



REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo Italiano
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
QUARTA SEZIONE PENALE

15456-25

Composta da:

ANDREA MONTAGNI - Presidente -
DANIELA CALAFIORE
GABRIELLA CAPPELLO
MARINA CIRESE - Relatore -
FABIO ANTEZZA

Sent. n. sez. 277, 2025
UP - 11/03/2025
R.G.N. 989/2025

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sui ricorsi proposti da:



avverso la sentenza del 15/04/2024 della CORTE APPELLO di MILANO

visti gli atti, il provvedimento impugnato e il ricorso;

udita la relazione svolta dal Consigliere MARINA CIRESE;

udito il Pubblico Ministero, in persona del Sostituto Procuratore OLGA MIGNOLO

che ha concluso chiedendo dichiararsi l'inammissibilità dei ricorsi

E' presente l'Avvocato [redacted] del foro di LECCO difensore di [redacted]
[redacted] il quale spiega le proprie motivazioni e chiede l'accoglimento del ricorso

E' presente l'Avvocato [redacted] del foro di PIACENZA difensore di [redacted]
[redacted] il quale espone i motivi del ricorso e ne chiede l'accoglimento

E' presente l'Avvocato [redacted] del foro di LUCCA difensore di [redacted]
[redacted] il quale rileva le motivazioni poste alla base del ricorso e ne chiede
l'accoglimento

E' presente l'Avvocato [redacted] del foro di MASSA difensore di [redacted]
[redacted] il quale evidenzia le ragioni del ricorso e ne chiede l'accoglimento

RITENUTO IN FATTO

1. Con sentenza in data 15 aprile 2024 la Corte d'appello di Milano, in parziale riforma della sentenza del Tribunale di Lecco in data 6.9.2021 emessa nei confronti di [REDACTED] riqualificati i fatti ritenuti in sentenza ex artt. 589 bis e 590 bis cod.pen. come originariamente contestati ex artt. 589 cod.pen. e 590 cod.pen., ha dichiarato non doversi procedere in relazione al reato di cui all'art. 590 cod.pen. commesso in danno di [REDACTED] perché l'azione penale non può essere proseguita per intervenuta remissione di querela.

Ha dichiarato altresì [REDACTED] responsabili dei reati di cui all'art. 589 cod.pen. e 434 cod.pen. in relazione all'art. 449 cod.pen. e per l'effetto ha rideterminato la pena a carico di [REDACTED] in anni uno e mesi quattro di reclusione e a carico di [REDACTED] in anni uno e mesi otto di reclusione. Ha revocato le pene accessorie applicate ad entrambi ed ha concesso al solo [REDACTED] i doppi benefici di legge.

Ha invece assolto [REDACTED] dai reati a lui ascritti per non aver commesso il fatto, confermando nel resto la sentenza impugnata.

2. Il presente procedimento è stato instaurato a seguito del disastro che in data 28.10.2016 coinvolgeva il ponte stradale di [REDACTED] ovvero il crollo del cavalcavia [REDACTED] situato lungo la S.S. [REDACTED] che, all'altezza del Km [REDACTED] consente il sovrappasso della S.P. [REDACTED] e che provocava il decesso di una persona ed il ferimento di altre.

Il cedimento della struttura avveniva al momento del passaggio di un mezzo pesante che circolava con autorizzazione al trasporto eccezionale la cui massa complessiva era di circa 107 tonnellate. Al crollo del ponte il camion rovinava al suolo insieme ad esso. Il conducente veniva estratto dalla cabina e riportava fratture multiple ma la caduta del ponte e dell'autocarro provocava lo schiacciamento di una autovettura che transitava sulla strada sottostante cagionando la morte del conducente [REDACTED]. Altre due vetture rimanevano coinvolte nel crollo, senza esiti letali: la prima percorreva la Strada Provinciale in senso di marcia opposto rispetto al camion e cadeva nel vuoto e le persone che ivi si trovavano, ovvero [REDACTED] e la figlia minore [REDACTED] subivano lesioni fisiche anche gravi oltre a conseguenze psicologiche. La seconda vettura rimaneva in bilico sulla parte del ponte ancora non crollato ed il conducente [REDACTED] riportava uno stato di malattia psichica.

2.1. La dinamica dei fatti é stata ricostruita dal giudice di primo grado alla luce delle testimonianze assunte nel corso dell'istruttoria dibattimentale e può essere così sinteticamente ripercorsa.

Alle ore 13 e 30 del 28.10.2016 alcuni automobilisti di passaggio sulla S.S. n. [redacted] avvisavano le autorità che dal cavalcavia sovrastante cadevano calcinacci sul margine destro della carreggiata in direzione [redacted]. Sul posto sopraggiungevano progressivamente una pluralità di soggetti, ovvero gli agenti della Polizia stradale di [redacted] gli operatori della Provincia di [redacted] in quanto Ente proprietario della strada provinciale sovrastante (S.P. [redacted] gli operatori dell' [redacted] competenti in relazione alla strada statale sottostante (S.S. [redacted]).

Per evitare il danneggiamento delle auto in transito, il cantoniere dell' [redacted] disponeva la chiusura della corsia destra (in direzione [redacted] e contattava i suoi superiori, tra cui [redacted] per effettuare un sopralluogo inviando loro alcune fotografie che raffiguravano i calcinacci e lo stato del ponte ed avvertiva la Polizia Stradale di tali iniziative.

Subito dopo intervenivano gli operatori della Provincia di [redacted] interpellati dalla Polizia Stradale per verificare la situazione della strada provinciale e adottare a loro volta provvedimenti.

L'operatore della Provincia di [redacted] comunicava con il dirigente [redacted] affrontando la questione del riparto delle competenze giuridico-amministrative tra [redacted] e Provincia di [redacted] e ricordando che in una precedente occasione in cui il cavalcavia aveva riportato danni, era stata la Provincia ad assumersi la responsabilità dell'asfalto sulla strada mentre [redacted] si era occupata della struttura.

Giunti sul posto, gli operatori provinciali e gli agenti della Polizia stradale notavano che sulla S.P. [redacted] all'inizio dell'attraversamento del ponte e proprio sulla corsia destra (in direzione [redacted] vi era un avvallamento del manto stradale, peraltro non ritenuto recente dato che nella crepa era già cresciuta l'erba.

Nel frangente [redacted] scattava quattro foto raffiguranti lo stato dei luoghi e le inviava al [redacted] riferendo le condizioni del cavalcavia.

Proprio tramite [redacted] il dirigente della Provincia [redacted] parlava telefonicamente con il cantoniere [redacted] il quale lo avvertiva di aver chiuso una delle due corsie della S.S. [redacted] e lo invitava a bloccare l'accesso anche alla strada sovrastante. [redacted] chiedeva a questo punto che gli fossero inviate "due righe scritte" per poter a sua volta emettere l'ordinanza di chiusura al traffico della S.P. [redacted] e [redacted] rispondeva che non era suo compito ma dei suoi superiori.

[redacted] inviava una ulteriore fotografia a [redacted] che, dopo essere stato avvertito era in viaggio verso il sito.



Nel frattempo gli operatori della Provincia di [REDACTED], in attesa di ricevere un ordine dal dirigente che doveva effettuare il sopralluogo, già posizionavano a bordo strada dei cartelli recanti la dicitura "Lavori in corso, 30 all'ora, pericolo".

Alle ore 17 e 20 circa il ponte crollava nel momento in cui transitava l'autocarro Volvo FH 16 tg. [REDACTED] (rimorchio tg. [REDACTED] di proprietà della ditta [REDACTED] s.p.a.", avente peso totale di 107.360 tonnellate e condotto da [REDACTED]

Nella specie il mezzo, poiché eccedeva i limiti di massa previsti dall'art. 61 C.d.S., viaggiava solo in virtù dell'autorizzazione rilasciata dalla Provincia di [REDACTED] a [REDACTED] (originaria coimputata assolta in primo grado) con l'obbligo di transitare il più possibile al centro della carreggiata nel passaggio sui manufatti stradali con una velocità massima di 20 km/h e l'obbligo per la ditta intestataria di provvedere ad una ricognizione del percorso da effettuare per accertare che il transito potesse essere eseguito in sicurezza, verificando in particolare le strutture portanti dei manufatti stradali.

Inoltre a norma dell'art. 16 del regolamento di attuazione del C.d.S. il passaggio sul cavalcavia sarebbe dovuto avvenire con l'ausilio di una scorta tecnica il cui uso è prescritto ogni qualvolta la velocità consentita sia inferiore a 40 km/h.

L'autocarro, invece, procedeva privo di scorta ed all'interno della propria corsia di marcia. Secondo quanto riferito dal conducente [REDACTED] lo stesso era stato incaricato di percorrere lo stesso tragitto sin dal 5 settembre precedente e nessuno gli aveva mai prospettato la necessità di adottare particolari cautele.

Con riferimento alle cause del crollo, il giudice di primo grado richiama la relazione del consulente tecnico del Pubblico Ministero e la documentazione acquisita agli atti, tra cui in particolare il progetto del ponte rinvenuto nell'archivio della Provincia di [REDACTED] da cui si evinceva che la parte centrale del ponte, senza piloni centrali di sostegno, si appoggiava alle spalle mediante elementi strutturali simili a "seggiole" denominati "selle Gerber". Al momento del crollo queste ultime erano usurate dal tempo ed avevano perso l'originaria capacità di sopportare carichi pesanti.

Il consulente tecnico, all'esito dei rilievi e sulla scorta delle fotografie scattate da [REDACTED] era giunto alla conclusione che il crollo fosse da imputare alla riduzione progressiva della capacità portante ma anche ed innanzitutto all'uso sproporzionato del cavalcavia rispetto alle attese di progetto dovute agli eccessivi carichi cui era stato sottoposto nel tempo.

Traeva quindi la conclusione che il transito del veicolo pesante condotto da [REDACTED] aveva assunto il ruolo di "causa ultima" dell'evento in quanto il continuo passaggio di carichi eccezionali aveva prodotto nella mensola una significativa fessurazione a taglio che progressivamente aveva indotto un grave stato di

ossidazione nelle armature presenti nella sella Gerber in corrispondenza della fessura propagatasi per taglio. Concludeva altresì che la lesione era in realtà già presente da tempo, evidenziando che la sera precedente al crollo o la stessa mattinata erano passati quattro carichi eccezionali della società di trasporto [redacted] al netto della tara prossimi alle 95- 98 t.

Alla luce delle conclusioni del consulente tecnico, il Tribunale ravvisava la concorrenza causale di tre ordini di fattori dell'evento: lo stato di usura e la conseguente riduzione della capacità portante della struttura; il continuo passaggio di mezzi eccezionali sulla base delle concessioni rilasciate nel tempo ed in assenza di limiti alla circolazione sul tratto della S.P. [redacted] il transito del mezzo condotto da [redacted] senza impegnare il centro della carreggiata.

Una volta ricostruita la dinamica dei fatti, il Tribunale passava quindi ad esaminare una problematica di natura giuridico amministrativa incidente sulla proprietà del ponte e sulla conseguente configurabilità di posizioni di garanzia, ovvero quella del riparto delle competenze tra [redacted] e la Provincia di [redacted]. A riguardo esaminando l'atto di acquisizione all'Ente [redacted] per conto del demanio statale, della S.S. [redacted] in particolare di quel tratto di strada originariamente appartenente all'Amministrazione Provinciale di [redacted] rilevava che era stata apposta una condizione sospensiva relativa all'acquisto del cavalcavia n. [redacted] in cui si stabiliva che la proprietà dello stesso sarebbe passata all'[redacted] quando lo stesso ente avesse completato i lavori per la ristrutturazione dell'intera strada che comprendono anche l'ampliamento dell'altezza libera sotto tali manufatti.

Altro aspetto critico evidenziato era rappresentato dal fatto che tale previsione era contenuta nel verbale dell'11.10.1990 di presa in consegna da parte di [redacted] che tuttavia non risultava essere stato approvato dalle autorità competenti, approvazione cui era subordinata l'esecutività del medesimo.

Alla luce di tali elementi e considerato che l'altezza del manufatto non era mai stata regolarizzata, concludeva quindi il primo giudice che il trasferimento della proprietà del ponte non era mai intervenuto e quindi la titolarità del medesimo spettasse tutt'ora alla Provincia di [redacted] subentrata alla Provincia di [redacted] per effetto del d.p.r. 6.3.1992 n. 250, non aderendo, viceversa, alla prospettazione difensiva secondo cui la disposizione a favore di [redacted] doveva ritenersi pura e semplice giacché la condizione era meramente potestativa ed in quanto tale da considerarsi come non apposta.

Rilevava, tuttavia, che [redacted] aveva agito con comportamenti concludenti quale effettiva proprietaria del cavalcavia e che, in occasione degli interventi di riparazione si era sempre sobbarcata gli oneri e le spese di ripristino, rinunciando di fatto a far valere la propria estraneità alla titolarità del manufatto e ad avvalersi della condizione sospensiva che la esentava dall'intervento. Tale

comportamento, valutato ai sensi del principio di cui all'art. 1175 cod.civ., faceva sì che la stessa avesse ingenerato nell'Ente territoriale Provincia di [REDACTED] la ragionevole convinzione che il ponte costituisse ormai parte integrante del patrimonio dello Stato.

Affermava quindi che l'avvenuta gestione del manufatto nel corso del tempo comportava conseguenze sul piano penale al fine di stabilire su chi ricadesse l'obbligo di impedire l'evento attraverso le opportune opere di sorveglianza e di manutenzione sullo stato del bene. Il Tribunale richiamava quindi la ricognizione effettuata dal consulente tecnico in ordine agli interventi di manutenzione straordinaria pianificati che risultavano finanziati ed eseguiti dall'[REDACTED] sul cavalcavia n. [REDACTED].

Si evidenziava che in una nota della Provincia di [REDACTED] del 19.6.2006 inviata al Sindaco di [REDACTED] e protocollata da [REDACTED] il 23.6.2006 si precisava che la struttura portante era di proprietà [REDACTED] e che la Provincia di [REDACTED] era titolare esclusivamente della sovrastruttura stradale.

Ed inoltre che con nota del 14.2.2007 [REDACTED] aveva comunicato alla Provincia di [REDACTED] il completamento dei lavori di ripristino, ribadendo la necessità di provvedere al rifacimento integrale del cavalcavia ed aveva annunciato "una campagna di prove per analizzare lo stato di conservazione delle varie parti dell'opera"; detta campagna di prove tuttavia non veniva mai eseguita.

Ancora nel 2009 [REDACTED] in occasione di un danneggiamento del cavalcavia n. [REDACTED] aveva nuovamente realizzato un intervento di riparazione in via d'urgenza.

Il consulente tecnico evidenziava, quindi, che la storia delle manutenzioni del ponte non aveva mai compreso il consolidamento delle selle Gerber che costituivano gli elementi più critici della struttura. Inoltre [REDACTED] aveva operato senza disporre della relazione di progetto ed aveva agito sempre in assoluta autonomia rispetto alla Provincia di [REDACTED] con la quale gli unici contatti riguardavano il ripristino delle condizioni di traffico.

All'esito di tale ricostruzione il Tribunale concludeva che [REDACTED] aveva gestito il cavalcavia n. [REDACTED] come se fosse parte del proprio patrimonio realizzando un'ipotesi tipica di "gestione di beni altrui" ai sensi dell'art. 2028 cod.civ. concludendo che l'Ente avesse l'obbligo giuridico di impedire gli eventi delittuosi verificatisi il 28.10.2016.

Passando ad esaminare la posizione della Provincia di [REDACTED] quale ente gestore della sovrastante SP [REDACTED] il giudice di primo grado chiariva che la stessa aveva l'obbligo di regolare la circolazione su tale arteria e di valutare l'esistenza di limiti di carico per i mezzi che transitavano sul cavalcavia.

Rilevava che nel corso del tempo l'Ente avevano consentito il transito sul cavalcavia di carichi eccezionali fino a 78 t. di massa complessiva ed erano state



rilasciate autorizzazioni periodiche a trasporti eccezionali di 108 t. senza escludere il cavalcavia di [REDACTED] senza imporre limiti di velocità che potessero implicitamente obbligare all'utilizzo di una scorta tecnica nonché il passaggio al centro della carreggiata.

Rilevava altresì che anche nel sito web istituzionale, alla sezione dedicata al Trasporto eccezionale, il cavalcavia n. [REDACTED] non era incluso nei tratti di strada con limitazione di massa.

2.2. Alla luce delle cause del crollo e ricostruite le competenze degli enti coinvolti, il Tribunale riteneva quindi che le responsabilità dell'evento fossero da imputare all'[REDACTED] ed alla Provincia di [REDACTED] nelle persone dei rispettivi responsabili.

In particolare, ad avviso del Tribunale, i dirigenti dell'[REDACTED] erano titolari di una posizione di garanzia ex art. 40 cod.pen. avendo gestito il ponte di [REDACTED] come proprio ed avendo l'obbligo di continuare a gestirlo fino a quando non fosse subentrato il titolare del manufatto essendo tenuti ad ogni azione necessaria ad impedire che la struttura arrecasse danno a terzi.

Non avendo chiarito la titolarità del ponte, l'[REDACTED] aveva creato una situazione di incertezza giuridica che aveva generato a sua volta disinteresse e trascuratezza nella manutenzione della struttura.

Pur gestendolo come proprio, l'Ente non aveva mai acquisito dalla Provincia il progetto originario del ponte, necessario anche per verificare la durabilità nel tempo nonostante già nel 2006 i progettisti incaricati dall'Ente avessero segnalato uno stato di usura che prescindeva dagli urti occasionali.

I dirigenti, se sapevano che il ponte era della Provincia, avevano omesso di sollecitarla a verificare lo stato di sicurezza; avevano trascurato i controlli e la manutenzione del cavalcavia consentendo che lo stato di degrado avanzasse e non avevano provveduto ad eseguire la campagna di prove di carico sul ponte prospettata già nel 2007 alla Provincia di [REDACTED]. Inoltre non avevano dato direttive ai propri dipendenti, in particolare ai cantonieri, quanto al monitoraggio ed all'aggiornamento dello stato del cavalcavia.

Venivano altresì individuate le responsabilità in capo della Provincia di [REDACTED] in quanto, analogamente ad [REDACTED] aveva trascurato di chiarire la titolarità del ponte. Inoltre non aveva stabilito limiti di peso per il passaggio sul cavalcavia contribuendo così a determinarne il logorio.

Nonostante l'[REDACTED] avesse stabilito di effettuare una campagna di prove sullo stato di conservazione del cavalcavia ed avesse espressamente chiesto di non concedere autorizzazioni al transito nelle more, l'Ente aveva concesso autorizzazioni al passaggio di trasporti eccezionali e non aveva posto limiti al transito né con adeguati cartelli né sul proprio sito istituzionale.

Inoltre il giorno del crollo i dirigenti non si erano portati sul luogo per verificare personalmente lo stato dell'opera, cosa che li avrebbe indotti invece a fermare da subito l'accesso al traffico sul cavalcavia specificando che i ritardi e le omissioni dipendevano dall'incertezza in ordine alla proprietà del ponte.

Inoltre Il Tribunale riteneva configurabili ulteriori profili di responsabilità a carico della Provincia di [redacted] sebbene in misura inferiore con riferimento all'autorizzazione concessa alla ditta [redacted] del conducente dell'autocarro [redacted] per non aver transitato al centro della carreggiata (in relazione al quale il Tribunale disponeva la trasmissione degli atti al Pubblico Ministero per quanto di competenza);

a carico dei responsabili della ditta [redacted] per non aver fornito al [redacted] a scorta tecnica prevista;

a carico dei predecessori di [redacted] nel ruolo di Capo Centro Manutenzione di [redacted], per non aver segnalato le criticità emerse nel corso dei lavori di riparazione del 2006 e del 2009 ed a carico dei vertici [redacted] per non aver provveduto a chiarire il tema della proprietà del manufatto rispetto alla Provincia di [redacted]

2.3. Con riguardo alla qualificazione giuridica dei fatti, il Tribunale dichiarava di non condividere la scelta del Pubblico Ministero di formulare l'imputazione ai sensi degli artt. 589 e 590 cod.pen. e riqualificava i fatti quali "omicidio stradale" e "lesioni personali stradali gravi o gravissime" ai sensi degli artt. 589 bis e 590 bis cod.pen., ravvisando la violazione di specifiche prescrizioni del Codice della Strada sulla gestione e manutenzione delle strade.

2.4. Con riguardo alla posizione personale degli imputati il Tribunale rilevava quanto segue:

[redacted] aveva ricoperto il ruolo di Capo del Centro Manutenzione del Compartimento [redacted] competente alla gestione ed alla cura del cavalcavia n. [redacted] dal novembre 2011.

L'omissione ascrivibile all'imputato era quella di non aver adempiuto agli obblighi che nascevano dal suo ruolo, in particolare avrebbe dovuto dare direttive più precise per la verifica dello stato delle selle evidentemente usurate e avrebbe dovuto contattare personalmente la Provincia di [redacted] o la Polizia Stradale per disporre immediatamente la chiusura della S.P. [redacted]

Riteneva che il profilo di colpa più grave fosse quello di non aver posto sufficiente attenzione allo stato dei calcinacci visibile dalle fotografie che gli erano state inviate da cui, secondo il consulente tecnico, era possibile osservare una importante lesione strutturale sulla sella Gerber e che la caduta dei calcinacci dimostrava che era avvenuta una ulteriore propagazione con conseguente aumento dell'apertura della fessura e rottura del copriferro. In virtù delle

competenze e del ruolo ricoperto, avrebbe dovuto avvedersi della situazione di pericolo e imporre la chiusura del ponte.

Il Tribunale quindi giungeva ad affermare la responsabilità del prevenuto in relazione ai reati a lui ascritti e riqualificati ex art. 521 cod.proc.pen. nei termini già riferiti.

entrambi funzionari al vertice del Servizio Viabilità della Provincia di seppure con gradi leggermente diversi, avevano la competenza sulla gestione e manutenzione della S.P. e del tratto di strada soprastante il ponte di

Gli stessi venivano ritenuti responsabili di aver autorizzato il passaggio sul ponte di trasporti eccezionali dal peso superiore a 100 t. con le autorizzazioni concesse alla ditta in data 29.2.2012 a firma ed in data 26.3.2014 a firma che non prevedevano l'obbligo di circolare al centro della strada, né limiti di velocità, né la scorta tecnica ritenendo sussistere un rapporto causa effetto fra tali atti e l'evento disastroso.

Inoltre entrambi (e particolarmente che ricopriva un ruolo operativo) non avevano monitorato le condizioni del manto stradale della S.P. che presentava un avvallamento proprio in corrispondenza della sella fratturata.

In conclusione il Tribunale con sentenza in data 6.9.2021 ha dichiarato colpevoli dei reati di cui agli artt. 589 bis e 590 bis cod.pen., così riqualificate le originarie imputazioni ex artt. 589 e 590 cod.pen. nonché del reato ex artt. 434 e 449 cod.pen.

Riconosciuto il concorso formale ex art. 589 bis, ultimo comma cod.pen. fra i reati stradali e quello ex art. 81, prima parte, cod.pen. con il reato di cui agli artt. 434-449 cod.pen.; concesse a tutti gli imputati le attenuanti generiche e l'attenuante ex art. 589 bis, comma 7, cod.pen., li ha condannati: alla pena di anni tre e mesi otto di reclusione, alla pena di anni tre e mesi sei di reclusione, alla pena di anni tre di reclusione oltre che alla interdizione dai pubblici uffici per la durata rispettivamente di anni tre e mesi otto, anni tre e mesi sei ed anni tre.

Ha infine assolto dai reati a lei ascritti perché il fatto non costituisce reato ex art. 47 ultimo comma cod.pen.

In ultimo ha rigettato la richiesta di risarcimento del danno avanzata da ritenuta la carenza di legittimazione attiva del medesimo essendo il riconoscimento come associazione di protezione ambientale ininfluente ai fini del processo e che non sussistessero situazioni giuridiche proprie dell'Ente l'ase per effetto dei reati.

3. Proposto gravame avverso detta pronuncia da parte degli imputati, la Corte d'appello di Milano ha in primis ritenuto corretta l'originaria imputazione in

relazione al reato di cui all'art. 590 cod.pen. e, dato atto che in data 20.11.2023 é stata rimessa la querela, accettata da tutti gli imputati, ha pronunciato nei confronti di tutti gli imputati sentenza di non doversi procedere per intervenuta remissione di querela.

Quanto al residuo reato di cui all'art. 589 cod.pen. come originariamente contestato, la Corte d'appello non ha aderito alla riqualificazione operata dal giudice di primo grado, ritenendo che il generico riferimento all'art. 14 C.d.S. non sia sufficiente a fondare l'aggravante della "violazione di norme sulla disciplina della circolazione stradale" ai sensi dell'art. 589 bis cod.pen., richiamando la giurisprudenza di legittimità sul tema.

Ciò premesso, la Corte territoriale con riguardo alla responsabilità degli imputati ha distinto i due profili della 1) manutenzione del ponte negli anni e della 2) gestione dell'emergenza ritenendo altresì che l'istruttoria svolta in primo grado abbia rimandato un quadro di assoluta ignoranza delle condotte dell'uno rispetto all'altro imputato nella fase della gestione del cavalcavia di [REDACTED] così escludendo quindi la cooperazione colposa.

Con riguardo al primo profilo, ed in ordine alla posizione di [REDACTED] (Capo manutenzione del Compartimento [REDACTED] dal novembre 2011) viene in rilievo la questione della controversa proprietà del ponte (da cui sarebbe derivata l'incuria nella sua manutenzione).

A riguardo la Corte di merito ha ritenuto che nessun profilo di colpa può essere ascritto agli imputati per non aver chiarito o contribuito a chiarire di chi fosse il ponte di [REDACTED] dovendosi sotto tale aspetto, neppure contestato, ritenere insussistente qualsiasi forma di responsabilità in quanto non era nei poteri di nessuno di loro attivare una qualsivoglia iniziativa per stabilire definitivamente la proprietà del cavalcavia.

La Corte d'appello ha escluso la responsabilità penale del medesimo ritenendo che nella sentenza di primo grado manca proprio l'individuazione dei soggetti sui cui gravava l'obbligo di impedire l'evento che viene impropriamente fatto derivare dalla qualità di responsabili pro tempore della tratta e dei soggetti responsabili della manutenzione delle strutture.

In particolare il [REDACTED] non era formalmente titolare di una posizione di garanzia in relazione a quel cavalcavia (il quale non era neanche censito tra le opere di proprietà di [REDACTED] ed inoltre non erano state neanche individuate le regole cautelari che identificassero la sua diligenza doverosa, facendo discendere la sua responsabilità dal fatto che l'[REDACTED] si era colpevolmente disinteressata delle criticità del ponte di [REDACTED]

Esclusa la responsabilità del [REDACTED] per le omissioni poste in essere dal 2011 al 2016, con riguardo al secondo aspetto, riguardante la gestione

dell'emergenza, la Corte d'appello ha ritenuto, individuato il profilo di colpa più grave nel non avere posto sufficiente attenzione allo stato dei calcinacci, la mancanza di prova della sussistenza del nesso di causalità tra la condotta doverosa, in ipotesi omessa, rappresentata dall'ordine di chiudere la strada provinciale SP [redacted] e l'evento, con la conseguente assoluzione del medesimo per non aver commesso il fatto.

Con riguardo al [redacted] (Responsabile del Servizio Viabilità, Concessioni e reti stradali della Provincia di [redacted], già il giudice di primo grado aveva ritenuto che al medesimo non potessero essere mossi addebiti in ordine alla manutenzione ed ai controlli del cavalcavia in quanto di questo doveva occuparsi [redacted] con riguardo invece alla mancata determinazione dei limiti di peso per il transito sul ponte e per il mancato aggiornamento del sito della Provincia di [redacted]. Il Giudice di primo grado aveva ritenuto responsabile il solo [redacted].

Con riguardo al profilo del mancato monitoraggio dell'andamento del manto stradale della SP [redacted] la Corte d'appello ha ritenuto la responsabilità di [redacted] con riguardo alla concessione dei permessi, principalmente alla ditta [redacted] con la progressiva ingravescenza dello stato del ponte.

Avendo assunto la sua carica nel 2011 e doveva essere ed era a conoscenza del carteggio tra [redacted] sin dal 2007 e dei lavori compiuti dall' [redacted] nel 2007 e 2009 a seguito della caduta di calcinacci ma soprattutto sapeva che il ponte non poteva sostenere "veicoli non ordinari".

In tale contesto era stato lui stesso a concedere i permessi alla ditta [redacted] per il transito di veicoli eccezionali, pur se tale condotta non è collegata alla produzione dell'evento. Tuttavia la stessa è chiaro indice della trascuratezza nella gestione della viabilità della SP [redacted] e della cooperazione colposa con [redacted] che quei permessi invece aveva ripetutamente concesso alla ditta [redacted] in spregio alle regole cautelari che fondavano il suo dovere di diligenza in relazione alla sicurezza degli utenti della SP [redacted]. Il [redacted] non solo non aveva posto un veto a tali permessi ma invece si era adeguato alla prassi illecita di concedere permessi per carichi eccezionali.

Con riguardo al profilo della tardiva chiusura della strada il giorno del sinistro, la Corte territoriale non ha condiviso l'affermazione del Tribunale secondo cui [redacted] avrebbe dovuto suggerire l'immediata chiusura della strada provinciale "anche solo per evitare la caduta di altri calcinacci" perché non è la caduta dei calcinacci l'origine degli eventi che la condotta doverosa doveva evitare e comunque anche in tal caso egli non era il gestore di quel rischio specifico. Tale rischio era peraltro già stato fronteggiato mediante la chiusura da parte dei cantonieri di [redacted] della corsia della SS [redacted] interessata dalla caduta di tali calcinacci e quindi un suo intervento in tal senso sarebbe stato del tutto inutile e

sproporzionato rispetto all'evento che si mirava a prevenire. Ciò che costituisce, invece, fonte della sua responsabilità è la mancata chiusura della provinciale di cui era certamente il garante del rischio unitamente a [REDACTED]

E ciò considerato che [REDACTED] era perfettamente in grado, o comunque doveva esserlo (essendo un ingegnere) di valutare alla luce delle informazioni ricevute dall'operatore della Provincia di [REDACTED] e dagli stessi operanti della Polizia Stradale che il manufatto non solo stava perdendo calcinacci ma presentava una preoccupante fessurazione della quale aveva ricevuto una foto proprio da [REDACTED]. Ciò che gli si rimprovera è di non essere intervenuto sul posto, e dopo aver dato l'ordine di chiusura della strada [REDACTED] di non aver verificato che detto ordine avesse esecuzione lasciando i cantonieri della Provincia senza istruzioni per un tempo irragionevole una volta che la decisione era stata presa. Nè poteva costituire ostacolo la pretesa di ricevere due righe scritte da [REDACTED] in relazione ad una arteria di esclusiva competenza della Provincia.

Con riguardo alla posizione di [REDACTED] (Dirigente della Viabilità e infrastrutture della Provincia di [REDACTED]) la stessa è sovrapponibile a quella di [REDACTED] per la gestione dell'emergenza con un maggior grado di colpa, in ragione della maggiore gravità delle condotte doverose omesse e di quelle commissive consistite nell'autorizzare trasporti eccezionali in assenza dei requisiti di tollerabilità del ponte.

4. Avverso la sentenza d'appello hanno proposto ricorso per cassazione [REDACTED] [REDACTED] a mezzo dei loro difensori di fiducia.

4.1. Il primo ricorso si articola in tre motivi.

Con il primo deduce ai sensi dell'art. 606, comma 1, lett. b) ed e) cod.proc.pen. l'inosservanza o l'erronea applicazione degli artt. 40 e 41 cod.pen. e la mancanza, la contraddittorietà e la manifesta illogicità della motivazione della sentenza impugnata anche con travisamento della prova con riguardo al punto concernente il nesso di causalità tra la condotta ascritta al [REDACTED] e gli eventi dei reati contestati.

Si assume che già nell'atto di appello era stata specificamente contestata la prova della dipendenza causale del crollo del cavalcavia dalla condotta del [REDACTED]. Si osserva che non è dato rinvenire in atti alcun elemento probatorio che consenta di affermare la rilevanza non solo causale ma anche concausale della condotta del medesimo.

Inoltre la decisione adottata segue un percorso argomentativo che risulta carente, incongruo, disarmonico e frammentario, almeno per quanto riguarda l'Ing [REDACTED] cui peraltro anche graficamente vengono dedicate poche pagine.

Detto percorso argomentativo si snoda nei seguenti punti:



1) l'incuria nella manutenzione : in relazione a tale profilo la Corte d'appello sulla scorta degli elementi probatori raccolti dà atto delle incertezze riguardanti le competenze dell' [] e della Provincia di [] (e poi di [] nella manutenzione e nel monitoraggio del viadotto ma richiama adesivamente quanto ritenuto dal Tribunale che deduceva la titolarità del cavalcavia in capo ad [] per avere l'azienda agito con comportamenti concludenti quale effettiva proprietaria del cavalcavia condividendo le conclusioni del giudice di primo grado secondo cui né a [] né a [] potevano essere mossi addebiti in ordine alla manutenzione ed ai controlli del cavalcavia sicché tale profilo risulta del tutto irrilevante ai fini dell'affermazione di responsabilità.

2) la mancata fissazione di limiti di carico sul viadotto e la mancata segnalazione di detti limiti sul sito della Provincia: con riferimento a detto aspetto l'atto di appello aveva contestato che detta condotta potesse avere un'efficacia causale nella determinazione dell'evento ma a riguardo la Corte d'appello nella sentenza impugnata si è limitata a richiamare quanto affermato dal Tribunale.

Si osserva in ogni caso che l'omissione attribuita al [] sarebbe stata di per sé né idonea né causalmente rilevante per evitare transiti di carichi eccezionali superiori ai limiti consentiti e ciò in quanto detti trasporti sono obbligatoriamente soggetti alla preventiva autorizzazione da parte dell'ente competente ai sensi dell'art. 10, comma 6, C.d.S. Neppure può dirsi che i limiti di peso sarebbero stati rispettati dalle ditte autorizzate anche qualora fossero stati disposti, segnalati e pubblicati sul sito della Provincia. Pertanto nella specie può escludersi la causalità della colpa.

3) le autorizzazioni ai trasporti eccezionali rilasciati dalla Provincia di [] a riguardo il giudice di primo grado si è incentrato su un permesso rilasciato dal [] ad un trasporto eccezionale di 108 tonnellate rilasciato alla ditta [] in data 26 marzo 2014, ovvero due anni e mezzo prima del crollo del viadotto ritenendo, pur in assenza del rapporto di causa effetto con il crollo, che tale autorizzazione denotasse assoluta negligenza e imprudenza nel valutare i pericoli che potevano derivare da un uso indiscriminato della struttura. La Corte d'appello, invece, ha ritenuto che tale condotta non si ponga come causalmente rilevante nella determinazione dell'evento in quanto gli automezzi della ditta [] in concreto non hanno mai attraversato quel manufatto ma si è invece concentrata sulla ripetuta concessione di autorizzazioni alla ditta [] in realtà mai acquisite, così integrando il vizio di travisamento della prova costituito da un elemento probatorio inesistente.

4) la gestione dell'emergenza il giorno del crollo: l'Ing. [] non aveva alcun potere concreto di impedire l'evento non essendo a conoscenza delle condizioni di pericolo concretizzatesi nel crollo del viadotto non essendo nesso a

conoscenza della situazione di grave ed imminente pericolo che invece era ben nota al coimputato [REDACTED]

Con il secondo motivo ai sensi dell'art. 606, comma 1, lett. b) ed e) cod.proc.pen. deduce l'inosservanza o l'erronea applicazione degli artt. 40 e 41 cod.pen. nonché la mancanza, la contraddittorietà e la manifesta illogicità della motivazione della sentenza impugnata con riguardo al punto concernente la rilevanza interruttiva del nesso di causalità asseritamente intercorrente tra la condotta ascritta al [REDACTED] e gli eventi dei reati contestati; dell'autorizzazione del trasporto eccezionale della ditta [REDACTED] da parte della Provincia di [REDACTED] e delle modalità esecutive di detto trasporto.

La censura viene svolta nelle denegata ipotesi in cui venisse ravvisata una qualche responsabilità del [REDACTED]. Si assume che, anche a voler ritenere un qualche ruolo del [REDACTED] nella catena causale che portò all'evento, in ogni caso sarebbe sollevato da responsabilità in relazione alla natura eccezionale ed autosufficiente della serie causale sopravvenuta che ha interferito con il progressivo degrado della struttura ed è culminata nell'autorizzazione rilasciata al [REDACTED] dalla Provincia di [REDACTED] senza darne avviso alla Provincia di [REDACTED] come pure era prescritto dalla normativa regionale.

La sentenza impugnata ha liquidato la portata interruttiva degli accadimenti del 28 ottobre in modo assertivo ed apodittico con percorso argomentativo gravemente carente ed illogico senza tener conto del complesso di circostanze che hanno condizionato la tenuta del viadotto e contribuito a causare il tragico evento.

Si assume, inoltre, che ai fini dell'interruzione del nesso causale tra la condotta e l'evento il concetto di causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento si riferisce non solo al caso di un processo causale del tutto autonomo ma anche all'ipotesi di un processo non completamente avulso dall'antecedente; nella specie non è stata considerata l'idoneità autosufficiente delle cause ultime del crollo del cavalcavia.

Con il terzo motivo (subordinato) deduce la prescrizione del delitto di cui all'art. 589 cod.pen. con conseguente eliminazione della pena irrogata in aggiunta a quella base.

Si assume che la prescrizione per il reato di cui all'art. 589 cod.pen., pari ad anni sette e mesi sei, decorre dal 28 ottobre 2016 con soli 64 giorni di sospensione Covid di talché il termine è decorso il 2 luglio 2024. Una volta espunta la pena per il reato de quo, l'imputato potrebbe beneficiare della sospensione condizionale della pena.

4.2. Il secondo ricorso si articola in quattro motivi.

Con il primo deduce l'inosservanza e l'erronea applicazione degli artt. 113 cod.pen., 40 cpv cod.pen., 521 cod.proc.pen. e 27, comma 1, Cost. nonché degli artt. 589 e 434 cod.pen. in relazione all'art. 449 cod.pen. in rapporto alle valutazioni giuridiche ed all'inquadramento delle responsabilità relative alla gestione della strada Provinciale [redacted] sovrastante il ponte il cui crollo é oggetto del processo. Connessi profili di manifesta illogicità e contraddittorietà della motivazione emergenti dal testo della sentenza nonché di mancanza di motivazione in ordine a punti decisivi.

Si assume che la sentenza impugnata ha ritenuto l'irrilevanza della condotta colposa commissiva consistita in una autorizzazione rilasciata nel 2012 alla ditta [redacted] ma nel contempo ha ritenuto il [redacted] responsabile dei permessi rilasciati dal suo superiore [redacted] attraverso un meccanismo giuridico che postula la sussistenza di una posizione di garanzia implicante un dovere di controllo e di impedimento del fatto del superiore inesistente o comunque mai contestato ed in ogni caso privo di riscontro nella motivazione del provvedimento impugnato.

Da ciò si evince che [redacted] sarebbe stato responsabile per i permessi rilasciati dal [redacted]

Con il secondo motivo deduce l'inosservanza e l'erronea applicazione degli artt. 113 cod.pen., 40 e 43 cod.pen., nonché degli artt. 589 e 434 cod.pen. in relazione all'art. 449 cod.pen. in rapporto alle valutazioni giuridiche ed all'inquadramento delle responsabilità relative alla tardiva chiusura della strada Provinciale [redacted] sovrastante il ponte il cui crollo é oggetto del processo. Connessi profili di manifesta illogicità e contraddittorietà della motivazione emergenti dal testo della sentenza nonché di mancanza di motivazione in ordine a punti decisivi.

Si assume che il punto centrale dell'addebito colposo mosso al [redacted] si individua nella tardiva chiusura della Strada provinciale; in realtà dalla cronologia della vicenda la decisione di chiudere la strada era stata concordata per fronteggiare il mero rischio della caduta di ulteriori calcinacci in una fase in cui non era stato ancora percepito il grave problema strutturale del viadotto il che si riflette anche sulle tempistiche e sull'urgenza di tale decisione.

Ne deriva che il punto decisivo relativo al presunto ritardo addebitato al [redacted] resta privo di motivazione giacché non precisa quando lo stesso avrebbe potuto e dovuto maturare la consapevolezza circa il mutamento qualitativo del rischio da fronteggiare né é dato sapere l'entità del ritardo stesso e l'evitabilità dell'evento.

Con il terzo motivo deduce l'inosservanza e l'erronea applicazione degli artt. 113 cod.pen., 40 e 43 cod.pen., nonché degli artt. 589 e 434 cod.pen. in relazione all'art. 449 cod.pen. in rapporto alla prevedibilità ex ante ed in concreto



dell'evento per come verificatosi hic et nunc. Connessi profili di manifesta illogicità e contraddittorietà della motivazione emergenti dal testo della sentenza nonché di mancanza di motivazione in ordine a punti decisivi.

Si assume che la sentenza di condanna del [REDACTED] non si confronta con la prevedibilità ex ante ed in concreto di tale evento per come hic et nunc verificatosi limitandosi a fare menzione di un generico rischio di crollo ed a censurarne il ritardo nella chiusura. La sentenza non spiega perché il [REDACTED] avrebbe dovuto prevedere il passaggio a breve di un carico eccezionale di un peso più che doppio rispetto al limite autorizzato da altra Provincia con le erronee modalità in concreto adottate.

Con il quarto motivo deduce l'inosservanza e l'erronea applicazione degli artt. 40 cpv, 589 e 434 cod.pen. in relazione all'art. 449 cod.pen. in relazione al profilo soggettivo della colpa, avuto riguardo al modello di agente di riferimento. Connessi profili di manifesta illogicità e contraddittorietà della motivazione emergenti dal testo della sentenza nonché di mancanza di motivazione in ordine a punti decisivi.

Si assume che il [REDACTED] avendo conseguito la laurea triennale che non prevede studi in materia di ingegneria strutturale non aveva senza sua colpa la possibilità di percepire il pericolo di crollo imminente. Peraltro il compito affidato al [REDACTED] non era quello di verificare la stabilità dei ponti.

Allo stesso non può essere quindi mosso alcun rimprovero neanche sotto il profilo soggettivo.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. Preliminarmente, non può non rilevarsi in via del tutto incidentale che la nuova qualificazione giuridica del fatto contestato agli odierni imputati ex art. 589 cod.pen. (mentre per il reato di cui all'art. 590 cod.pen. l'azione penale non può essere proseguita per intervenuta remissione di querela) operata dal giudice d'appello non può essere condivisa, dovendosi invece aderire alla qualificazione giuridica ex art. 589 bis cod.pen. attribuita dal giudice di primo grado.

Ed invero va data continuità al principio secondo cui in tema di responsabilità per omicidio colposo da sinistro stradale, la circostanza aggravante della violazione della normativa sulla circolazione stradale è ravvisabile non solo quando la violazione della normativa di riferimento sia commessa da utenti della strada alla guida di veicoli ma anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che preveda a carico di un soggetto, pur non impegnato in concreto nella fase della circolazione, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada. (Fattispecie in cui è stata configurata l'indicata aggravante

nei confronti di imputati che, nella rispettiva qualità di responsabile dell'ufficio tecnico comunale e di esecutore materiale, avevano realizzato un dissuasore di velocità non conforme alle previsioni dell'art. 179, comma 9, del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, in quanto non adeguatamente segnalato e di profilo errato, cagionando la caduta in terra di un motociclista che, non avvedutosi di tale dosso, aveva violentemente urtato contro un muretto in cemento, riportando lesioni che ne avevano immediatamente causato il decesso) (Sez. 4, n. 45576 del 28/10/2021 Rv. 282546).

2. Ciò premesso, e passando ad esaminare i ricorsi proposti e segnatamente quello per [REDACTED] lo stesso é nel complesso manifestamente infondato.

Esaminando il primo motivo di ricorso, vanno partitamente valutati i singoli profili evidenziati dalla difesa dell'imputato, in quanto individuati nel percorso argomentativo della sentenza impugnata come fattori che avrebbero inciso sulla serie causale che condusse al crollo del cavalcavia.

Il primo aspetto che viene evidenziato, afferente all'incuria nella manutenzione del viadotto, é inammissibile.

Ed invero la Corte d'appello (come già il Tribunale) ha ritenuto detto aspetto irrilevante ai fini dell'affermazione di responsabilità dell'imputato non potendo attribuirsi al [REDACTED] (ed anche al coimputato [REDACTED] una condotta negligente attribuita invece al [REDACTED]. Ne deriva che detto profilo, come riferito dallo stesso ricorrente, non é quindi rilevante.

Con riguardo al secondo profilo, afferente al difetto di efficienza causa e della mancata fissazione di limiti di carico sul viadotto e della mancata segnalazione di detti limiti sul sito della Provincia, lo stesso é manifestamente infondato.

La difesa dell'imputato assume che la sentenza impugnata non si sarebbe pronunciata su questo aspetto, benché dedotto nell'atto di appello, ritenendo comunque il difetto di causalità della mancata indicazione dei limiti di peso per il transito sul ponte ed il mancato aggiornamento del sito della Provincia. Ebbene, a riguardo giova sottolineare che nella ricostruzione offerta dalla sentenza impugnata i trasporti eccezionali erano comunque soggetti all'autorizzazione da parte dell'ente competente di talché gli aspetti evidenziati e di cui si lamenta la mancata menzione in realtà difettano di efficienza causale e sono comunque assorbiti dal rilascio della singola autorizzazione al trasporto.

Manifestamente infondato é anche il profilo afferente alle autorizzazioni ai trasporti eccezionali rilasciate dalla Provincia di [REDACTED]

Va premesso che il principale addebito colposo mosso al [REDACTED] in qualità di Dirigente della viabilità e infrastrutture della Provincia di [REDACTED] ha ad oggetto il rilascio di autorizzazioni al transito sul cavalcavia n. [REDACTED] di trasporti eccezionali,

benché allo stesso fosse noto che fin dal 2007 l' [redacted] aveva dato risposta negativa alla concessione di detti permessi di circolazione fino all'esito di una campagna di prove finalizzata all'analisi dello stato di conservazione delle varie parti dell'opera, prove peraltro mai effettuate. Per di più il [redacted] con nota del 13.11.2013, definita dal giudice di primo grado come "il più evidente atto di accusa a carico dell'imputato", aveva anche comunicato all' [redacted] che fino all'esito della "campagna" di verifiche tecniche che questo ente doveva effettuare, avrebbe consentito il transito sul viadotto solo per carichi con peso minore di 44 tonnellate.

La sentenza impugnata, dopo aver constatato che nonostante ciò le autorizzazioni furono rilasciate e per carichi ben superiori alle 44 t. indicate, ha dato conto che tra le autorizzazioni rilasciate, quella periodica datata 29.2.2012 alla ditta [redacted] non ha nessuna rilevanza causale perché in concreto gli automezzi in questione non hanno mai attraversato il cavalcavia di [redacted] seguendo una strada diversa per ragioni logistiche.

Con riguardo, invece, alle ripetute autorizzazioni rilasciate alla ditta [redacted] (cui apparteneva l'automezzo condotto dal [redacted] al momento del crollo), contrariamente a quanto assume la difesa dell'imputato che arriva ad ipotizzare un'ipotesi di travisamento della prova, la sentenza impugnata (pg. 74) fa un chiaro riferimento, a sua volta tratto dalla relazione del c.t. del Pubblico Ministero, a quattro transiti autorizzati il giorno stesso del sinistro per un peso nettamente superiore alle 44 t. (sul punto anche pg. 31 della sentenza di primo grado che menziona n. 4 carichi eccezionali e l'elenco delle autorizzazioni rilasciate dalla Provincia di [redacted] a pg. 26), circostanze queste la cui validità non è stata in alcun modo infirmata dalle allegazioni difensive.

Inammissibile è il profilo di censura afferente alla gestione dell'emergenza il giorno del crollo del ponte.

Ed invero la specifica questione prospettata dalla difesa dell'imputato in ordine alla mancata conoscenza da parte del medesimo della situazione di grave ed imminente pericolo il giorno del crollo non ha formato oggetto dei motivi di appello e come tale deve intendersi come nuova.

In ogni caso, la censura appare altresì manifestamente infondata atteso che la posizione di garanzia di cui il [redacted] era titolare gli imponeva di vigilare sullo stato della strada, considerate altresì le autorizzazioni al transito dallo stesso rilasciate, e quindi anche a prescindere da specifiche segnalazioni anche nel coordinamento con il [redacted] avente un ruolo maggiormente operativo.

Il secondo motivo di ricorso è manifestamente infondato.

La sentenza impugnata, rispondendo alla doglianza difensiva, con motivazione non manifestamente illogica e peraltro in linea con la giurisprudenza di



legittimità, ha reputato che la condotta del [REDACTED] costituisse una causa concorrente e sopravvenuta come tale idonea ad interrompere il nesso di causalità tra la concessione delle autorizzazioni di transito a mezzi eccezionali e l'evento del crollo del ponte. Richiamandosi alle conclusioni espresse dal consulente del Pubblico Ministero, la Corte territoriale ha in più passaggi ribadito che il transito del mezzo condotto dal [REDACTED] era stata la "causa ultima" del tragico evento in quanto era stato proprio il continuo passaggio dei carichi eccezionali a produrre "nella mensola una significativa fessurazione a taglio" che progressivamente aveva indotto un grave stato di ossidazione nelle a mature presenti nella sella Gerber in corrispondenza della fessura propagatasi per taglio. Il terzo motivo è del pari manifestamente infondato.

Questa Corte è ormai ferma nel ritenere che non può porsi in sede di legittimità la questione della declaratoria della prescrizione eventualmente maturata dopo la sentenza d'appello, in presenza della totale inammissibilità del ricorso.

Si è, infatti, più volte chiarito che l'inammissibilità del ricorso per cassazione non consente il formarsi di un valido rapporto di impugnazione e preclude, pertanto, la possibilità di rilevare e dichiarare le cause di non punibilità a norma dell'art. 129 cod.proc.pen. (Sez. U., n. 32 del 22 novembre 2000, Rv. 217266; Sez. U, n. 23428 del 22 marzo 2005, Rv. 231164; Sez. U, n. 12602 del 17/12/2015, dep. 2016, Rv.266818).

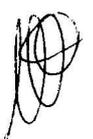
2. Passando ad esaminare il ricorso proposto per [REDACTED] lo stesso è nel complesso manifestamente infondato.

2.1. Manifestamente infondato è il primo motivo.

Ed invero la sentenza impugnata individua il principale addebito colposo non osso al [REDACTED] in qualità di Responsabile del servizio viabilità, concessioni e reti stradali della Provincia di [REDACTED] nell'aver consentito, unitamente al collega [REDACTED] poco sovraordinato nella scala gerarchica [REDACTED] il passaggio quotidiano sul cavalcavia n. [REDACTED] di trasporti eccezionali che nel tempo avevano cagionato il crollo del ponte di [REDACTED]

In primo luogo la sentenza ha puntualizzato che il rilascio dei permessi a la ditta [REDACTED] da parte del [REDACTED] non si pone come condotta causalmente collegata alla determinazione dell'evento, atteso che è stato accertato che gli automezzi di detta ditta in concreto non hanno mai attraversato il viadotto. Ha ritenuto per converso l'incidenza causale dei trasporti della ditta [REDACTED] ed i relativi effettivi passaggi per pesi tutti largamente superiori alle 44 t. con la progressiva ingravescenza dello stato del ponte.

Con riguardo ai permessi rilasciati dal [REDACTED] la Corte d'appello ha ravvisato la responsabilità del [REDACTED] a titolo di cooperazione colposa ritenendo che lo stesso, nella propria veste di responsabile non solo avesse conoscenze di tutto il



carteggio con [redacted] e delle problematiche sottostanti ma soprattutto della prassi ormai cretasi di rilasciare permessi per il transito sul ponte anche per carichi superiori alle 44 t. adeguandosi a tale prassi illecita senza opporre il proprio dissenso e senza che la sua posizione gerarchica leggermente sottordinata gli potesse impedire di attivare i suoi poteri di controllo e di direzione.

In tal senso la Corte di merito ha fatto corretta applicazione del principio secondo cui la cooperazione nel delitto colposo si distingue dal concorso di cause colpose indipendenti per la necessaria reciproca consapevolezza dei cooperanti della convergenza dei rispettivi contributi all'incedere di una comune procedura in corso, senza che, peraltro, sia necessaria la consapevolezza del carattere colposo dell'altrui condotta in tutti quei casi in cui il coinvolgimento integrato di più soggetti sia imposto dalla legge ovvero da esigenze organizzative connesse alla gestione del rischio o, quantomeno, sia contingenza oggettivamente definita della quale gli stessi soggetti risultino pienamente consapevoli (Sez. 4, n. 1428 del 02/11/2011 dep. il 2012, Gallina, Rv. 252940; conf. Sez. 4, n. 49135 del 13/11/2014, Jimenez Vellejro, Rv. 261183; Sez. 4, n. 14053 del 18/09/2014, Grauso, Rv. 263208).

Tenendo conto altresì che costituisce ormai *ius receptum* il principio che, per aversi cooperazione nel delitto colposo, non è necessaria la consapevolezza della natura colposa dell'altrui condotta, né la conoscenza dell'identità delle persone che cooperano, essendo sufficiente la coscienza dell'altrui partecipazione nello stesso reato, intesa come consapevolezza, da parte dell'agente, del fatto che altri soggetti - in virtù di un obbligo di legge, di esigenze organizzative correlate alla gestione del rischio, o anche solo in virtù di una contingenza oggettiva e pienamente condivisa - sono investiti di una determinata attività, con una conseguente interazione rilevante anche sul piano cautelare, nel senso che ciascuno è tenuto a rapportare prudentemente la propria condotta a quella degli altri soggetti coinvolti (Sez. 4, n. 15324 del 4/2/2016, Sansonetti, Rv. 256665; conf. Sez. F, Sentenza n. 41158 del 25/08/2015, E., Rv. 264885).

2.2. Manifestamente infondato è anche il secondo motivo di ricorso.

Ed invero la sentenza impugnata ha riconosciuto quale ulteriore addebito colposo mosso al [redacted] la tardiva chiusura della strada S.P. [redacted] il giorno del sinistro.

In tal senso il percorso argomentativo seguito dalla Corte territoriale ha ricostruito con plastica evidenza che lo stesso, pur avendo ricevuto in tempo reale le informazioni ed alcune foto raffiguranti lo stato dei luoghi da parte dell'operatore della Provincia di [redacted] e dagli altri operanti della Polizia Stradale, che segnalavano non già la semplice caduta di calcinacci (come sostiene la difesa) ma un manufatto che presentava una evidente fessurazione della lunghezza di circa 40 cm. (come attestato dalle foto inviate) non giungeva

sul luogo, dopo essersi peraltro messo in viaggio con calma dopo le ore 15, dava solo direttive generiche sulla chiusura della strada della cui attuazione non si occupava dando disposizione di preparare la cartellonistica e preoccupandosi invece di farsi mandare "due righe scritte" da [REDACTED]

Il terzo motivo di ricorso é inammissibile.

Ed invero la censura non si confronta con la sentenza impugnata secondo cui, recependo le conclusioni del c.t. del Pubblico Ministero, il passaggio de mezzo condotto dal [REDACTED] é stato solo la "causa ultima" del crollo del cavalcavia sottoposto da tempo ad un uso improprio mediante il reiterato passaggio di carichi eccezionali.

Manifestamente infondato é anche il quarto motivo.

E' noto che il tema della prevedibilità dell'evento è strettamente legato a quello della colpa, nel senso che l'imputazione colposa dell'evento presuppone che l'agente, prima del verificarsi del fatto dannoso, pur trovandosi nella condizione di potersi rappresentare l'azione corretta da intraprendere al fine di evitarlo, non lo abbia fatto, violando in tal modo la regola cautelare (generica o specifica) che gli avrebbe imposto il c.d. comportamento alternativo corretto (o lecito).

Nella sua essenza, la valutazione in ordine alla sussistenza della colpa prende le mosse da un'azione (attiva o omissiva) compiuta dall'agente e dalla verifica se tale azione sia stata rispettosa della regola cautelare - conosciuta o almeno conoscibile dall'agente - che le concrete condizioni dell'agire imponeva in quel momento. La (previa) conoscenza (o, almeno, conoscibilità) della norma cautelare da parte dell'agente costituisce un requisito imprescindibile dell'addebito colposo, quale corollario del principio di responsabilità personale che caratterizza il nostro sistema giuridico in relazione al meccanismo di imputazione dell'evento dannoso.

L'insegnamento della Suprema Corte è costante nel ritenere che la valutazione in ordine alla prevedibilità dell'evento debba essere compiuta "ex ante", riportandosi al momento in cui la condotta, commissiva od omissiva, è stata posta in essere (cfr., fra le più recenti, Sez. 4, n. 53455 del 15/11/2018, Rv. 274500 - 01). Il problema si pone in modo particolare nell'ambito della c.c.l. colpa generica, in cui l'assenza di una norma scritta cui conformarsi comporta l'esigenza - in un'ottica di verifica giudiziaria - che il giudizio di prevedibilità connesso all'individuazione della regola cautelare (non scritta) eventualmente violata non sia frutto di una elaborazione creativa, fondata su una valutazione ricavata "ex post" ad evento avvenuto e in maniera del tutto astratta e svincolata dal caso concreto, ma discenda da un processo ricognitivo che individui i tratti tipici dell'evento, per poi procedere formulando l'interrogativo se questo fosse prevedibile ed evitabile "ex ante", con il rispetto della regola

cautelare in oggetto, alla luce delle conoscenze tecnico - scientifiche e delle massime di esperienza (cfr. Sez. 4, n. 9390 del 13/12/2016 - dep. 20.7, Rv. 269254 - 01; Sez. 4, n. 36400 del 23/05/2013, Rv. 257112 - 01).

E' chiaro che tale ragionamento deve essere compiuto dal giudice sulla base dei dati indiziari e fattuali processualmente emersi, rappresentativi di una concreta situazione di fatto da cui valutare se l'imputato, al momento della sua azione, fosse o meno in grado di rappresentarsi il verificarsi dell'evento dannoso in termini di ragionevole possibilità e di adottare un comportamento diverso, idoneo ad impedirlo.

Non è superfluo poi rammentare come la generale valutazione in ordine alla prevedibilità dell'evento debba essere compiuta avendo riguardo proprio alla concreta capacità dell'agente di uniformarsi alla regola cautelare in ragione delle sue specifiche qualità personali, in relazione alle quali va individuata la classe di agente modello di riferimento (cfr. ex multis Sez. 4, 17 n. 49707 del 04/11/2014, Incorvaia e altro, Rv. 263283 - 01).

Ebbene, nella specie, la Corte territoriale con un giudizio immune da vizi logici, ha ritenuto che il [REDACTED] in virtù del ruolo rivestito all'interno della Provincia di [REDACTED] e delle sue competenze tecniche dovesse essere in grado in grado di rendersi conto della pericolosità della situazione non potendo trincerarsi dietro il suo titolo di studio (laurea breve triennale) per sostenere di non avere avuto le competenze tecniche necessarie per svolgere il suo ruolo atteso che una volta assunto l'incarico il soggetto deve dotarsi delle conoscenze idonee a svolgerlo e che invece il suo agire fu connotato da imperizia.

3. In conclusione i ricorsi manifestamente infondati vanno dichiarati inammissibili. Segue la condanna dei ricorrenti al pagamento delle spese processuali e della somma di Euro tremila ciascuno in favore della Cassa delle ammende.

P.Q.M.

dichiara inammissibili i ricorsi e condanna i ricorrenti al pagamento delle spese processuali e della somma di Euro tremila ciascuno in favore della Cassa delle ammende.

Così deciso l' 11/3/2025

Il Consigliere estensore

Marina Cirese

Il Presidente

Andrea Montagnani

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

oggi 18/06/2025



IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO

Dott.ssa Irene Colonna