazione, misurabili in tempi di percorrenza molto elevati, riconducibili alla responsabilità del professionista derivante dall'insufficiente e inadeguata manutenzione delle infrastrutture autostradali in concessione, si riscontra il mancato rispetto dell'obbligo di diligenza esigibile dall'operatore incaricato della gestione della concessione amministrativa autostradale...*

*Sebbene il professionista nelle sue memorie conclusive sostenga che non vi sarebbe da parte del Concessionario alcun obbligo in merito alla tempistica del viaggio in autostrada, si deve evidenziare, in primo luogo, che è lo stesso atto concessorio a stabilire l'obbligo di ASPI di porre in essere gli interventi di adeguamento richiesti, oltre che da esigenze relative alla sicurezza del traffico, anche "dal mantenimento del livello del servizio" (art. 2, comma 2); in ogni caso, l'obbligo di assicurare la "qualità" del servizio, oltre alla sicurezza, incombe sul concessionario autostradale quale minima declinazione del dovere di diligenza ai sensi del quale è dunque tenuto a svolgere la corretta manutenzione dell'infrastruttura autostradale al fine di assicurarne il corrispondente "livello del servizio" che, per le sue caratteristiche intrinseche, consiste nel consentire lo scorrimento dei veicoli ad alta velocità e la fluidità del traffico senza interruzioni a fronte del pagamento del pedaggio da parte dei consumatori...*

*Per quanto riguarda il Total Delay Work, dai dati riportati nella precedente Tabella n. 3, si evince che la maggior parte delle ore perse sia riferibile proprio ai disagi nelle Autostrade, in particolare la A/14 e le Autostrade liguri.*

*Assolutamente significativo è il dato relativo all'incremento – sia in valore assoluto che in percentuale – delle "ore perse a causa dei lavori" nel confronto tra l'anno 2018 e il 2019, che la stessa ASPI, nelle sue memorie conclusive, conferma essere pari a quasi il 300% in più (641.097 ore nel 2019, contro le 166.168 ore del 2018).*

*Altrettanto significativo appare il dato delle ore di coda registrate mensilmente in uscita ai caselli dell'area cittadina genovese dove – nel confronto tra i periodi settembre 2017/luglio 2018 e settembre 2018/luglio*

2019 (quindi subito dopo il crollo del ponte Morandi) – si evince che in quest’ultimo periodo il numero di code registrato è di gran lunga superiore (750vs440, quindi circa il doppio)....esaminando più nel dettaglio le risultanze acquisite in corso di istruttoria, esse sono atte ad acclarare l’assenza di manutenzione ultradecennale della rete autostradale da parte di ASPI, indice di una grave ed assoluta mancanza di diligenza nella gestione e manutenzione ordinaria dell’infrastruttura in concessione.... Analoghe considerazioni valgono per quanto riguarda le Autostrade liguri, in quanto le criticità riscontrate nella viabilità appaiono affondare le proprie radici nella scarsa o inadeguata manutenzione effettuata da ASPI nel corso del tempo, circostanza da ritenersi all’origine degli interventi della magistratura e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso i propri organi tecnici - Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Uffici Tecnici Ispettivi territoriali – che hanno indotto la Società ad avviare tutta una serie di lavori allo scopo di porre rimedio alle problematiche di sicurezza evidenziate dalle istituzioni deputate ai controlli.... Logica e inevitabile conseguenza della situazione sopra sinteticamente rappresentata è stato il danno provocato agli utenti delle Autostrade liguri in termini di code, rallentamenti, significativi aumenti dei tempi di percorrenza delle tratte interessate dai lavori la cui misura è testimoniata, anche in questo caso, dai numerosissimi articoli di stampa acquisiti agli atti del fascicolo”.

Il provvedimento sanzionatorio in questione ha conclusivamente accertato che “le evidenze acquisite hanno fatto emergere, a partire dal crollo del viadotto Polcevera sull’A/10 Genova/Ventimiglia, una situazione caratterizzata da gravi disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione nelle infrastrutture autostradali gestite da ASPI, derivante da significative carenze nella gestione e manutenzioni dei tratti autostradali di competenza, protrattasi negli anni, che ha comportato un notevole incremento dei tempi medi di percorrenza rispetto a quelli che normalmente si attende un utente della rete autostradale, dovute a chiusure, restringimenti di carreggiata e imposizione di limiti di velocità con conseguenti formazioni di code e rallentamenti”.

## **5. PEGGIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO RESO DA ASPI IN CONSEGUENZA DELLE PREGRESSE GENERALIZZATE INSUFFICIENTI**

## **MANUTENZIONI E DELLA SUCCESSIVA ACCELERAZIONE DELLE STESSE NEL PERIODO 2021-2023.**

Il provvedimento dell'AGCM sopra richiamato ha accertato gli inadempimenti di ASPI e i conseguenti disagi sulle autostrade liguri dal 2019 fino alla fine del 2020.

Le medesime dinamiche non sono tuttavia cessate ed anzi è certo che proseguiranno fino ad almeno il 2023.

Nell'anno in corso la rete autostradale ligure è stata interessata da rilevanti cantieri con corrispondenti gravi disagi, riportati nei numerosissimi articoli di stampa che si depositano nel fascicolo sub **doc. n 9**.

A riprova del fatto che la situazione sulle autostrade liguri non è migliorata rispetto a quanto accertato dall'AGCM in riferimento agli anni 2019-2020 ed è anzi semmai peggiorata, si rileva che la medesima AGCM con deliberazione assunta nell'adunanza del 13/7/2020 ha avviato un nuovo provvedimento di contestazione nei confronti di ASPI dando atto che *“nel periodo 26 marzo – 18 giugno 2021 sono pervenute alcune segnalazioni di consumatori che evidenziano la persistenza di disagi che continuano a registrarsi in alcuni dei tratti autostradali di competenza ASPI oggetto del procedimento principale (PS1 1644)”*.

E' purtroppo lecito attendersi che tale situazione proseguirà ancora per svariati anni, poiché in una email inviata da ASPI alla Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del 20/4/2020 (**doc. n. 10**), richiamata anche nel provvedimento sanzionatorio dell'AGCM, la società concessionaria, nel sottolineare gli sforzi organizzativi e gestionali asseritamente intrapresi al fine di assicurare la gestione dell'infrastruttura in discontinuità con la gestione precedente al crollo del ponte Morandi, evidenzia che il picco di attività manutentiva si concentrerà proprio negli anni 2020 – 2023.

## **6. SULL'ANDEL RISARCIMENTO-LA RESPONSABILITÀ DI ASPI**

Quantunque gli inadempimenti imputabili ad ASPI nella gestione della rete autostradale ligure costituiscano fatto notorio che non necessita di alcuna prova specifica, i ricorrenti

hanno comunque dato prova dell'inadempimento qualificato imputabile alla società convenuta nelle obbligazioni assunte nei confronti dello Stato e/o comunque dell'inosservanza dell'obbligo di custodia gravante sulla società concessionaria della rete autostradale ligure e del fatto che tale inadempimento sia astrattamente efficiente alla produzione dei danni subiti sia dai ricorrenti sia da tutti coloro che risiedono e dimorano nella Regione Liguria. Oltre alla copiosa documentazione versata in atti si veda la relazione tecnica redatta dalla Dottoressa Elsie Fusco che quivi integralmente si richiama (**doc. n. 11**).

Non vi è dubbio che nel caso di specie sussista una responsabilità di ASPI ai sensi degli artt. 2051 e/o in subordine dell'art. 2043 c.c. per i danni subiti dai ricorrenti e da tutti i cittadini residenti in Liguria come dianzi descritti.

Ed infatti, come accertato dal Dott.ssa Fusco nella propria relazione tecnica e come si dedurrà *infra*, è certo che l'aumento dei prezzi al consumo, la riduzione del PIL e il deprezzamento degli immobili registrati nella nostra Regione debbano imputarsi all'omessa manutenzione della rete autostradale gestita da ASPI ed oggetto di un obbligo di custodia da parte di quest'ultima (si vedano al riguardo le previsioni di cui all'art. 14, comma 3, del Nuovo codice della strada e le pattuizioni contenute nella convenzione unica del 2007 e nei correlati atti aggiuntivi).

A fronte delle omesse manutenzioni delle infrastrutture autostradali sino al 2018 (che come detto hanno comportato l'interruzione del traffico tra Levante e Ponente per più di 2 anni sino alla ricostruzione del Ponte San Giorgio) nonché a fronte della concentrazione delle manutenzioni tra il 2019 e il 2023 con pesantissime ripercussioni sul traffico di tutta la Regione, ciascuno dei ricorrenti, al pari di ogni cittadino residente e/o dimorante in Liguria, ha subito e sta tuttora subendo -secondo un criterio di normalità e prevedibilità- i danni patrimoniali e non patrimoniali di cui intende in questa sede domandare il ristoro.



Poiché è comprovato che i disservizi sulle autostrade ligure in concessione ad ASPI perdureranno sino quantomeno al 2023 – con un numero di cantieri annuo sostanzialmente analogo per incidenza sulla fluidità del traffico al 2021 (si formula al riguardo istanza di esibizione del piano delle manutenzioni della rete autostradale ligure di pertinenza di ASPI per gli anni dal 2018 al 2023) – e che da tali disservizi conseguiranno i medesimi danni sub specie di aumento dei prezzi al consumo pro capite già verificatisi negli anni dal 2018 al 2021, è ovvio che dovrà essere risarcito ai ricorrenti e agli aderenti anche il danno patrimoniale futuro che si produrrà sino al 2023.

Sul punto si veda quanto statuito proprio in materia di responsabilità ex art. 2051 c.c. da Cass. 9694/2020, secondo cui *“il rischio concreto di pregiudizio è configurabile come danno futuro ogni volta che l'effettiva diminuzione patrimoniale appaia come il naturale sviluppo di fatti concretamente accertati e inequivocamente sintomatici di quella probabilità secondo un criterio di normalità fondato sulle circostanze del caso concreto. In particolare il danno è configurabile solo ove la perdita economica che si andrà a subire possa essere ricondotta a criteri concretamente individuati, al fine di raggiungere una plausibile determinazione del quantum debeatur”*.

Sia il danno patrimoniale che il danno non patrimoniale potrà essere liquidato da Codesto Ill.mo Giudice, ove occorra anche in via equitativa ai sensi degli artt. 2056 e 1226 c.c.

## **7. I DANNI AI RESIDENTI O DIMORANTI NEL TERRITORIO DELLA REGIONE LIGURIA CONSEGUENTI AI PREDETTI INADEMPIMENTI DI ASPI.**

**A) I danni patrimoniali conseguenti all'interruzione della A/10 e al peggioramento della qualità del servizio reso da Aspi in conseguenza delle pregresse generalizzate insufficienti manutenzioni e della successiva accelerazione delle stesse nel periodo 2018-2020.**

Il crollo del ponte Morandi ha interrotto l'autostrada A/10 dal 14 agosto 2018 fino al 4 agosto 2020, data di riapertura al traffico di tale infrastruttura.

L'evento – descritto dal Presidente della Repubblica nel comunicato dell'agosto 2018 come “*una catastrofe .. che ha colpito Genova e l'Italia intera*” nonché come “*un evento che lascerà il segno*” – ha costretto il Consiglio dei Ministri a decretare lo stato di emergenza e ad adottare il decreto legge 28/9/2018 n. 109 nel quale viene attestato che il crollo del manufatto in questione “*ha provocato, tra l'altro... gravi danneggiamenti alle infrastrutture stradali e ferroviarie tali da prefigurare il collasso del sistema trasportistico della città di Genova e della Regione Liguria e conseguentemente dei traffici portuali?*”.

Il viadotto in questione garantiva, infatti, un collegamento indispensabile per la viabilità della Liguria; nella relazione alle Commissioni Riunite del 27/8/2018 l'allora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il viadotto come “*d'importanza strategica per i collegamenti tra il Levante e il Ponente ligure*”.

Le conseguenze del crollo, del punto di vista trasportistico, sono descritte nella medesima relazione del Ministro al Parlamento nei seguenti termini: “*a seguito del crollo la Polizia Stradale ha bloccato tutti i flussi del traffico veicolare diretti al ponte e in particolare al tratto di A10 compreso tra il casello di Genova Aeroporto a quello di Genova Ovest, nel quale era compreso il ponte Morandi sul fiume Polcevera, con conseguente sconvolgimento non solo di tutto l'assetto della circolazione autostradale, ma anche dell'intero traffico dell'area vasta di Genova, in ragione dell'importanza strategica che il Ponte rivestiva anche per i collegamenti interni tra i quartieri di levante e quelli di ponente della città.*

*Le deviazioni rese necessarie, comportanti per l'utenza amplissimi aggiramenti dell'infrastruttura crollata con gravose maggiori percorrenze anche nell'ordine di circa 100 km, così come le chiusure delle strade cittadine sottostanti alla stessa, hanno comportato gravissime ripercussioni sull'intera economia della città di Genova, del suo porto, dei collegamenti ferroviari, di tutta la viabilità e **sull'economia di tutta la Regione Liguria** e dell'intera area nordovest dello Stato, con ripercussioni anche sulle interconnessioni internazionali?*”.

La vastità delle ripercussioni economiche di tale evento ha interessato tutto il territorio nazionale: il gruppo di lavoro ministeriale dianzi menzionato ha infatti riferito, nel proprio parere del 28/6/2019, che *“resta ferma l’ovvia considerazione che nei confronti del Concessionario, il quale, con la propria condotta contra ius, ha cagionato o non impedito il perimento di un’arteria autostradale strategica per il Paese, lo Stato può, parallelamente alla risoluzione, esercitare un’azione di risarcimento degli ingenti danni, non solo immediati ma anche indiretti all’intera comunità nazionale, conseguenti agli inadempimenti descritti nei paragrafi precedenti”*. Tuttavia, le ripercussioni economiche dell’evento imputabile ad ASPI hanno investito primariamente il territorio della Regione Liguria, ambito al quale la presente azione intende limitare la richiesta di accertamento e di condanna.

Una prima stima – parziale e limitata ai primi mesi immediatamente successivi al crollo – dei danni economici, diretti ed indiretti, alla città di Genova e alla Regione Liguria è stata elaborata da uno studio congiunto messo a punto in data 4 dicembre 2018 dalla Camera di Commercio di Genova, dall’Università di Genova e dalla Sezione ligure di Confindustria, nel quale è esposto un importo indicativo di tali danni pari ad € 422.104.708, 32 (**doc. n. 12**).

Anche Confrtrasporto-Confcommercio, in collaborazione con Isfort, nell’immediatezza dell’evento hanno prodotto uno studio che – partendo dal dato oggettivo dell’allungamento dei percorsi di trasferimento da levante a ponente (+ 120 Km) e da ponente a levante (+70 Km) e del traffico medio di percorrenza dei camion – ha stimato un danno economico complessivo per le imprese dell’autotrasporto in transito per il nodo di Genova di oltre 2 milioni di euro al giorno, con un incremento diretto del costo per l’allungamento del tragitto di circa € 600.000,00 giornalieri (**doc. n. 13**).

Poiché tale danno si è protratto per 2 anni, ovvero per 730 giorni, il maggior costo indotto dal maggior percorso ammonta ad € 438.000.000 ed il danno complessivo all’autotrasporto ad € 1.460.000.000,00.

Ulteriori effetti dannosi su economia e occupazione sono stati evidenziati dal report realizzato dall'Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro del febbraio 2019 (**doc. n. 14**).

All'impatto sull'economia ligure del crollo del ponte Morandi occorre poi sommare quello prodotto dagli inadempimenti menzionati al punto 4 della ricostruzione in fatto che precede. E' infatti evidente che anche la caduta dei livelli di servizio nelle autostrade liguri negli anni 2018 e 2020 ha comportato un rilevante danno all'economia ligure.

Tale danno è stato certificato, nell'*an*, dall'AGCM che, nel provvedimento sanzionatorio del 16/3/2021 sopra diffusamente richiamato, ha accertato che *“la gravità della pratica va apprezzata tenendo conto della sua natura pluri-offensiva, nonché del fatto che la condotta del professionista ha arrecato gravissimi disagi che hanno interessato un numero significativamente elevato di consumatori e di operatori economici... In tale contesto non vanno sottaciuti, altresì, i gravi e conseguenti danni all'economia, in particolare, ai settori secondario e terziario quali, a titolo meramente esemplificativo: quelli cagionati alle imprese di trasporto per i maggiori tempi di percorrenza degli operatori e i connessi riflessi sulle imprese destinatarie delle merci?”*.

La stima di tali danni è stata quantificata in circa un miliardo dal Comitato Salviamo Genova e la Liguria – a cui aderiscono tutte le maggiori associazioni di categoria della Liguria -, in collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova e la Camera di Commercio di Genova (**doc. n. 15**).

I danni all'economia ligure e i maggiori costi delle imprese di autotrasporto e in generale della logistica si sono tradotti, per ciò che in questa sede rileva, in un generalizzato aumento dei prezzi delle merci vendute nel territorio ligure.

E' evidente, infatti, che il maggior costo del trasporto, il minor afflusso turistico e la riduzione generalizzata degli spostamenti, perdurante da agosto 2018 a tutto il 2020, abbia prodotto gli aumenti dei prezzi attestati anche dall'ISTAT in tutto il territorio della regione Liguria.

Al fine di quantificare il danno patrimoniale che ciascun cittadino ligure ha subito negli anni 2018-2020 a causa del crollo del ponte Morandi e dei successivi disservizi autostradali, è stata commissionata la perizia tecnica redatta dalla Dott.ssa Elsie Fusco (cfr. doc. n. 11), che, per brevità, si intende quivi integralmente richiamata.

In relazione al danno patrimoniale subito dai cittadini liguri dal 2018 al 2020, la suddetta perizia ha così concluso: “L’intero sistema trasportistico regionale ... è stato interessato da continue interruzioni, cantieri e cambi di corsia, oltre che dall’assenza per più di un anno di un fondamentale collegamento tra il levante e il ponente ligure. Tale condizione ha determinato una accessibilità drasticamente ridotta alla città di Genova e agli altri centri urbani dell’intera Liguria e una significativa difficoltà, per cittadini e imprese, all’accesso a beni e servizi di qualsivoglia tipologia.

Tale condizione ha determinato un incremento generalizzato dei prezzi e del costo della vita presso la regione. Questa tendenza è chiaramente riscontrabile nei dati appena analizzati relativi all’andamento dei tassi di inflazione che hanno interessato la regione ligure, specialmente se confrontati con gli stessi dati a livello nazionale.

Sulla base della lettura dei dati sopra richiamati è possibile pervenire a una quantificazione di massima del danno monetario sofferto da ciascun abitante o residente in Liguria. In particolare, considerando che la spesa media mensile per consumi a livello regionale nel 2018 è stata circa pari a 1.268 euro pro capite, e nel 2019 è stata pari a 1.249 euro e considerando il differenziale medio rispetto all’inflazione nazionale è risultata di 0,2 punti percentuali nell’anno 2018 e di 0,35 punti percentuali nel 2019 è possibile giungere a una quantificazione del danno per ciascun individuo pari a più di 80 euro, come dai calcoli sotto riportati”.

La perizia quantifica tale importo in relazione al periodo 2018-2019, stante l’oggettiva difficoltà di quantificare in modo puntuale i corrispondenti danni per l’anno 2020 a causa dell’insorgenza della pandemia da Covid 19 che ha completamente alterato e stravolto il sistema economico nazionale e regionale. E’ tuttavia possibile presumere che il danno subito

dai residenti per aumento del costo della vita nell'anno 2020 sia certamente non inferiore a quello dell'anno precedente e possa pertanto quantificarsi -occorrendo anche in via equitativa- in misura pari a 50,00 euro. Tale cifra, sommata ai danni degli anni precedenti, conduce ad un importo totale di € 130,00 pro capite per ogni cittadino ligure.

La medesima perizia rileva, inoltre, come la Liguria sia stata la sola regione italiana a presentare un tasso di crescita negativo tra gli anni 2018 e 2020. Il PIL della Regione Liguria ha infatti subito, a causa del crollo del Morandi e dei successivi disservizi, una perdita di valore pari a 543.000.000,00 euro che, ripartiti per 1,551 milioni di abitanti, conducono ad una stima di più di 347 euro di danno pro capite (cfr. ancora perizia sub doc. n. 11).

Vi è poi da considerare quale ulteriore conseguenza del crollo del Ponte Morandi e dei successivi inadempimenti del concessionario il deprezzamento degli immobili siti nella Regione Liguria e dei pregiudizi patrimoniali strettamente connessi a tale deprezzamento anche per coloro (una ridotta minoranza) che non sono proprietari. Come accertato nella perizia della Dott.ssa Fusco, *“benché il mercato immobiliare ligure sia notoriamente caratterizzato da prezzi generalmente superiori alla media, questi a partire dal 2018 hanno subito un deprezzamento medio di più di 1.600 euro superiore rispetto a quello registrato in Italia. La riduzione del valore medio delle abitazioni realizzatesi in Liguria nell'arco temporale oggetto di analisi ha avuto, come è ragionevole immaginare, importanti ricadute specialmente sui soggetti proprietari di immobili localizzati presso la regione. Ciò appare significativo di per sé, in quanto la quota dei soggetti proprietari di immobili è particolarmente rilevante in Liguria, rappresentando il 78% della popolazione residente. Questo significa che il 78% della popolazione risulta direttamente colpito dalla riduzione del valore immobiliare. Il fenomeno di svalutazione osservato, però, implica una serie di ricadute negative che non interessano solamente i soggetti proprietari di immobili, bensì si estendono all'intera popolazione regionale. Il mercato immobiliare di un'area o di una regione, infatti, è strettamente correlato con l'economia e il benessere presso la stessa. Numerosi contributi accademici (Campbell e Cocco, 2007) affermano che le condizioni del mercato immobiliare costituiscono una fondamentale componente del benessere, e le sue fluttuazioni influiscono sulle decisioni e i consumi delle*

*famiglie. L'incremento nei prezzi degli immobili, infatti, costituisce un incentivo ai consumi e comporta una generale crescita economica grazie al cosiddetto "effetto benessere" (Kulz, 1968; Guren et al., 2021), ovvero il fenomeno per cui un incremento del benessere percepito dai consumatori aumenta la loro propensione alla spesa e, conseguentemente, genera effetti positivi sulla crescita economica complessiva. Specularmente, alla svalutazione immobiliare è generalmente associata una fase di recessione economica: il calo dei prezzi degli immobili, infatti, influisce negativamente sulla fiducia dei consumatori e disincentiva gli acquisti.*

*Un ulteriore profilo ritenuto rilevante ai fini della presente indagine risiede nella natura stessa dei beni immobiliari, che li rendono particolarmente adatti all'applicazione di costrutti e teorie econometriche in grado di stimare e assegnare un valore a elementi di difficile valutazione economica. Vi sono, infatti, alcuni "beni" non di mercato (ad esempio la qualità dell'aria o il livello di accessibilità) che costituiscono attributi di altri beni che vengono invece scambiati sul mercato (quale, ad esempio, le proprietà immobiliari) e ne influenzano il prezzo. La tecnica dei prezzi edonici (Griliches, 1971; Rosen, 1974) permette di estrapolare il prezzo implicito di tali attributi e quindi comprendere in che misura essi contribuiscono alla formazione del prezzo totale. Numerosi contributi accademici relativi alle teorie dei prezzi edonici (Jackson, 1979; Herath e Maier, 2010) sottolineano la stretta correlazione che sussiste tra il valore delle unità immobiliari e i livelli di accessibilità alle stesse e, in particolare, come essi rientrino tra i principali elementi che influiscono sulle fluttuazioni del mercato immobiliare.*

*Mentre molti attributi che concorrono a formare il prezzo di un immobile sono invariabili nel tempo, la qualità delle infrastrutture di trasporto e i tempi di percorrenza da e per i principali centri d'interesse cittadini costituiscono profili che possono variare significativamente con lo sviluppo dei contesti urbani.*

*Come affermato dalla teoria dei Grafi (West, 2001), all'interno di un modello di rete come quello che caratterizza il network stradale e autostradale di una regione, un collo di bottiglia che si realizza in un qualunque arco o nodo della rete genera ripercussioni, seppur in misura variabile, sull'intera rete (Biggs et al., 1986).*

*Eventi di portata eccezionale come il tragico crollo del Ponte Morandi e i successivi interventi di ripristino posti in essere presso le autostrade liguri costituiscono un evidente profilo di criticità le cui ricadute in termini*

*di accessibilità, per effetto di propagazione, si sono estese all'intera rete di trasporto regionale, colpendo la totalità della popolazione. Le quotazioni immobiliari e le sue variazioni nell'arco temporale di indagine, dunque, oltre ad avere un significato intrinseco mettono in luce ulteriori profili, in quanto riflettono in modo indiretto ripercussioni di altra natura subite dalla popolazione ligure a seguito del crollo del Ponte Morand?".*

Posto che il danno subito da ogni cittadino ligure proprietario di immobili è pari a 1.600,00 euro per il periodo preso in considerazione e che tuttavia il danno da deprezzamento degli immobili si ripercuote anche sui cittadini non proprietari, è possibile ipotizzare che il danno mediamente prodottosi a carico di ciascun cittadino ligure possa essere quantificato occorrendo anche in via equitativa, per il periodo considerato, nell'importo di euro **500,00 euro pro capite**.

**B) I danni patrimoniali derivanti dal peggioramento della qualità del servizio reso da ASPI in conseguenza delle pregresse generalizzate insufficienti manutenzioni e della successiva accelerazione delle stesse nel periodo 2021-2023.**

Come dedotto nel punto 5 della parte in fatto che precede, i disservizi sulle autostrade Liguri sono proseguiti per tutto il 2021 e, per ammissione di ASPI stessa, proseguiranno fino ad almeno tutto il 2023, anno in cui dovrebbe terminare il “picco” di interventi manutentivi messi in atto per minimizzare le disastrose conseguenze delle precedenti omesse manutenzioni della rete autostradale ligure.

Anche per tali anni è dunque lecito attendersi il prodursi di ingenti danni a carico di tutti i cittadini liguri, danni che possono essere quantificati in analogia a quanto dianzi dedotto per gli anni dal 2018 al 2020 e pertanto in misura pari a **977,00 euro pro capite (€ 130,00+347,00+500,00)**.

**C) I danni non patrimoniali conseguenti all'interruzione della A/10 e al peggioramento della qualità del servizio reso da Aspi in conseguenza delle pregresse generalizzate insufficienti manutenzioni e della successiva accelerazione delle stesse nel periodo 2018-2023.**



Abbiamo visto come sia possibile addivenire alla stima monetaria degli effetti negativi e delle implicazioni riconducibili alla caduta del Ponte Morandi, ovvero quelle che per loro natura si fondano su valori di tipo economico – finanziario.

Sono stati in particolare considerati: l'**indice dei prezzi al consumo**, la flessione del **mercato immobiliare ligure** e la correlazione tra difficile situazione che caratterizza la rete autostradale regionale e l'andamento del **Prodotto Interno Lordo**.

Vi sono tuttavia da considerare anche gli effetti negativi di carattere non patrimoniale che si producono a carico della popolazione residente.

Come accertato dalla perizia della Dottoressa Fusco, *“Con riferimento all'**indice del Benessere Equo e Sostenibile (BES)** è stato possibile mettere in evidenza la correlazione tra il peggioramento di alcuni indicatori in Liguria e il tragico evento del crollo del Ponte Morandi. Nello specifico, tra tali indici all'origine del calo del benessere degli abitanti in Liguria tra il 2017 e il 2018, possiamo citare l'indicatore “Mortalità per incidenti stradale (15-34 anni)”, il quale in Liguria è peggiorato del 33,3%, anche in ragione del crollo del Ponte Morandi e del piano di cantierizzazione delle infrastrutture stradali e autostradali. Altri indicatori come l'indice “Dipendenti con bassa paga” e “Part time involontario”, che hanno subito un peggioramento in Liguria rispettivamente del 4,5% e del 18,4% nel periodo di indagine, sono strettamente correlati al crollo del Ponte Morandi, in ragione del carattere strategico di quest'ultimo nella rete infrastrutturale della Liguria. Infatti, il crollo del Ponte ha impattato negativamente sulle attività delle imprese, le quali, trovatesi in una situazione di difficoltà, non hanno avuto alternative se non quella di agire sulla retribuzione e sulla riduzione degli orari lavorativi dei dipendenti.*

*Per quanto concerne gli ulteriori elementi considerati nella presente indagine, ovvero i **congestionamenti** della rete e le conseguenti **emissioni** generate, non è stato possibile effettuare una vera e propria traduzione monetaria dei danni subiti dai liguri in relazione a suddette categorie, anche in ragione della forte componente di natura qualitativa che le caratterizza. Nonostante l'oggettiva difficoltà a monetizzare le ricadute negative connesse agli aspetti appena citati, è bene considerare che soprattutto i congestionamenti della rete e le conseguenti emissioni generate costituiscono i profili più significativi. Infatti, questi rappresentano conseguenze*

*dirette del crollo del Ponte Morandi e dei successivi cantieri, nonché primaria fonte di disagio non solo per gli utenti delle autostrade, ma per l'intera collettività.*

*Con riferimento al primo aspetto citato, ovvero il congestionamento della rete, nell'ambito del presente elaborato sono stati identificati i tempi e la velocità medi di percorrenza sulle tratte autostradali e urbane che hanno risentito del crollo del Ponte e dell'avvio delle attività di cantierizzazione che ne sono conseguite. In aggiunta ai maggiori tempi di percorrenza e al congestionamento delle tratte autostradali coinvolte, il presente elaborato ha anche analizzato quanto verificatosi ai caselli, i quali costituiscono i principali punti di accesso alla città di Genova e altre aree urbane rilevanti. A titolo esemplificativo e non esaustivo, è stato possibile analizzare come i caselli di Genova Bolzaneto e di Genova Aeroporto sono stati particolarmente interessati da un drammatico incremento delle ore di coda (variazione incrementale pari a 288 ore per il casello di Genova Bolzaneto nei mesi di settembre e ottobre 2018 e pari a 102,4 ore per il casello di Genova Aeroporto tra il periodo antecedente e quello successivo al crollo del viadotto).*

*Con riferimento al secondo aspetto citato, ovvero le emissioni generate, nell'ambito del presente elaborato sono stati esaminate le misurazioni dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure (ARPAL) circa le concentrazioni di particolato atmosferico (PM10, PM2.5, PTS) che incidono sulla qualità dell'aria nelle aree circostanti il cantiere. Il presente studio ha focalizzato la propria attenzione sulla correlazione che sussiste tra i livelli di servizio presso la rete autostradale e le emissioni di gas climalteranti generate dal traffico che vi insiste. Infatti, molteplici studi empirici affermano che la riduzione della velocità dei veicoli in strade in cui sono presenti dei cantieri che generano code e rallentamenti, porta a generare, a parità di altre condizioni, emissioni extra (Mebrabani et. al., 2021). Tanto premesso, è ragionevole pensare che la quantificazione monetaria dei danni derivanti da congestionamenti della rete e dalle relative emissioni si rivelerebbe significativamente superiore a quella effettuata in relazione ai profili squisitamente economici e finanziari precedentemente descritti?.*

La condotta di ASPI non solo ha causato sofferenza e dispiacere nei cittadini liguri ma ha anche leso gli interessi costituzionalmente protetti di ciascuno dei cittadini liguri alla libertà di circolazione, alla salute, al lavoro, alla libera estrinsecazione della propria personalità,

solidarietà familiare, alla proprietà, all'iniziativa economica (artt. 2, 3, 16, 29, 30, 32, 35, 41 e 42 Cost.).

Alla luce delle considerazioni che precedono, in considerazione de:

- la gravità della colpa imputabile ad ASPI;
- la rilevanza del danno non patrimoniale subito dai cittadini liguri come descritto nella perizia dianzi riportata e come risulta dalla violazione degli interessi costituzionalmente protetti dianzi dedotta;
- la durata e la persistenza del danno;

pare possibile determinare lo stesso nella misura di euro 1.000,00 pro capite per ogni cittadino o nella misura maggiore o minore che l'Ill.mo Signor Giudice vorrà determinare occorrendo anche in via equitativa.

## **I DIRITTI INDIVIDUALI OMOGENEI TUTELATI CON LA PRESENTE AZIONE DI CLASSE**

I Sigg.ri Ferruccio Sansa e Roberto Centi risiedono e dimorano da tempo nel territorio della Regione Liguria (cfr. certificati storici di residenza *sub* **docc. nn. 16 e 17**), talché hanno personalmente subito i danni patrimoniali e non patrimoniali dianzi dedotti quale conseguenza immediata e diretta delle condotte inadempienti imputabili ad ASPI e/o comunque causalmente riconducibili ad esse.

I ricorrenti sono inoltre Consiglieri Regionali della Regione Liguria e in tale qualità, ciascuno di essi "*rappresenta la comunità regionale*" colpita dalle gravi inefficienze di cui sopra (così come previsto dall'art. 30 dello Statuto della Regione Liguria).

I ricorrenti sono certamente componenti della classe che ricomprende tutti i soggetti residenti in Liguria che hanno subito il danno patrimoniale predetto.

La pluralità di condotte illecite imputabili ad ASPI ha cagionato la lesione dei diritti individuali omogenei azionati con il presente ricorso ai sensi dell'art. 840-*bis* c.p.c..

Gli inadempimenti imputabili ad ASPI hanno infatti un evidente carattere plurioffensivo e diffuso: per quel che in questa sede rileva, i gravi e ripetuti disservizi occorsi sulle autostrade liguri nell'arco di tempo preso in esame, aumentando il costo del trasporto e della produzione delle merci e dei servizi, hanno comportato l'aumento del costo della vita (o la minor riduzione del costo della stessa rispetto al restante territorio nazionale), la riduzione del PIL regionale, il deprezzamento degli immobili e tutti gli altri pregiudizi di carattere non patrimoniale dianzi dedotti ledendo simultaneamente tutti i cittadini dotati di capacità di agire ai sensi dell'art. 2 del cod. civ. (ovvero i maggiorenni) che risiedono nel territorio servito da tali infrastrutture autostradali. I danni dianzi dedotti costituiscono per così dire il danno "minimo comune denominatore" per tutti i cittadini liguri.

Il presente ricorso mira, dunque, alla tutela dei diritti isomorfi dei predetti soggetti – cittadini maggiorenni residenti nella Regione Liguria - che costituiscono la classe omogenea dei possibili aderenti dell'odierna azione collettiva.

E' evidente che il danno si è prodotto in un ambito territoriale anche più ampio rispetto a quello regionale e tuttavia, proprio per ragioni di omogeneità dei diritti individuali azionati con il presente ricorso, si è scelto di limitare la classe tutelata ai soli residenti della regione Liguria su cui insistono le tratte autostradali interessate dai disservizi dianzi dedotti.

\* \* \* \* \*

Tutto quanto sopra premesso e considerato, nell'interesse dei **signori Ferruccio Sansa e Roberto Centi**, come sopra impersonati, rappresentati e difesi,

**si ricorre**

all'Ill.mo Tribunale Civile di Roma affinché voglia fissare la comparizione delle parti ex art. 702-*bis* c.p.c., assegnando il termine per la costituzione della resistente **AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.**, in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*, sedente in Roma, Via A. Bergamini 50,

### **avvertendola**

che la costituzione oltre il termine di legge implica le decadenze di cui agli artt. 38, 167 e 702-*bis*, commi IV e V, c.p.c. e che, comunque, in difetto di sua costituzione, si procederà in sua legittima contumacia per sentire accogliere le seguenti

### **CONCLUSIONI:**

“Piaccia all’Ill.mo Tribunale adito *contrariis rejectis*, ogni contraria istanza, eccezione e deduzione reietta, previa ogni opportuna declaratoria meglio vista, previa ammissione dei mezzi istruttori dedotti dai ricorrenti, in accoglimento dei motivi suesposti,

- **preliminarmente**, emettere ordinanza di ammissibilità della presente domanda ai sensi dell’art. 840-*ter*, comma 3, c.p.c.;

a) accertare e dichiarare l'esclusiva responsabilità ex art. 2051 c.c. o in subordine ex art. 2043 c.c. o ai sensi delle norme meglio viste in capo alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a., in persona del suo legale rappresentante pro tempore, in relazione alle inadempienze/inefficienze nelle obbligazioni di custodia e/o manutenzione e/o comunque mantenimento degli standard di servizio del bene autostradale meglio descritte nella narrativa dell'atto che precede;

b) conseguentemente e per l'effetto condannare Società Autostrade per l'Italia S.p.a., in persona del suo legale rappresentante pro tempore, al risarcimento dei danni patrimoniali subiti e subendi da questi ultimi in conseguenza delle condotte attive ed omissive per cui è causa per un importo complessivamente pari ad € 977,00 per il periodo 2018-2020 e per il pari importo di € 977,00 per il periodo 2021-2023 in favore di ciascuno dei ricorrenti o comunque per il diverso -maggiore o minore- importo che risulterà dovuto all'esito

dell'istruttoria o che verrà liquidato dal Giudice ove occorra anche in via equitativa, oltre rivalutazione monetaria ed interessi dal dì del dovuto al saldo effettivo;

c) conseguentemente e per l'effetto condannare inoltre Società Autostrade per l'Italia S.p.a., in persona del suo legale rappresentante pro tempore, al risarcimento dei danni non patrimoniali subiti e subendi da questi ultimi in conseguenza delle condotte attive ed omissive per cui è causa per un importo complessivamente pari ad € 1.000,00 in favore di ciascuno dei ricorrenti o comunque per il diverso -maggiore o minore- importo che risulterà dovuto all'esito dell'istruttoria o che verrà liquidato dal Giudice ove occorra anche in via equitativa, oltre rivalutazione monetaria ed interessi dal dì del dovuto al saldo effettivo;

d) accertare che il resistente, con la condotta addebitatagli dai ricorrenti nel presente giudizio, ha leso i diritti individuali omogenei meglio individuati nel presente ricorso;

e) definire i caratteri dei diritti individuali omogenei di cui alla lettera c) che precede, specificando che costituisce elemento necessario e sufficiente per l'inclusione nella classe omogenea dei possibili aderenti dell'odierna azione collettiva la qualità di cittadino maggiorenne residente nella Regione Liguria, in proporzione al periodo di effettiva e comprovata residenza tra il 2018 e la data di pubblicazione della sentenza, specificando che l'aderente potrà agire per il danno subito anche in relazione ad ogni figlio minore a carico (risultante dalla dichiarazione dei redditi);

f) stabilire la documentazione che deve essere eventualmente prodotta per fornire prova della titolarità dei diritti individuali omogenei di cui alla precedente lettera c);

g) dichiarare aperta la procedura di adesione e fissare il termine perentorio, non inferiore a sessanta giorni e non superiore a centocinquanta giorni, per l'adesione all'azione di classe da parte dei soggetti portatori di diritti individuali omogenei di cui alla lettera c) nonché per l'eventuale integrazione degli atti e per il compimento delle attività da parte di coloro che hanno aderito a norma dell'articolo 840-*quinquies*, primo comma;

h) nominare il giudice delegato per la procedura di adesione;

i) nominare il rappresentante comune degli aderenti tra i soggetti aventi i requisiti per la nomina a curatore fallimentare;

**In ogni caso:**

Con vittoria di spese e competenze del giudizio”.

**In via istruttoria:**

**A)** disporre CTU al fine di accertare il nesso di causa tra la responsabilità dell’ente convenuto e i danni subiti dai cittadini liguri nonché al fine di quantificare i danni ponendo tutti i relativi oneri a carico del soggetto resistente così come previsto dall’art. 840-*quinquies* comma 5 c.p.c.

**B)** si chiede che l’Ill.mo Giudice voglia ordinare alla resistente Autostrade per l’Italia spa, in persona del legale rappr.te p.t., e al terzo Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in persona del Ministro in carica, **l’esibizione** dei seguenti documenti:

- a) convenzione del 4/8/1997 tra la Società *Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.* (in oggi denominata *Autostrade per l’Italia S.p.A.*) e ANAS (al quale è in seguito subentrato il Ministero oggi denominato delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), relativa alla costruzione e all’esercizio della rete autostradale assentita in concessione;
- b) atti aggiuntivi alla Convenzione di cui al precedente punto a) del 15/1/1998, del 19/3/1999, del 21/5/1999, del 23/12/2002 e del 24/11/2003;
- c) nota di contestazione 16/8/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, concernente l’avvio del procedimento volto ad accertare eventuali inadempimenti del concessionario Autostrade per l’Italia S.p.A. agli obblighi scaturenti dal rapporto concessorio in essere;
- d) nota di contestazione 20/12/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti –

Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, integrativa alla nota di contestazione di cui al precedente punto c);

e) nota di contestazione 5/4/2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, integrativa alle note di contestazione di cui ai precedenti punti c) e d);

f) piano delle manutenzioni della rete autostradale ligure di pertinenza di ASPI per gli anni dal 2018 al 2023;

Sul punto si evidenzia in particolare che in data 15/2/2022 è stata formulata al terzo Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili istanza di accesso alla documentazione amministrativa di cui ai precedenti punti da 1) a 5), rimasta priva di positivo riscontro da parte del medesimo Ministero (**doc n. 18**).

**C)** Si domanda l'acquisizione del fascicolo del procedimento penale n. 10468/2018 RGNR pendente innanzi alla Procura delle Repubblica presso il Tribunale di Genova

**D)** Si producono in allegato i seguenti DOCUMENTI:

- 1) deliberazione Corte dei Conti, Sez. Centrale di Controllo 18/12/2019, n. 18/2019/G
- 2) visura camerale storica Autostrade per l'Italia S.p.A.
- 3) convenzione unica 12/10/2007 e allegati
- 4) atto aggiuntivo del 24/12/2013 e allegati
- 5) relazione Ministro Infrastrutture e Trasporti alle Commissioni Riunite 27/8/2018
- 6) relazione conclusiva Commissione Ispettiva Consiglieri del Cons. Sup. Lavori Pubblici
- 7) parere Gruppo di Lavoro del 28/6/2019



- 8) provvedimento sanzionatorio A.G.C.M. del 16/3/2021
- 9) articoli di stampa inadempimenti ASPI disagi autostrade liguri
- 10) email ASPI – Direzione generale Vigilanza Concessioni Autostradali 20/4/2020
- 11) relazione tecnica Dott.ssa Elsie Fusco
- 12) studio congiunto Camera di Commercio di Genova, Università di Genova e Sezione ligure Confindustria del 4/12/2018
- 13) studio Conftrasporto-Confcommercio-Isfort
- 14) report dell'Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro del febbraio 2019
- 15) stima danni Comitato Salviamo Genova e la Liguria in collaborazione con Dipartimento Economia UniGE e Camera Commercio Genova
- 16) certificato storico residenza ricorrente Ferruccio Sansa
- 17) certificato storico residenza ricorrente Roberto Centi
- 18) istanza di accesso Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 15/2/2022

Con riserva di ogni ulteriore istanza istruttoria.

Ai fini e per gli effetti di cui al DPR n. 115/2002, si dichiara che la presente causa ha valore indeterminabile e che il contributo unificato dovuto è pari a € 1.036,00 (*ex art. 13, comma 1, lett. d, e comma 1-bis, del medesimo D.P.R. n. 115/2002*).

Genova-Roma, li 24 marzo 2022.

Avv. Mattia Crucoli